#005 - April/June 2023 - Avril / Juin 2023

English - Français

MARITIMAFRICA mag

Maritime Quarterly in Africa - Trimestriel du maritime en Afrique

Special issue on Maritime Safety and Security in Africa

Hors-série Sûreté et Sécurité Maritime en Afrique

africadex

AFRICADEX CONTRIBUE A LA SECURITE DE LA VIE HUMAINE EN MER, EN TANT QUE LEADER DE L'INTEGRATION DE L'ELECTRONIQUE MARINE EN AFRIQUE DE L'OUEST

AFRICADEX s'engage à contribuer à la sécurité de la vie en mer en fournissant des solutions de navigation électronique.

AFRICADEX fournit des systèmes de communication radio qui permettent aux opérateurs de communiquer directement avec les navires, l'aviation, les installations côtières et les installations offshore.

Produits

- Vente et installation des équipements de Navigation (Radar, AIS, Gyro compas)
- Equipement de sécurité des navires (EPIRB, PLB, SART, ELT)
- Equipement de sécurité (VHF, HF, Portatif GMDSS)
- Equipment satellite (Iridium GMDSS, INMARSAT C)
- Station GMDSS
- VTS (Vessel Traffic System).
- VMS (Vessel Monitoring System).
- Simulateurs de navigation
- Activités portuaires

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

SERVICE DU TRAFIC MARITIME ET SURVEILLANCE COTIERE (VTS)

- Un service de trafic maritime (VTS) est un système de surveillance du trafic maritime permettant de suivre, de surveiller et de gérer le trafic des navires dans des zones critiques telles que les ports, les zones côtières et les plateformes pétrolières.

- Les exigences accrues en matière de sûreté et de sécurité dans les eaux sénégalaises entre les pirogues et installations d'infrastructures offshore, n écessitent des solutions de surveillance de haute qualité.

+ 15 d'expérience pratique

N°1 Certifié en GMDSS par le Bureau Véritas au Sénégal

N°1 En sécurité maritime au Sénégal

+ 50 Clients dans divers secteurs

Mail : contact@africadexsn.com - Tél : (+221) 77 445 13 23 / 77 638 34 64 - Scat Urbam Hann Maristes , Dakar, Sénégal

Marine Land

Specialist in marine equipment in Benin and in the sub-region for over 30 ans years

MISSION :

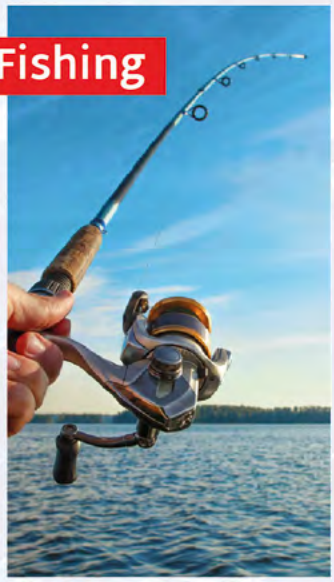
To provide the maritime and port structures of the sub-region with quality marine, diving, fishing and personal protection equipment, while ensuring the best after-sales service.

VISION :

To be the reference in the supply of maritime and port equipment throughout the sub-region and to assist in the best possible way, the maritime industry by putting at its disposal, all its expertise and its experiences.

VALUES :

Integrity, Effectiveness and Accountability



A FULL RANGE OF PRODUCTS

We offer a wide range of articles to professionals in the marine industry with more than 1500 references.

CERTIFIED PRODUCTS

All our products come from major international brands and meet the standards of the marine industry.

A REGIONAL COVERAGE

Marine Land covers Benin and the sub region. All of our products are available and can be delivered in the different countries.

(+229) 97 60 42 09 - 95 15 89 49 / (+ 228) 93 14 83 83 / (+221) 77 373 32 56

Marine Land hello@marine-land.co www.marine-land.co

06 B.P. 849 - Boulevard lagunaire de Placodji, Cotonou, Republic of Benin

We support the maritime industry in the sub region

Editorial

Sécurité maritime, un enjeu majeur pour le développement de l'économie bleue en Afrique

Des actes de piraterie au trafic de drogue en passant par la pêche illégale etc., plusieurs menaces planent sur le développement de l'économie bleue en Afrique et défient les différentes parties prenantes.

Pour efficacement faire face à tout ceci ***« Il ne faut pas perdre de vue ces fléaux qui nourrissent et entretiennent les réseaux de l'insécurité maritime que sont la corruption et l'absence ou l'insuffisance de formation de tous les acteurs qui interviennent dans la chaîne »*** comme le dit Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI, dans l'article qu'elle a écrit pour ce magazine.

Il faut aussi avoir en tête que ***« L'ensemble de ces menaces nécessite une réponse globale qui d'une part coordonne manœuvre juridique et manœuvre opérationnelle, et d'autre part s'inscrive dans un cadre national, régional et international. »*** dixit le Vice-amiral d'escadre Olivier Lebas Commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT).

Soulignons aussi que cette réponse globale doit aussi impérativement trouver des solutions aux causes sociales de l'insécurité maritime, aux plans national et régional.

Pour ce deuxième numéro de notre hors-série consacré à la sûreté et la sécurité maritime en Afrique, nous avons élargi l'étendue des articles à toute l'Afrique. L'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, ayant drastiquement diminuée.

Un grand merci à tous ceux qui ont contribué à ce magazine.

Bonne lecture !

Pascaline ODOUBOUROU

Editorial

Maritime security, a major challenge for the development of the blue economy in Africa

From acts of piracy to drug trafficking, illegal fishing, etc., several threats hover over the development of the blue economy in Africa and challenge the various stakeholders.

In order to effectively deal with all this, ***"we must not lose sight of the scourges that feed and maintain the networks of maritime insecurity, namely corruption and the absence or inadequate training of all the actors involved in the chain"***, as Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI says in the article she wrote for this magazine.

It is also important to bear in mind that ***"All of these threats require a global response that on the one hand coordinates legal and operational manoeuvres, and on the other hand is part of a national, regional and international framework"***, according to Vice-Admiral Olivier Lebas, Commander-in-Chief for the Atlantic (CECLANT).

Let us also stress that this global response must also imperatively find solutions to the social cau-ses of maritime insecurity, at national and regional levels.

For this second issue of our special report on maritime safety and security in Africa, we have expanded the scope of the articles to cover the whole of Africa. Maritime insecurity in the Gulf of Guinea has been drastically reduced.

Many thanks to all those who have contributed to this magazine.

Enjoy your reading !

Pascaline ODOUBOUROU

Sommaire

04- Editorial

08- La sécurité maritime en Afrique

23- Le golfe de Guinée, un théâtre cible de nombreuses menaces

40- Comment améliorer la position d'avant-garde de la CEDEAO pour la coopération en faveur de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

47- Le MICA Center

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

87- YARIS, une plateforme de surveillance maritime et d'aide à la décision au service de l'architecture de Yaoundé

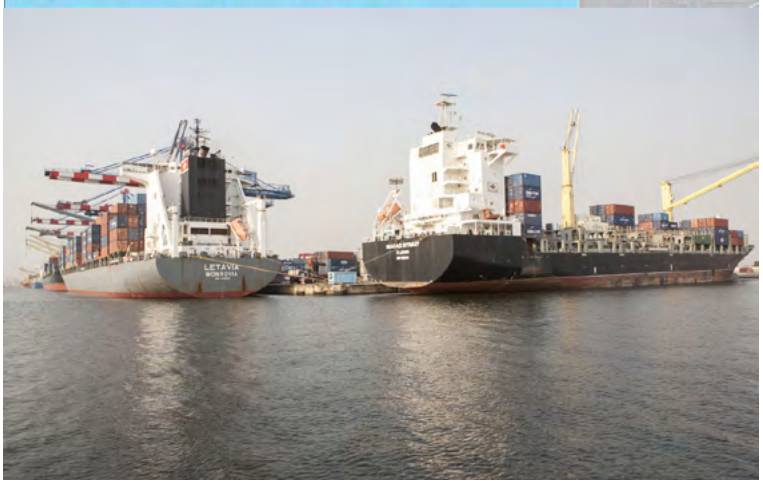
94- Les Obligations règlementaires de l'Autorité Portuaire lors de l'escale navire

105- EU Naval Force Somalia

109- La problématique de la pêche INN dans la charte de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique

130- Trafic et contrebande d'armes dans la région AfOA-OI

135- La contribution de la coopération avec l'Union Europeenne pour la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de guinée : le cas des projets SWAIMS et PASSMAR



Maritimafrica Mag - Trimestriel du Maritime en Afrique

Directrice de publication et Rédactrice-en-chef : **Pascaline ODOUBOUROU**
Conception et Réalisation : **OO Mediaz**
Tél : **(+221) 33 820 50 99 - 77 293 62 53** (rédaction) - **78 470 08 74** (marketing)
E-mail : **maritimafrica@gmail.com - www.maritimafrica.com**

Content

05- Editorial

15- Maritime security in Africa

31- The Gulf of Guinea, a theatre targeted by numerous threats

43- How to improve ECOWAS's leading position in maritime security cooperation in the Gulf of Guinea

51- The MICA Center

72- Security Threats and Domestic Legal Orders in the Gulf of Guinea States

90- YARIS, a maritime surveillance, and decision support platform for the benefit of Yaoundé's architecture

97- Regulatory Obligations of the Port Authority during the ship's call

101- EU Naval Force Somalia

119- The issue of IUU fishing in the Lome Charter on Maritime Safety and Security and Deve- lopment in Africa

132- Arms trafficking and smuggling in the ESA-IO region

140- The contribution of cooperation with the european union to maritime safety and security in the gulf of guinea: the case of the SWAIMS and PASSMAR projects

Maritimafrica Mag - Maritime quaterly in Africa

Publisher and Editor-in- chief : **Pascaline ODOUBOUROU**
Conception and design : **OO Mediaz**
Tel : **(+221) 33 820 50 99 - 77 293 62 53** (redaction) - **78 470 08 74** (marketing)
E-mail : **maritimafrica@gmail.com - www.maritimafrica.com**

LA SÉCURITÉ MARITIME EN AFRIQUE

Par Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI
Spécialisée en droit et activités maritimes / Economie Bleue
Diplômée du Centre de Droit Maritime et Océanique
De l'Université de Nantes – France –
Certifiée IDEP
Certifiée CIArb
Avocate /Barreau du CAMEROUN
Fondatrice & CEO du Cabinet d'Avocats TIEMAGNI
(Douala-Cameroun)
Email : sophiedjoufa@yahoo.fr
Tél : 237 699 660 087 / 673 777 878
https://urlz.fr/j51y
https://www.legavox.fr/blog/sophie-de-sylvie-djoufa-tiemagni/

Les océans et les mers sont d'une importance particulière pour le transport maritime, le développement socio-économique, la stabilité alimentaire et même la stabilité politique d'un pays.

En effet, le commerce mondial est assuré à plus de 80% par la mer. Le transport maritime est peu couteux et admet l'acheminement en grande quantité des marchandises. La mer favorise la fourniture des ressources halieutiques, énergétiques, biochimiques, les câbles sous-marins, la circulation des personnes, les échanges de produits manufacturés ou non, des denrées alimentaires et agricoles, des ressources naturelles, etc.

En Afrique comme partout dans le monde d'ailleurs, le domaine maritime est vital pour l'économie. La sécurité maritime africaine est donc essentielle et sa garantie passe nécessairement par de nombreux défis auxquels les Etats africains font face et qu'ils doivent relever.

La mer est également un lieu de prédilection pour certains criminels. C'est une voie précieuse d'entrée pour les pirates, les vols à main armée, les activités pétrolières illicites, toutes formes de trafic, les terroristes, les armes, la drogue, la contrebande des biens et services divers, la pêche illégale-non déclarée-non règlementée, l'enlèvement des équipages à bord des navires contre rançon, des migrants près à se lancer dans toutes formes d'activités aux fins de survie, etc.

Il ne faut pas perdre de vue ces fléaux qui nourrissent et entretiennent les réseaux de l'insécurité maritime que sont la corruption et l'absence ou l'insuffisance de formation de tous les acteurs qui interviennent dans la chaîne.

L'architecture de la sécurité maritime en Afrique a beaucoup évolué mais malgré de nombreux efforts consentis, les Etats africains peinent encore à redorer le blason sécuritaire et sont loin d'être sortis de l'auberge. Les mers africaines constituent encore des espaces de prédilection pour la navigation des pavillons de complaisance, des navires "poubelles".

L'Afrique est l'une des meilleures destinations pour les navires en fin de vie. Ils y ressuscitent sous le pavillon d'un Etat africain et il faut que cela change. Tel est l'Afrique que nous voulons.

Ce changement passe par l'implémentation effective des instruments pertinents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Institution spécialisée des Nations Unies et cheville ouvrière de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution due aux navires (I). Sa devise est d'ailleurs fort révélatrice : " Sécurité et sûreté de la navigation sur des océans propres".

Ce changement passe également par la mise en œuvre effective des stratégies que l'Union Africaine, les Etats africains ont adoptées pour garantir la sécurité maritime (II) et la nécessité d'évaluation du niveau de mise en œuvre et d'implémentations de ces instruments pertinents pour une sécurité maritime sûre (III).

I- LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE PAR LES ETATS AFRICAINS, DES INSTRUMENTS PERTINENTS INTERNATIONAUX POUR UNE SECURITE MARITIME PLUS EFFICACE

La réelle volonté politique de se soumettre rigoureusement aux conventions internationales adoptées par l'OMI (A) et l'ONU (B), et pourtant ratifiées par les Etats africains est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation.

A- La soumission effective aux instruments pertinents de l'OMI relatifs à la sécurité maritime

L'OMI n'a jamais cessé de marquer son attachement particulier à l'amélioration de la sécurité maritime dont l'assurance dépend du niveau de prise en considération des risques liés à la navigation en mer ainsi que des enjeux de la sûreté. A ce titre, de nombreuses conventions, recommandations et autres instruments dont la mise en œuvre effective garantit la sécurité de la navigation (1) et des ports (2) ont été adoptés.

1) La volonté concrète de faire application des instruments de l'OMI relatifs à la sécurité maritime

La Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et ses nombreux amendements, intégrée à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, est la plus importante de toutes les conventions internationales relatives à la sécurité des navires. Elle règlemente les aspects relatifs à la construction et à la sécurité de la navigation, la protection contre les incendies, les engins de sauvetage, les radiocommunications, le transport de la cargaison et les mesures de sécurité applicables aux engins à grandes vitesses.

L'OMI a également élaboré et adopté des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG), ainsi que des conventions et recueils de règles et codes internationaux à la recherche et au sauvetage maritime (SAR), à la facilitation du trafic maritime, aux lignes de charge (LL), au transport de marchandises dangereuses et au jaugeage.

Le facteur humain étant un élément essentiel dans les accidents maritimes et la pollution de l'environnement marin, l'OMI a mis un point d'honneur sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille par l'adoption de la Convention internationale STCW.

L'insécurité maritime résultant parfois des attaques à partir des ports, la garantie de la sûreté des ports et de leurs installations est essentielle pour optimiser la sécurité maritime.

2) La sûreté des ports et des installations portuaires au service d'une sécurité maritime durable

Pour faire face à la montée fulgurante des actes illicites et terroristes marqués par les attentats du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en décembre 2002 le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ships and Ports Security Code - ISPS). Outil redoutable de prévention des actes illicites et criminels, ce Code est appliqué aux navires effectuant les voyages internationaux et aux installations portuaires leur fournissant des services.

Photo : SPAT, Port de Toamasina

Pour garantir la sécurité et la sûreté des personnes et des biens, chaque port doit définir la politique de sûreté de ses installations, procéder à l'évaluation régulière de la sûreté de ses installations et enfin prendre des mesures correspondantes au niveau de sûreté établie. Or, suivant les travaux du Bureau Maritime International[1] (BMI), les ports africains constituent encore des lieux de piraterie et de vols à mains armées. Des 35 attaques ou tentatives d'attaque enregistrées en 2015 en Afrique, 17 ont lieu en zones portuaires sur des navires à quai ou au mouillage alors que ces ports sont dits ou déclarés conformes aux normes sécuritaires internationales.

Il faut aussi dire que la plupart des ports africains sont construits dans des zones urbaines où alors que le développement démographique a permis que les villes s'étendent dangereusement et les ports phagocytés par la population urbaine et tout ce qui va avec. Ces facteurs profitent aux malfaiteurs, individus sans foi ni loi, dont la proximité favorise l'accès aux installations portuaires, souvent même avec la complicité du personnel employé.

Le faible niveau de vie des populations locales encourage également l'insécurité portuaire en Afrique. Ainsi, les ''petits'' bandits en quête d'argent et d'objets faciles à emporter et à écouler dans le marché noir, sillonnent parfois dans le port et à proximité, portant ainsi atteinte à la sécurité maritime.

Aussi, parce qu'il revient aux autorités portuaires d'assurer la sûreté de leurs ports, elles doivent déguerpir et relocaliser les populations et faire déplacer ou éloigner les activités de commerce ou encore procéder à une surveillance rigoureuse en permanence.

En plus de se soumettre aux exigences de l'OMI, les Etats africains doivent veiller au respect scrupuleux des conventions internationales de l'ONU.

B- La soumission aux exigences des Conventions internationales des Nations Unies

La mise en œuvre effective de la Convention des

1 Le Bureau Maritime International est une branche de la chambre de commerce internationale, fondé en 1981, spécialisé dans la lutte contre la criminalité envers le commerce maritime notamment la piraterie et les fraudes commerciales ainsi que dans la protection des équipages.

Nations Unies sur le droit de la mer (1) et celle de Bâle en Suisse (2) permet d'assurer efficacement la sécurité maritime.

1) La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Pour garantir la sécurité de la navigation, il résulte de la Convention des nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS 1982) en son article 94 que tout Etat doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. A ce titre, il prend à l'égard des navires battant son pavillon des mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité, la composition, les conditions de travail et la formation des équipages en tenant compte des instruments internationaux applicables ; l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

Il revient à chaque Etat lorsqu'il prend ces mesures, de veiller à ce que les navires qui battent son pavillon se conforment aux règles, procédures, pratiques et exigences ; laquelle conformité doit être soutenue par le certificat approprié et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

La soumission à ces exigences permettrait d'éradiquer les navires poubelles et de complaisance qui se pavanent allègrement dans les eaux africaines, se livrent à toutes sortes d'activités criminelles parfois sans être inquiété.

2) La Convention de Bâle

Dans la même veine, la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, est un traité international qui a été élaboré pour éradiquer sinon réduire la circulation des déchets dangereux entre les pays généralement des pays industrialisés vers les pays en développement pour leur destruction et ceci pour des "prunes".

Chaque État partie à cette Convention doit prendre toutes les mesures appropriées pour règlementer les mouvements transfrontaliers des déchets et avoir également un accord avec un État non partie pour pouvoir importer les déchets. Or, pour ce faire, il faut une réelle volonté politique qui ne se limite pas à l'élaboration des textes, des normes, mais surtout de leur mise en application.

La sécurité maritime africaine durable passe par une réelle volonté politique en faveur de celle-ci.

II- LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES ET STRATÉGIES AFRICAINES DE SÉCURITÉ MARITIME

Ces politiques et stratégies sont de plusieurs ordres et sont contenues dans divers instruments (A). Dans l'optique d'assurer l'efficacité des textes pertinents, les États africains doivent également se doter d'une législation assez rigoureuse (B).

A- L'application rigoureuse des instruments pertinents adoptés

Pour le développement et la prospérité économique ainsi que la sécurité de l'espace terrestre et maritime durable, les États africains ont très vite compris qu'il était fondamental qu'ils fassent front commun pour garantir la sécurité maritime, d'où l'élaboration et l'adoption de plusieurs traités et déclarations dont :

- La Charte africaine des transports maritimes sur le renforcement de la coopération entre les Etats dans les domaines du transport maritime, de la navigation par voies d'eaux intérieures, des services portuaires et des activités connexes.
- Le Mémorandum d'entente d'Abuja encore appelé "Abuja MOU" sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- La Déclaration des Chefs d'Etats et de gouvernement pour la mise en place des structures de coordination de l'action de l'Etat en Mer, d'où

le Centre Interrégional de la Coordination (CIC) dont le siège est à Yaoundé-Cameroun.
- Le Mémorandum d'Entente entre CEDEAO, CEEAC, CGG pour fonder une coopération aux fins d'assurer une meilleure coordination entre les Centres régionaux de sécurité et de sûreté maritimes pour une synergie d'action à travers une mutualisation et une interopérabilité des moyens communautaires.
- Le code de conduite de Djibouti pour la répression des actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden ; ainsi que son amendement dénommé "Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017".
- Le Code de conduite dit de "Yaoundé"[2] pour la prévention, la répression des actes de pirateries, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.
- La Charte dite de "Lomé" ou Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique.
- La convention de Bamako, adoptée le 30 Janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle de leurs mouvements transfrontiers et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique.

Ces politiques et stratégies mises effectivement en œuvre permettent :
- Assurer un véritable contrôle par l'Etat de pavillon et de port afin d'éliminer les pratiques maritimes non conformes aux normes, renforcer la sûreté et la sécurité, veiller et assurer la protection du milieu marin contre la pollution, améliorer les conditions de travail et de vie des personnes à bord des navires, veiller au respect scrupuleux des conventions maritimes internationales ;
- Renforcer la coopération et la coordination inter-institutions et transnationales sur la sûreté et la sécurité maritime. D'où l'utilisation optimale et efficiente du dispositif d'alerte rapide institué par l'Union Africaine qu'est le Système Continental d'Alerte rapide (SCAR) ;
- Renforcer les synergies stratégiques bilatérales et multilatérales ;
- La mise en œuvre effective des Centres Opérationnels Maritimes Régionaux ainsi que des structures nationales de coordination.

Pour assurer la mise en œuvre effective de toutes ses stratégies, il est fondamental que chaque Etat africain développe un cadre juridique approprié.

B- La nécessité de développer un cadre juridique harmonisé et rigoureux

La sécurité maritime impose que :
- Les Etats africains procèdent à la ratification des instruments internationaux pertinents et harmonisent la législation nationale aux fins de l'arrimer aux exigences internationales et mettent un accent particulier sur la formation des acteurs concernés, chargés de leur mise en œuvre (port state control, forces navales, gardes côtes, agences chargées de la sûreté et de la sécurité maritime, autorités douanières, autorités portuaires, etc.).
- L'élaboration des cadres juridiques pour la coordination des interventions des Etats en mer et dans les eaux intérieures ainsi que la mise en commun des efforts pour renforcer les synergies stratégiques bilatérales et multilatérales.
- L'élaboration et la mise en œuvre des politiques de migration visant à éradiquer les pratiques de trafic de personnes.

2 S'inspirant du Code de Conduite de Djibouti, les Etats du Golfe de Guinée ont élaboré en 2013 le Code de Yaoundé dans l'optique de coopérer pour éradiquer toutes formes de criminalité maritime. Pour assurer au mieux cette coopération, les Etats sont regroupés en trois (03) zones, dont chacune dispose d'un Centre Régional de Coopération Opérationnel qui assure la coordination entre les zones et les Etats. Ces zones sont les suivantes :
-Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ;
-Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) et
-Le Centre de Coordination Interrégional (CIC) basé à Yaoundé au Cameroun.

- La mise en œuvre des stratégies intégrées et équilibrées contre le trafic des drogues et stupéfiants, partager et rapporter les informations utiles, appréhender et poursuivre les auteurs des infractions maritimes. A ce titre, il serait judicieux qu'en partenariat avec Interpol, les Etats africains mettent sur pied un réseau de surveillance de crimes, équipé de moyens C4ISR (Computerized, Command, Control, Communication, Intelligence - renseignement militaire - Surveillance, Reconnaissance) afin d'améliorer l'information, surveiller les activités suspectes, échanger les preuves, faciliter la coopération juridique et renforcer les efforts nationaux et régionaux contre les crimes organisés.
- L'élaboration d'un cadre juridique pour la coordination des interventions des Etats en mer.
- La mise en place d'un cadre juridique assez rigoureux à l'effet de prévenir contre le blanchiment d'argent, les activités illégales et traquer, dissuader les auteurs de ces crimes maritimes.
- Ce cadre juridique doit pouvoir être assez rigoureux pour dissuader corrompus et corrupteurs afin de parvenir à l'éradication de la gangrène sociale qu'est la corruption.

La sécurité maritime passe par une réelle volonté des politiques qui ne doit pas seulement s'arrêter aux mots, à l'élaboration et à l'adoption des textes qui sont d'ailleurs suffisamment abondants et riches ; mais aux actions concrètes sur le terrain. Toutefois, les perspectives d'avenir d'une sécurité maritime africaine rassurante sont prometteuses.

III- PERSPECTIVES D'AVENIR POUR UNE SECURITE AFRICAINE ASSUREE : LA MISE EN ŒUVRE DES MECANISMES D'EVALUATION DU NIVEAU D'IMPLEMENTATION DES INSTRUMENTS PERTINENTS

L'avenir de la sécurité maritime en Afrique est plutôt plein d'espoir avec l'adoption des mécanismes d'évaluation de l'implémentation par les Etats africains des instruments pertinents de la sécurité maritime que sont l'IMSAS (A) et le MAEP (B). Dans la même optique, au niveau national, certains Etats comme le Cameroun ont mis sur pied un Comité (C).

A- La mise en œuvre du Programme d'audit des Etats Membres de l'OMI (IMSAS)

Le Programme d'Audit des Etats Membres de l'OMI (IMSAS : IMO Member State Audit Scheme) est une opération de contrôle dont l'objectif est d'évaluer le niveau de mise en œuvre par l'administration maritime de l'Etat à contrôler des instruments pertinents de l'OMI, et de déceler les insuffisances tant administratives que techniques dans leur application.

Ce mécanisme est essentiel pour promouvoir une mise en œuvre cohérente et efficace des instruments de l'OMI en aidant les pays à améliorer leur capacité en tant qu'Etats de pavillon, côtiers et portuaires.

Dans le cadre de ce programme, une équipe d'auditeurs de l'OMI, composée des experts de l'agence spécialisée du système des Nations Unies pour les affaires maritimes a procédé au Cameroun, du 19 au 26 Septembre 2022 à l'audit de son secteur mari-

Photo : IMO

time. Cet audit a permis à ces experts d'évaluer les progrès du Cameroun dans la mise en œuvre des conventions, de relever les faiblesses dans le fonctionnement des ports de Douala et Kribi et de faire des recommandations pour améliorer les acquis. Cette mise en œuvre va permettre sans nul doute au Cameroun de corriger et de s'ajuster afin de rendre le secteur maritime plus attractif et plus compétitif.

B- La mise en œuvre du Mécanisme Africain d'Evaluation des Pairs (MAEP)

Pour s'auto investiguer et se remettre perpétuellement en question, l'Union Africaine a mis en place un mécanisme d'évaluation par les pairs (MAEP) inspiré des travaux des Groupes des Etats contre la corruption (GRECO) et du Conseil de l'Europe qui effectue des évaluations et des examens par les pairs afin de s'assurer que les Etats membres disposent d'un système efficace pour lutter contre la corruption, le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

Instrument d'autoévaluation volontaire de la performance des Etats membres en matière de gouvernance, le MAEP a été créé en 2003 par le Comité des Chefs d'Etat et de gouvernement chargé de la mise en œuvre du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD). Ce mécanisme permet d'évaluer et de réviser systématiquement la gouvernance au niveau des Chefs d'Etats afin de promouvoir la stabilité politique, l'intégration économique accélérée au niveau sous-régional et continental, la croissance économique et le développement durable.

C- La création au niveau national d'un Comité interministériel pour la restructuration du secteur des transports maritimes : exemple du Cameroun

Dans la même veine, le Cameroun a créé courant Septembre 2021 un Comité interministériel chargé d'examiner les modalités de restructuration du secteur des transports maritimes. Ce Comité a pour mission de proposer des reformes et des mesures de modernisation des transports maritimes. A ce titre, il doit :

- Auditer le secteur des transports maritimes ;
- Elaborer la politique nationale de transport maritime ;
- Préparer la procédure de ratification de Cape Town sur la pêche et la sécurité des navires ;
- Examiner les modalités de mise en service d'un Centre de recherche et de Sauvetage ;
- Créer un centre de Supervision, de Contrôle et de Surveillance ;
- Examiner les modalités d'attribution du pavillon camerounais dans le secteur maritime ;
- Proposer toutes autres mesures susceptibles d'améliorer le fonctionnement du secteur maritime au Cameroun.

En définitive, la sécurité maritime africaine est fragilisée par de nombreux défis dont l'Afrique est tenue de relever pour être compétitif. Ces défis sont très facilement réalisables si les Etats africains mettent effectivement en œuvre et implémentent les instruments pertinents internationaux, continentaux et nationaux, adoptent une réelle volonté politique, une bonne gouvernance maritime, l'éradication de la corruption, la consolidation des acquis par la formation de tous les acteurs de la chaîne ; ce qu'ils activent déjà de faire. La mise en place des mécanismes d'évaluation, de contrôle et d'autoflagellation permet d'espérer un avenir meilleur pour la sécurité maritime africaine.

Il est donc constant au regard de tout ce qui précède, que les Etats africains malgré certaines faiblesses mettent de l'accent sur la sécurité maritime. La tenue régulière des Sommets et Conférences des Chefs d'Etats et de Gouvernement de l'Union Africaine témoigne de l'intérêt accordé par les Etats africains à cette volonté de voir bouger les lignes.

La première Conférence Maritime des Chefs d'Etats et de Gouvernement de la communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) dite (COMAR22), en Novembre prochain à Kinshasa en RDC est assez révélatrice.

MARITIME SECURITY IN AFRICA

By Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI
Specialised in maritime law and activities / Blue Economy
Graduate of the Centre for Maritime and Oceanic Law
From the University of Nantes - France -
IDEP certified
CIArb certified
Lawyer /Bar of CAMEROON
Founder & CEO of TIEMAGNI Law Firm
(Douala-Cameroon)
Email : sophiedjoufa@yahoo.fr
Tel : +237 699 660 087 / 673 777 878
https://urlz.fr/j51y
https://www.legavox.fr/blog/sophie-de-sylvie-djoufa-tiemagni/

Oceans and seas are of particular importance for maritime transport, socio-economic development, food stability and even the political stability of a country.

Indeed, more than 80% of world trade is carried out by sea. Maritime transport is inexpensive and allows the transport of large quantities of goods. The sea facilitates the supply of fish, energy and biochemical resources, submarine cables, the movement of people, the exchange of manufactured and unmanufactured goods, food and agricultural products, natural resources, etc.

In Africa, as elsewhere in the world, the maritime domain is vital for the economy. African maritime security is therefore essential and its guarantee necessarily involves many challenges that African states are facing and that they must take up.

The sea is also a favourite place for some criminals. It is a valuable entry route for pirates, armed robbery, illicit oil activities, all forms of trafficking, terrorists, arms, drugs, smuggling of various goods and services, illegal-unregulated fishing, kidnapping of crews on board ships for ransom, migrants willing to engage in all forms of activities for survival, etc.

We must not lose sight of the scourges that feed and maintain the networks of maritime insecurity, namely corruption and the absence or inadequacy of training for all the actors involved in the chain.

The architecture of maritime security in Africa has evolved considerably, but despite numerous efforts, African states are still struggling to improve their security image and are far from being out of the woods. The African seas are still the preferred areas for the navigation of flags of convenience and "garbage" ships.

Africa is one of the best destinations for end-of-life ships. They are resurrected under the flag of an African state and this must change. This is the Africa we want.

This change requires the effective implementation of the relevant instruments of the International Maritime Organisation (IMO), a specialised agency of the United Nations and the driving force behind maritime safety and the prevention of pollution from ships (I). Its motto is very revealing: "Safe and secure navigation on clean oceans".

This change also requires the effective implementation of the strategies that the African Union and African states have adopted to ensure maritime safety (II) and the need to assess the level of implementation and enforcement of these instruments relevant to safe maritime security (III).

I- THE EFFECTIVE IMPLEMENTATION BY AFRICAN STATES OF RELEVANT INTERNATIONAL INSTRUMENTS FOR MORE EFFECTIVE MARITIME SECURITY

The real political will to rigorously submit to the international conventions adopted by the IMO (A) and the UN (B), and yet ratified by the African States, is essential to guarantee the safety of navigation.

A- Effective submission to the relevant IMO instruments relating to maritime safety

The IMO has never ceased to mark its particular attachment to the improvement of maritime safety, the assurance of which depends on the level of consideration given to the risks associated with navigation at sea as well as to security issues. To this end, numerous conventions, recommendations and other instruments have been adopted whose effective implementation guarantees the safety of shipping (1) and ports (2).

1) The concrete will to implement the IMO instruments on maritime safety

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and its numerous amendments, incorporated into the United Nations Convention on the Law of the Sea, is the most important of all international conventions relating to the safety of ships. It regulates aspects relating to construction and safety of navigation, fire protection, life-saving appliances, radio communications, carriage of cargo and safety measures applicable to high-speed craft.

The IMO has also developed and adopted international rules to prevent collisions at sea (COLREG), as well as conventions and collections of international rules and codes on maritime search and rescue (SAR), facilitation of maritime traffic, load lines (LL), carriage of dangerous goods and tonnage measurement.

As the human factor is a key element in maritime accidents and pollution of the marine environment, the IMO has focused on seafarer training, certification and watchkeeping standards through the adoption of the International STCW Convention.

As maritime insecurity sometimes results from attacks from ports, ensuring the security of ports and their facilities is essential to optimise maritime security.

2) Port and port facility security for sustainable maritime security

In response to the dramatic increase in unlawful and terrorist acts following the attacks of 11 September 2001, the International Maritime Organisation (IMO) adopted the International Ships and Ports Security Code (ISPS) in December 2002. This Code is a powerful tool for the prevention of illicit and criminal acts and is applied to ships engaged in international voyages and to port facilities providing services to them.

To guarantee the safety and security of people and goods, each port must define the security policy for its facilities, regularly assess the security of its facilities and finally take measures corresponding to the level of security established. However, according to the work of the International Maritime Bureau[1] (IMB), African ports are still places of piracy and armed robbery. Of the 35 attacks or attempted attacks recorded in 2015 in Africa, 17 took place in port areas on ships at berth or at anchor, even though these ports are said or declared to meet international security standards.

Photo : Rémi Kaupp

It must also be said that most African ports are built in urban areas where demographic development has allowed cities to expand dangerously and ports to be swallowed up by the urban population and all that goes with it. These factors benefit criminals, lawless individuals, whose proximity facilitates access to port facilities, often even with the complicity of employed personnel.

The low standard of living of the local population also encourages port insecurity in Africa. Thus, 'small' bandits in search of money and easy-to-carry items to sell on the black market sometimes roam in and around the port, thus undermining maritime security.

Also, because it is the responsibility of the port authorities to ensure the security of their ports, they must evacuate and relocate populations and have commercial activities relocated or moved away, or carry out rigorous surveillance at all times.

In addition to complying with IMO requirements, African states must ensure strict compliance with UN international conventions.

B- Compliance with the requirements of the United Nations international conventions

The effective implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea (1) and the Basel Convention in Switzerland (2) ensures that maritime safety is effectively addressed.

1) The United Nations Convention on the Law of the Sea

In order to guarantee the safety of navigation, it follows from the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) in its article 94 that every State must effectively exercise its jurisdiction and control in the administrative, technical and social fields over ships flying its flag. In this respect, it shall take such measures in respect of ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea, in particular with regard to the construction

1 The International Maritime Bureau is a branch of the International Chamber of Commerce, founded in 1981, specialising in the fight against crime in maritime trade, in particular piracy and commercial fraud, as well as in the protection of crews.

and equipment of the ship and its seaworthiness, the composition, working conditions and training of crews, taking into account applicable international instruments; the use of signals, the proper functioning of communications and the avoidance of collision.

It is the responsibility of each State, when taking these measures, to ensure that ships flying its flag comply with the rules, procedures, practices and requirements, which compliance must be supported by the appropriate certificate, and to take all necessary steps to ensure compliance.

Submitting to these requirements would make it possible to eradicate the garbage ships and ships of convenience that blithely strut around in African waters, engaging in all manner of criminal activities, sometimes without being bothered.

2) The Basel Convention

In the same vein, the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, is an international treaty that was developed to eradicate if not reduce the flow of hazardous wastes between countries, generally from industrialised to developing countries for destruction, and this for a 'plum'.

Each State party to this Convention must take all appropriate measures to regulate the transboundary movement of waste and must also have an agreement with a non-Party State in order to import waste. However, to do so, a real political will is needed, which is not limited to the drafting of texts and standards, but above all to their implementation.

Sustainable African maritime security requires a real political will for it.

II- THE IMPLEMENTATION OF AFRICAN MARITIME SECURITY POLICIES AND STRATEGIES

These policies and strategies are of several kinds and are contained in various instruments (A). In order to ensure the effectiveness of the relevant texts, African States must also adopt fairly rigorous legislation (B).

A- The rigorous application of the relevant instruments adopted

For the development and economic prosperity as well as the security of the sustainable land and maritime space, the African States have very quickly understood that it was fundamental that they make a common front to guarantee maritime security, hence the elaboration and adoption of several treaties and declarations of which :

- The African Maritime Transport Charter on the strengthening of cooperation between States in the fields of maritime transport, inland waterway navigation, port services and related activities.
- The Abuja Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control in the West and Central African Region.
- The Declaration of the Heads of State and Government for the establishment of structures for the coordination of State action at sea, hence the Interregional Coordination Centre (ICC), whose headquarters is in Yaoundé-Cameroon.
- The Memorandum of Understanding between ECOWAS, ECCAS, GGC to establish a cooperation to ensure better coordination between the Regional Maritime Safety and Security Centres for a synergy of action through a mutualisation and interoperability of community resources.
- The Djibouti Code of Conduct for the repression of acts of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden; as well as its amendment, the so-called 'Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct, 2017'.
- The so-called "Yaoundé Code of Conduct"[2] for the prevention and repression of acts of piracy, armed robbery against ships and illicit activities

in West and Central Africa.
- The so-called "Lomé Charter" or African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa.
- The Bamako Convention, adopted in 30 January 1991 on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa.

These effectively implemented policies and strategies allow :

- Ensure effective flag and port state control to eliminate substandard shipping practices, enhance safety and security, monitor and ensure the protection of the marine environment against pollution, improve working and living conditions of people on board ships, ensure strict compliance with international maritime conventions ;
- Strengthen inter-institutional and transnational cooperation and coordination on maritime safety and security. Hence the optimal and efficient use of the early warning system instituted by the African Union, the Continental Early Warning System (CEWS) ;
- Strengthening bilateral and multilateral strategic synergies ;
- The effective implementation of Regional Maritime Operational Centres and national coordination structures.

To ensure the effective implementation of all these strategies, it is fundamental that each African state develops an appropriate legal framework.

B- The need to develop a harmonised and rigorous legal framework

Maritime security requires that :

- African States shall ratify the relevant international instruments and harmonise national legislation to align it with international requirements, with particular emphasis on the training of relevant actors responsible for their implementation (port state control, naval forces, coast guards, maritime safety and security agencies, customs authorities, port authorities, etc.).
- The development of legal frameworks for the coordination of States' interventions at sea and in inland waters as well as the pooling of efforts to strengthen bilateral and multilateral strategic synergies.
- The development and implementation of migration policies aimed at eradicating human trafficking practices.
- The implementation of integrated and balanced strategies against drug trafficking, sharing and reporting of useful information, apprehension and prosecution of maritime offenders. In this regard, it would be advisable for African States, in partnership with Interpol, to set up a crime surveillance network, equipped with C4ISR (Computerized, Command, Control, Communication, Intelligence) means to improve information, monitor suspicious activities, exchange evidence, facilitate legal cooperation and strengthen national and regional efforts against organised crime.
- The development of a legal framework for the coordination of States' interventions at sea.
- The establishment of a fairly rigorous legal framework to prevent money laundering and illegal activities and to track down and deter the perpetrators of these maritime crimes.
- This legal framework must be rigorous enough to deter corruptors and corrupted in order to eradicate the social gangrene that is corruption.

2 Inspired by the Djibouti Code of Conduct, the States of the Gulf of Guinea drew up the Yaoundé Code in 2013 with a view to cooperating to eradicate all forms of maritime crime. To ensure the best possible cooperation, the States are grouped into three (03) zones, each of which has a Regional Operational Cooperation Centre that ensures coordination between the zones and the States. These zones are as follows
- Regional Center For Maritime Security in Central Africa (CRESMAC) ;
- Regional Center for Maritime Security in West Africa (CRESMAO) and
- Interregional Coordination Centre (ICC) based in Yaoundé, Cameroon.

Maritime security requires a real political will which must not stop at words, at the drafting and adoption of texts which are, moreover, sufficiently abundant and rich, but at concrete actions on the ground. However, the future prospects for a reassuring African maritime security are promising.

III- THE WAY FORWARD FOR AFRICAN SECURITY: THE IMPLEMENTATION OF MECHANISMS TO ASSESS THE LEVEL OF IMPLEMENTATION OF RELEVANT INSTRUMENTS

The future of maritime safety in Africa is rather hopeful with the adoption of mechanisms to evaluate the implementation by African states of the relevant maritime safety instruments, namely IMSAS (A) and the APRM (B). In the same vein, at the national level, some States such as Cameroon have set up a Committee (C).

A- The implementation of the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)

The IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) is an audit operation whose objective is to assess the level of implementation by the maritime administration of the State to be audited of the relevant IMO instruments, and to identify both administrative and technical deficiencies in their application.

This mechanism is essential to promote consistent and effective implementation of IMO instruments by helping countries to improve their capacity as flag, coastal and port States.

Within the framework of this programme, a team of IMO auditors, made up of experts from the United Nations specialised agency for maritime affairs, carried out an audit of the maritime sector in Cameroon from 19 to 26 September 2022. This audit enabled these experts to evaluate the progress of Cameroon in the implementation of the conventions, to identify weaknesses in the functioning of the ports of Douala and Kribi and to make recommendations to improve on the achievements.

This implementation will undoubtedly allow Cameroon to correct and adjust in order to make the maritime sector more attractive and competitive.

Photo : IMO

B- The implementation of the African Peer Review Mechanism (APRM)

In order to self-investigate and continually challenge itself, the African Union has established a Peer Review Mechanism (APRM) inspired by the work of the Group of States against Corruption (GRECO) and the Council of Europe, which conducts evaluations and peer reviews to ensure that member states have an effective system in place to combat corruption, money laundering and the financing of terrorism.

The APRM is a voluntary self-assessment tool for

member states' performance in governance. It was established in 2003 by the Committee of Heads of State and Government responsible for the implementation of the New Partnership for Africa's Development (NEPAD).

This mechanism allows for the systematic assessment and review of governance at the level of Heads of State to promote political stability, accelerated sub-regional and continental economic integration, economic growth and sustainable development.

C- The creation at national level of an inter-ministerial committee for the restructuring of the maritime transport sector: the example of Cameroon

In the same vein, Cameroon created in September 2021 an inter-ministerial committee in charge of examining the modalities for restructuring the maritime transport sector. This Committee's mission is to propose reforms and measures for the modernisation of maritime transport. In this regard, it must :

- Auditing the maritime transport sector ;
- Develop the national maritime transport policy ;
- Prepare the Cape Town ratification procedure on fisheries and ship safety ;
- Examine the modalities of commissioning a Search and Rescue Centre ;
- Create a Supervision, Control and Monitoring Centre ;
- Examine the modalities of attribution of the Cameroonian flag in the maritime sector ;
- Propose any other measures likely to improve the functioning of the maritime sector in Cameroon.

Ultimately, African maritime security is undermined by a number of challenges that Africa needs to address to be competitive. These challenges are very easily achievable if African states effectively implement and enforce the relevant international, continental and national instruments, adopt a real political will, good maritime governance, the eradication of corruption, the consolidation of achievements through the training of all actors in the chain; which they are already doing. The establishment of evaluation, control and self-flagellation mechanisms gives hope for a better future for African maritime security.

It is therefore clear from the above that, despite certain weaknesses, African States are placing emphasis on maritime security. The regular holding of Summits and Conferences of Heads of State and Government of the African Union bears witness to the interest shown by African States in this desire to see things change.

The first Maritime Conference of Heads of State and Government of the Economic Community of Central African States (ECCAS) (COMAR22), to be held in November in Kinshasa, DRC, is quite revealing.

Marine Land

Spécialiste de l'équipement maritime au Bénin et dans la sous-région depuis plus de 30 ans

MISSION :

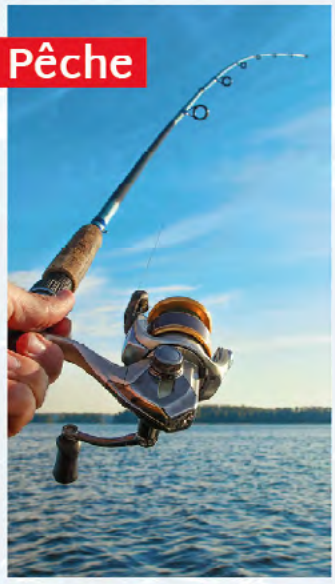
Fournir aux structures maritimes et portuaires de la sous-région, des équipements de marine, de plongée, de pêche et de protection individuelle de qualité, tout en leur assurant le meilleur service après-vente.

VISION :

Être la référence dans la fourniture d'équipements maritimes et portuaires à travers la sous-région et assister de la meilleure façon possible, l'industrie maritime en mettant à la disposition de celle-ci, toute son expertise et ses expériences.

VALEURS :

Intégrité, Efficacité et Responsabilité



UNE GAMME COMPLÈTE

Nous mettons à la disposition des professionnels de l'industrie maritime un large éventail d'articles composé de plus de 1500 références.

DES PRODUITS CERTIFIES

Tous nos produits proviennent de grandes marques internationales et répondent aux normes de l'industrie maritime.

UNE COUVERTURE RÉGIONALE

Marine Land couvre le Bénin et la sous région. L'ensemble de nos produits y sont disponibles et livrables.

(+229) 97 60 42 09 - 95 15 89 49 / (+ 228) 93 14 83 83 / (+221) 77 373 32 56

Marine Land hello@marine-land.co www.marine-land.co

06 B.P. 849 - Boulevard lagunaire de Placodji, Cotonou, République du Bénin

Nous soutenons l'industrie maritime dans la sous région

Le golfe de Guinée, un théâtre cible de nombreuses menaces

Par le Vice-amiral d'escadre Olivier Lebas
Commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT)

Le golfe de Guinée fait l'objet d'une grande attention au sein du monde maritime, en particulier du monde maritime européen. Il est néanmoins le plus souvent abordé sous le seul prisme de la piraterie. Celle-ci frappe en effet par la violence immédiatement perceptible de ses modes d'actions : enlèvement, tirs, séquestration… De plus, les intérêts mais surtout les marins de plusieurs armateurs européens présents dans ce théâtre, sont régulièrement la cible de telles actions. Ceci explique sans doute en partie que la piraterie constitue le principal biais à travers lequel tant d'acteurs observent la région.

Or, même si de récents évènements prouvent, si l'on en doutait, que la piraterie n'a pas disparu, elle n'en constitue pas pour autant la seule menace dans la région.

Le trafic de stupéfiant suit ainsi une progression très importante comme l'a montré la saisie effectuée par le PHA Tonnerre début décembre 2022. En effet, le marché américain étant proche de la saturation et les contrôles au niveau des Antilles s'intensifiant, les trafiquants adaptent leur flux et font désormais transiter la cocaïne par le golfe de Guinée, qui est devenu selon l'ONUDC[1], la principale artère d'approvisionnement de l'Europe. Cependant, depuis déjà plusieurs années, cette menace ne se contente plus de transiter par l'Afrique. En effet le continent devient désormais une zone de consommation avec toutes les conséquences désastreuses que cela entraine pour la santé publique. Enfin, la puissance corruptive de ces organisations criminelles s'étend en Europe comme en Afrique comme l'illustre la tentative de coup d'Etat qui a frappé la Guinée Bissau en 2022.

Moins connu médiatiquement, la pêche INN[2] constitue un fléau tout aussi dramatique. Elle est cependant moins visible car les contrevenants font rarement l'objet de saisie médiatisée et ses effets – bien que tout aussi délétères – n'émergent que lentement. La pression de la pêche INN, qui représente 40 à 60% des prises selon les estimations, a ainsi considérablement appauvri les stocks et les premiers touchés sont bien souvent les pêcheurs artisanaux qui ne trouvent plus de quoi subsister dans leurs

1 ONUDC : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
2 INN : pêche Illégale, Non déclarée, Non réglementée

Navires de la PMC durant la patrouille African Nemo 22.2

zones de pêches traditionnelles. Ils doivent alors s'éloigner de plus en plus des côtes, avec du matériel bien souvent inadapté. Ils s'exposent ainsi de plus en plus – et les fortunes de mer se multiplient – sans pour autant parvenir à augmenter leurs prises. C'est ainsi tout un secteur économique de sept à huit millions de personnes qui est déstabilisé, à la fois par une perte financière qui se compte en milliards d'euros, mais aussi en privant la population locale d'une grande partie de son apport en protéine, alors même que certains pays de la région sont déjà frappés par la malnutrition. Au-delà d'un équilibre économique c'est un équilibre écologique et humanitaire qui est fragilisé avec la remise en question de la pérennité de certains stocks halieutiques.

A ces menaces il faudrait encore ajouter l'immigration illégale, intra régionale et internationale, la pollution, le bunkering, la contrebande etc… qui toutes ont un coût important pour les pays de la région qu'il soit humain, financier, sécuritaire ou écologique ou qui bien souvent cumulent plusieurs d'entre eux.

Des menaces qui nécessitent une réponse globale

L'ensemble de ces menaces nécessite une réponse globale qui d'une part coordonne manœuvre juridique et manœuvre opérationnelle, et d'autre part s'inscrive dans un cadre national, régional et international.

La manœuvre judiciaire : sanctionner

Le premier défi est la constitution d'un corpus juridique adapté afin d'être en mesure de sanctionner les délits commis sur mer dans tous les contextes (pêche, pollution, transport, piraterie, brigandage…). Cette action juridique et réglementaire constitue un préalable à l'action opérationnelle. En effet, si les contrevenants ne s'exposent pas à une sanction dissuasive l'action opérationnelle n'a ni sens, ni efficacité.

Entraînement commun avec des marines du golfe de Guinée

La manœuvre opérationnelle : détecter, classifier, agir

Une fois l'assurance de la sanction établie, l'action opérationnelle peut débuter. La première difficulté qui survient alors est de détecter les actions illicites dans un environnement particulièrement complexe. En effet, au-delà d'être extrêmement grand, le golfe de Guinée abrite un trafic maritime caractérisé à la fois par une très forte densité (plus de 20 000 bâtiments par an) et par une absence de concentration. En effet, ce trafic n'est pas uniformément canalisé autour de rails de navigation mais au contraire très dispersé, puisqu'on trouve à la fois du transport international ou interrégional, du cabotage, de la pêche artisanale et hauturière ainsi que la présence de nombreux ravitailleurs sans compter l'activité des entreprises de sécurité. Par ailleurs, une grande part de ces navires coupent leur AIS soit en raison de la menace latente de piraterie et de brigandage, soit parce qu'ils se livrent eux-mêmes à des trafics inavouables, soit – pour les pêcheurs – pour ne pas renseigner la concurrence sur leurs zones d'activités.

Cette situation rend éminemment délicate la capacité à détecter (c'est-à-dire bénéficier d'une image exhaustive de ce qui se trouve sur l'eau) ainsi que la faculté à classifier (c'est-à-dire interpréter la situation afin de déterminer ce qui se passe sur l'eau). En effet sans ces deux capacités, il n'est pas possible de cibler les activités suspectes et donc d'orienter l'action des patrouilleurs qui vont eux pouvoir constater les infractions, les faire cesser et transmettre les preuves aux autorités judiciaires.

Deux manœuvres nécessitant coopération et coordination

Enfin le caractère transnational des menaces impose une large coopération et une grande coordination tant dans le domaine judiciaire que dans le domaine opérationnel. En effet, les menaces maritimes, que ce soit la pollution, la pêche INN ou la piraterie – ne s'arrêtent évidemment pas aux

Entraînement commun avec des marines du golfe de Guinée

contours des ZEE[3]. Il faut donc que les capacités de détection et d'action soit coordonnées pour pouvoir suivre les actions illicites et poursuivre leurs auteurs où qu'ils se trouvent. Mais il faut aussi que les procédures judiciaires soient partagées afin que les sanctions judiciaires puissent frapper dans toutes les situations.

Réponse que les états et les marines du golfe de Guinée ont largement entrepris de relever

La marine française, présente depuis de nombreuses années dans le golfe de Guinée, peut témoigner que ces différents défis ont largement été appréhendés par les pays de la région.

Cette prise de conscience, ancienne, se traduit notamment par le développement de structures ad-hoc destinées à coordonner l'action des différentes administrations comme par exemple – et de façon non exhaustive – le Sénégal, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Congo ou le Gabon. Souvent ces entités ont participé à l'élaboration de stratégies maritimes nationales comme la Côte d'Ivoire[4], le Ghana[5], le Bénin[6], le Togo[7] et le droit maritime progresse.

Du point de vue opérationnel un effort considérable a également été consenti par de nombreux pays.

Dans la capacité à détecter tout d'abord, les marines ou les administrations s'équipent en moyens de surveillance modernes. C'est en particulier le cas la Navy nigériane avec le développement du Falcon Eye ou du Bénin avec l'acquisition d'un système de sécurisation de sa façade maritime.

3 ZEE : Zone Economique Exclusive, s'étendant globalement jusqu'à 200 milles nautiques de la côte. Zone dans laquelle l'Etat côtier bénéficie de l'exclusivité pour l'exploitation des ressources.
4 Stratégie Nationale de Développement de l'Economie Bleue – en 2018.
5 National Integrated Maritime Strategy - 2022
6 Stratégie Nationale de Protection, de Sécurité et de Sûreté Maritime – 2013, en cours d'actualisation.
7 Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (2021-2030).

Mais cet effort capacitaire touche aussi les marines elles-mêmes. Sans les citer toutes, il est possible de mentionner le cas du Nigéria, dans le cadre de la lutte contre la piraterie, du Sénégal qui acquiert une capacité missile – sans doute la première du golfe de Guinée – tout en se dotant d'une composante aéromaritime[8], ou du Togo et de la Côte d'Ivoire qui sont sur le point d'acquérir des bâtiments dotés d'une capacité hélicoptère.

Ce large mouvement capacitaire, quantitatif comme qualitatif, illustre le sérieux avec lequel sont abordés les enjeux maritimes dans la région.

Enfin, extrêmement conscients des enjeux de formation qu'engendrent ces acquisitions, plusieurs marines ont lancé des projets d'envergure comme l'Ecole nationale de marine inaugurée en juin 2022 par le président Macky Sall, afin de répondre à cet autre défi.

La prise en compte des enjeux liés à la coopération n'est pas non plus nouvelle pour les pays côtiers de la CEDEAO et de la CEEAC.

Le secteur de la pêche a été précurseur en la matière puisque dès 1984, l'importance de la coopération dans le domaine de la sécurité maritime a elle aussi été intégrée très tôt. Le secteur de la pêche a été précurseur puisque le COREP[9] a été fondé dès 1984, suivi l'année suivante par la CSRP[10] et plus tardivement par le CPCO[11]. Cette dynamique s'est étendue aux autres domaines de la sécurité maritime avec la création en 2001 de la Commission du golfe de Guinée (CGG), et enfin de l'architecture de Yaoundé qui fêtera cette année son dixième anniversaire.

Et s'il reste encore des progrès à faire, il convient de saluer les nombreux succès qui constituent non pas une raison de se satisfaire de la situation actuelle mais autant d'aiguillons qui stimulent l'action commune en montrant que les efforts paient. Il faut également souligner que les efforts portent des fruits. L'ensemble de ces efforts portent déjà des fruits. Il y a déjà près de neuf ans, le Sénégal infligeait une amende historique à un chalutier qui pêchait illégalement.

Et à laquelle la marine Française apporte sa contribution

La France soutient depuis plusieurs années cet effort des marines du golfe de Guinée.

Ce soutien se caractérise par des places dans les écoles de formation – à l'école Navale ou au Pôle Ecole Méditerranée à Saint-Mandrier – par l'action de la DCSD[12] qui se traduit notamment par déploiement. de coopérants ou l'appui aux ENVR[13], par des formations dispensées par des marins des EFS[14], des EFG[15] ou des FFCI[16] et enfin par le biais l'opération Corymbe.

Cette opération, commandée par CECLANT depuis Brest, est majoritairement consacrée à la coopération avec les pays partenaires. Elle repose sur quatre principes et se décline en plusieurs types d'actions de coopération.

8 Avion de type CASA.
9 Comité Régional des Pêches – pays côtiers de la CEEAC.
10 CSRP : Commission sous régionale des Pêches : regroupe les états de la Mauritanie à Sao-Tomé
11 CPCO : Comité des Pêches du Centre Ouest du golfe de Guinée : regroupe les états du Libéria au Nigéria
12 DCSD : La Direction de la Coopération de Sécurité et de Défense est une composante du Ministère des Affaires Etrangères français.
13 ENVR : Ecoles Navales à Vocation Régionale
14 Eléments Français au Sénégal
15 Eléments Français au Gabon
16 Force Française en Côte d'Ivoire

Formation sur les armes légères d'infanterie

Les principes de l'opération Corymbe

Le **premier vise à développer une coopération équilibrée**, c'est-à-dire à s'inscrire dans une logique de partenariat.

CECLANT[17] s'efforce ainsi d'élaborer son action dans un dialogue permanent avec ses différents partenaires. C'est en effet une des principales caractéristiques de l'exercice Grand African Nemo (GANO) qui est réellement co-organisé avec l'architecture de Yaoundé dont les autorités, de la même façon qu'en 2022, sont attendues à Brest fin février. Ce déplacement vise notamment à fixer ensemble les objectifs et les grandes lignes de l'édition 2023, dont les scénarios seront ensuite élaborés par les marines elles-mêmes afin de répondre au mieux au besoin de chaque participant.

Le niveau atteint par les marines régionales fait d'ailleurs évoluer ces besoins vers le haut. C'est pourquoi le second principe de la coopération portée par l'opération Corymbe vise à tendre vers des actions réellement opérationnelle et de partenariat. C'est notamment ce qui s'est passé en septembre 2021 quand la marine Sénégalaise a intercepté 1,7 tonnes de cocaïne.

En effet, le Falcon 50, avion de patrouille maritime français déployé à Dakar sous contrôle de CECLANT, n'a simplement fait que relocaliser le client alors que les patrouilleurs sénégalais ont opéré de nuit à plus de 200 nautiques de leur port base et saisi le navire La Rosa. Cette action atteste du niveau atteint par certaines marines, qui, de ce fait, nouent avec la marine française des partenariats opérationnels, bien au-delà de la coopération de formation.

17 CECLANT : Commandement de l'arrondissement maritime de l'Atlantique

Cette montée en gamme des capacités des marines, s'accompagne d'exigences supérieures en entrainements. C'est ce qui explique le niveau de complexité atteint par les nouveaux exercices zonaux de GANO qui – lors de scénarios courant sur plusieurs jours et dans plusieurs ZEE – intègrent à la fois la manœuvre opérationnelle et la manœuvre judiciaire. Ainsi, le scénario de la zone E de GANO 22, conduit en partenariat avec l'ONUDC, devrait se concrétiser par un procès fictif à partir des preuves collectées durant l'exercice qui impliquait le Togo, le Bénin et le Nigéria.

Par ailleurs, et comme cela a déjà été évoqué, il convient de ne pas occulter l'ensemble des menaces qui visent le golfe de Guinée derrière la seule piraterie. C'est pourquoi les African Nemo – version réduite de GANO – évoluent vers des actions de patrouille maritime conjointes qui visent prioritairement la pêche INN tout en demeurant en mesure d'identifier tous types d'actions suspectes et de les faire remonter aux COM[18] compétents. De la même façon, les scénarios de Grand African Nemo, bâtis par les marines, ciblent tous les types de situation depuis les cas de pollution jusqu'au secours en mer en passant par la police en mer et – bien sûr – la piraterie, mais sans que celle-ci ne constitue le seul, ni même le principal objet des scénarios.

Enfin, le quatrième et dernier principe de Corymbe demeure dans la préoccupation constante d'agir en réseau. En effet, les entités qui agissent au profit de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée sont très nombreuses et – là aussi – le besoin de coordination est primordial. En terme de formation, c'est ce que fait très bien le GT4 du G7++, emmené par le Sénégal, et qui a reçu l'appui des CEMM lors du dernier symposium à Paris. Au niveau tactique, la Marine nationale française s'efforce de concevoir des projets fédérateurs pour réunir plusieurs acteurs autour d'un thème commun. C'est bien sûr le cas de GANO qui réunit autour de l'architecture de Yaoundé un très grand nombre de marines et d'entités. C'est aussi le cas – de façon plus modeste – des African Nemo.

Les derniers ont ainsi permis à l'architecture de Yaoundé, au CPCO, à GoGIN[19], à PESCAO[20], ainsi qu'aux marines espagnoles et italiennes de travailler ensemble pour établir une image tactique fusionnée. Cette image était élaborée à partir de produits satellite issus de l'EFCA[21] ainsi que de l'entreprise unseenlab, ces images analysées par PESCAO et le CPCO pour les premières et par l'architecture de Yaoundé et GoGIN pour les secondes permettaient d'orienter les aéronefs et les bâtiments de la PMC[22] vers des situations potentiellement suspectes. Une fois sur place ces bâtiments relayaient au COM (Centre Opérationnel Maritime) leurs analyses de situation. L'ensemble de la situation maritime était ainsi partagé sur l'outil Yaris entre tous les acteurs afin de permettre l'action des marines riveraines.

Les différentes actions de coopérations

Au-delà des African Nemo et de Grand African Nemo, l'action de l'opération Corymbe se décline à terre et en mer selon d'autres modèles de coopération.

Ainsi lors des escales, les équipages des bâtiments Corymbe profitent du temps à terre pour conduire des actions de formations auprès de leurs camarades de la marine du pays d'accueil. Ces séances sont consacrées à l'acquisition des réflexes dans de nombreux domaines comme la navigation, la sécurité, la plongée ou encore les opérations de visite.

18 COM : Centre Opérationnel de la Marine. Centre de commandement qui coordonne l'action des unités à la mer d'une marine.
19 GoGIN : Gulf of Guinea Inter-Regional Network
20 PESCAO : PESCAO est un programme européen, dépendant de l'EFCA et soutenant le CPCO et la CSRP.
21 EFCA : European Fisheries Control Agency - Agence européenne de contrôle des pêches
22 PMC : Présence Maritime Coordonnée

Concentrées sur une demi-journée ou une journée, ces formations sont conduites « à la carte », à la demande du pays hôte. Parfois, du matériel peut également être remis à la marine partenaire afin d'améliorer l'équipement des équipages. Ainsi, en septembre dernier un mini-drone a été transmis à la marine du Bénin. Ce matériel permet d'intégrer une forme de capacité 3D aux actions des patrouilleurs béninois.

Par ailleurs, des marins embarquent régulièrement à bord des bâtiments Corymbe. Ils occupent ainsi des postes en double, comme chef du quart ou au PC machine, sur des périodes de quelques semaines. C'est l'occasion d'acquérir un supplément d'expérience embarquée mais aussi – et peut-être surtout – de développer des liens de camaraderies entre marins attachés aux mêmes valeurs et luttant ensemble pour une meilleure sécurité du golfe de Guinée et des pays côtiers. Ce type de coopération a pris une forme novatrice en octobre dernier à bord du bâtiment Tonnerre. En effet, le PHA[23] a accueilli pour la première édition de l'école embarquée « SIRENe ». L'école a été baptisée par les élèves eux-mêmes en référence à une divinité marine africaine.

Venue de l'architecture de Yaoundé à Brest en février 2022

Photo souvenir de la première promotion de l'école embarquée SIREN

L'objectif était de développer les compétences en planification et en conduite des opérations de police en mer. Pour ce faire il a été décidé de réunir dans une même formation, une équipe de visite, des chefs du quart de patrouilleur et des officiers des COM afin que chacun ait conscience des préoccupations des autres acteurs de la chaîne de l'Action de l'Etat en Mer. Cette école était expérimentale mais devant son succès, la Marine française travaille à pérenniser ce concept dès 2023 et à plus grande échelle.

Conclusion

La spécificité de l'organisation de l'Action de l'Etat en Mer, que la France partage avec plusieurs pays du golfe de Guinée, fait que CECLANT est à la fois préfet maritime et Commandant de Zone Maritime. Ces deux prérogatives lui permettent de coopérer à la fois dans la manœuvre judiciaire et dans la manœuvre opérationnelle. Il n'en reste pas moins que ces deux manœuvres doivent s'inscrire dans une manœuvre plus globale qui intègre les volets économiques, financiers, diplomatiques… qui seule peut permettre de solder ces problématiques à long terme.

23 PHA : Porte-Hélicoptères Amphibie

The Gulf of Guinea, a theatre targeted by numerous threats

By Vice-Admiral Olivier Lebas
Commander in Chief for the Atlantic (CECLANT)

The Gulf of Guinea is the focus of much attention in the maritime world, particularly in the European maritime world. However, it is most often approached from the sole perspective of piracy. Piracy is striking because of the immediately perceptible violence of its methods of action: kidnapping, shooting, kidnapping, etc. Moreover, the interests, but above all the seafarers, of several European shipowners present in this theatre are regularly targeted by such actions. This probably partly explains why piracy is the main way in which so many actors observe the region.

However, even if recent events prove, if there was any doubt, that piracy has not disappeared, it is not the only threat in the region.

Drug trafficking is thus progressing at a very high rate, as shown by the seizure made by the PHA Tonnerre in early December 2022. Indeed, as the American market is close to saturation and controls in the West Indies are intensifying, traffickers are adapting their flow and are now transiting cocaine via the Gulf of Guinea, which has become, according to the UNODC[1] the main supply route to Europe.

However, for several years now, this threat has not been limited to transiting through Africa. Indeed, the continent is now becoming a consumption zone with all the disastrous consequences that this entails for public health.

Finally, the corrupting power of these criminal organisations is spreading in Europe as well as in Africa, as illustrated by the attempted military coup that struck Guinea Bissau in 2022.

Less well known in the media, IUU fishing fishing is an equally dramatic scourge. However, it is less visible because offenders are rarely seized by the media and its effects - although just as deleterious - are only slowly emerging. The pressure of IUU[2] fishing, which accounts for 40 to 60% of catches according to estimates, has considerably depleted stocks and the first to be affected are often small-scale fishermen who can no longer find enough to survive in their traditional fishing areas.

1 UNODC : United Nations Office on Drugs and Crime
2 IUU : Illegal, Unreported and Unregulated fishing

PMC vessels during the African Nemo 22.2 patrol

They must therefore move further and further away from the coast, often with unsuitable equipment. They are thus increasingly exposed - and the fortunes of the sea multiply - without managing to increase their catches. This destabilises an entire economic sector of seven to eight million people, not only because of the financial loss, which can be counted in billions of euros, but also because it deprives the local population of a large part of its protein intake, at a time when some countries in the region are already suffering from malnutrition.

In addition to the economic balance, it is an ecological and humanitarian balance that is being undermined with the sustainability of certain fish stocks being called into question. To these threats should be added illegal, intra-regional and international immigration, pollution, bunkering, smuggling, etc., all of which have a significant cost for the countries of the region, whether human, financial, security or ecological, or often a combination of several of these.

Threats that require a global response

All of these threats require a global response that coordinates legal and operational manoeuvres, and that fits into a national, regional and international framework.

The judicial manoeuvre: sanctioning

The first challenge is to build up an appropriate body of law in order to be able to punish offences committed at sea in all contexts (fishing, pollution, transport, piracy, robbery, etc.). This legal and regulatory action is a prerequisite for operational action. Indeed, if offenders are not exposed to a dissuasive sanction, operational action is neither meaningful nor effective.

Joint training with Gulf of Guinea navies

Operational manoeuvre: detect, classify, act

Once the assurance of the sanction has been established, operational action can begin. The first difficulty that arises is to detect illicit actions in a particularly complex environment. Indeed, apart from being extremely large, the Gulf of Guinea is home to maritime traffic characterised by both a very high density (more than 20,000 vessels per year) and a lack of concentration. Indeed, this traffic is not uniformly channelled around the shipping lanes, but rather is very dispersed, since there is international or inter-regional transport, coastal shipping, small-scale and deep-sea fishing, as well as the presence of numerous supply vessels, not to mention the activity of security companies.

Moreover, a large proportion of these vessels cut off their AIS either because of the latent threat of piracy and brigandage, or because they themselves are involved in undeclared trafficking, or - in the case of fishermen - so as not to inform the competition about their areas of activity. This situation makes the ability to detect (i.e. to have a complete picture of what is on the water) and the ability to classify (i.e. to interpret the situation in order to determine what is happening on the water) extremely difficult. Without these two capabilities, it is not possible to target suspicious activities and therefore to direct the action of patrol boats, which will be able to observe the offences, put a stop to them and pass on the evidence to the judicial authorities.

Two manoeuvres requiring cooperation and coordination

Finally, the transnational nature of the threats requires extensive cooperation and coordination in both the judicial and operational fields. Indeed, maritime threats - be it pollution, IUU fishing or piracy - obviously do not stop at the boundaries of EEZ[3].

Joint training with Gulf of Guinea navies

Detection and action capabilities must therefore be coordinated in order to be able to track illegal actions and prosecute their perpetrators wherever they may be. But legal procedures must also be shared so that legal sanctions can be applied in all situations.

Response that Gulf of Guinea states and navies have largely undertaken to raise

LaThe French Navy, which has been present in the Gulf of Guinea for many years, can testify that these various challenges have been largely understood by the countries in the region.

This long-standing awareness is reflected in the development of ad-hoc structures designed to coordinate the actions of the various administrations, for example - and this is not an exhaustive list: Senegal, Benin, Côte d'Ivoire, Congo or Gabon. Often these entities have participated in the development of national maritime strategies such as Côte d'Ivoire[4], Ghana[5], Benin[6], Togo[7] and maritime law is progressing.

From an operational point of view, a considerable effort has also been made by many countries.

First of all, in terms of detection capacity, navies or administrations are equipping themselves with modern surveillance means. This is particularly the case for the Nigerian Navy with the development of the Falcon Eye and for Benin with the acquisition of a system to secure its coastline. But this effort also affects the navies themselves.

3 EEZ : Exclusive Economic Zone
4 Stratégie Nationale de Développement de l'Economie Bleue – en 2018.
5 National Integrated Maritime Strategy - 2022
6 Stratégie Nationale de Protection, de Sécurité et de Sûreté Maritime – 2013, en cours d'actualisation.
7 Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (2021-2030).

Without mentioning all of them, we can mention the case of Nigeria, in the framework of the fight against piracy, of Senegal, which is acquiring a missile capability - probably the first in the Gulf of Guinea - while at the same time acquiring an air-sea component[8], or of Togo and Côte d'Ivoire, which are about to acquire ships with a helicopter capability.

This wide-ranging quantitative and qualitative movement in capabilities illustrates the seriousness with which maritime issues in the region are addressed.

Finally, extremely aware of the training issues generated by these acquisitions, several navies have launched large-scale projects such as the National Marine School inaugurated in June 2022 by President Macky Sall, in order to meet this other challenge.

Taking into account the issues related to cooperation is not new for the coastal countries of ECOWAS and ECCAS either. The fisheries sector was a forerunner in this respect, since as early as 1984, the importance of cooperation in the field of maritime safety was also integrated at an early stage. The fisheries sector was a forerunner, as the PRC[9] was founded as early as 1984, followed the next year by the SRFC [10] and later by the CPCO[11]. This dynamic was extended to other areas of security maritime with the creation in 2001 of the Gulf of Guinea Commission (CGG), and finally the Yaoundé Architecture which will celebrate its tenth anniversary this year.

And if there is still progress to be made, the many successes should be welcomed, which are not a reason to be satisfied with the current situation, but rather a spur to joint action by showing that efforts are paying off. It should also be stressed that the efforts are bearing fruit. All these efforts are already bearing fruit. Almost nine years ago, Senegal imposed a historic fine on a trawler that was fishing illegally.

And to which the French Navy is contributing

France has been supporting this effort by the Gulf of Guinea navies for several years. This support is characterised by places in training schools - at the Naval Academy or at Pôle Ecole Méditerranée in Saint-Mandrier - by the action of the DCSD[12] which is reflected in the deployment of volunteers or support for the ENVR[13] through training provided by EFS[14] sailors , EFG[15] or FFCI[16] and finally through the Corymbe operation.

This operation, commissioned by CECLANT[17] from Brest, is mainly devoted to cooperation with partner countries. It is based on four principles and is divided into several types of cooperation actions.

8 Avion de type CASA.
9 Comité Régional des Pêches – pays côtiers de la CEEAC.
10 CSRP : Commission sous régionale des Pêches
11 CPCO : Comité des Pêches du Centre Ouest du golfe de Guinée
12 DCSD : Direction de la Coopération de Sécurité et de Défense
13 ENVR : Ecoles Navales à Vocation Régionale
14 Eléments Français au Sénégal
15 Eléments Français au Gabon
16 Force Française en Côte d'Ivoire
17 CECLANT : Commandement de l'arrondissement maritime de l'Atlantique

Small arms infantry training

The principles of Operation Corymbe

The first aims to develop a balanced cooperation, i.e. to be part of a partnership logic. CECLANT strives to develop its action in a permanent dialogue with its various partners. This is one of the main characteristics of the Grand African Nemo (GANO) exercise, which is actually co-organised with the Yaoundé architecture, whose authorities are expected in Brest at the end of February, just as they were in 2022. The purpose of this trip is to set the objectives and broad outlines of the 2023 edition, the scenarios of which will then be drawn up by the navies themselves in order to best meet the needs of each participant.

The level reached by the regional navies is pushing these needs upwards. This is why the second principle of cooperation under Operation Corymbe aims to move towards truly operational and partnership actions. This is what happened in September 2021 when the Senegalese Navy intercepted 1.7 tonnes of cocaine. Indeed, the Falcon 50, a French maritime patrol aircraft deployed in Dakar under the control of CECLANT, simply relocated the client, whereas the Senegalese patrol boats operated at night more than 200 nautical miles from their base port and seized the vessel La Rosa. This action attests to the level reached by certain navies, which, as a result, are forging operational partnerships with the French Navy, well beyond training cooperation. This increase in the range of navy capabilities is accompanied by higher training requirements. This explains the level of complexity reached by the new GANO zonal exercises which - in scenarios running over several days and in several EEZs - integrate both operational and judicial manoeuvres. For example, the GANO 22 Zone E scenario, conducted in partnership with UNODC, should result in a mock trial based on evidence collected during the exercise which involved Togo, Benin and Nigeria.

Furthermore, as has already been mentioned, it is important not to conceal all the threats that target the Gulf of Guinea behind piracy alone. This is why African Nemo - a reduced version of GANO - is evolving towards joint maritime patrol actions that target IUU fishing as a priority, while remaining able to identify all types of suspicious actions and report them to the competent COM[18]. Similarly, the Grand African Nemo scenarios, developed by the navies, target all types of situations from pollution cases to rescue at sea, including policing at sea and - of course - piracy, but without piracy being the sole or even the main focus of the scenarios.

Finally, the fourth and last principle of Corymbe remains the constant concern to act as a network. Indeed, the entities that act for the benefit of security maritime in the Gulf of Guinea are very numerous and - here too - the need for coordination is essential. In terms of training, this is what the G7++ WG4, led by Senegal, is doing very well and which received the support of the CMS during the last symposium in Paris. At the tactical level, the French Marine n ationale is trying to design federative projects to bring together several actors around a common theme. This is of course the case with GANO, which brings together a very large number of navies and entities around the architecture of Yaoundé. It is also the case - in a more modest way - of African Nemo. The latter have thus enabled Yaoundé Architecture, the CPCO, GoGIN[19] and PESCAO[20] and the Spanish and Italian navies to work together to establish a merged tactical picture. This image was based on satellite products from the EFCA[21] as well as from the company unseenlab. These images, analysed by PESCAO and the CPCO for the former and by the Yaoundé architecture and GoGIN for the latter, allowed PMC[22] aircraft and ships to potentially suspicious situations. Once on the spot, these vessels relayed their analysis of the situation to the COM. The entire maritime situation was thus shared on the Yaris tool between all the actors in order to allow the action of the bordering navies.

The different cooperation actions

In addition to African Nemo and Grand African Nemo, Operation Corymbe's activities are carried out on land and at sea in other cooperation models. During their stopovers, the crews of the Corymbe vessels take advantage of their time ashore to conduct training sessions with their fellow navy personnel from the host country. These sessions are dedicated to the acquisition of reflexes in many fields such as navigation, safety, diving or visiting operations. Concentrated on a half-day or a day, these training sessions are conducted "à la carte", at the request of the host country. Sometimes, material can also be given to the partner navy to improve the equipment of the crews. Last September, for example, a mini-UAV was handed over to the Beninese Navy. This equipment makes it possible to integrate a form of 3D capability into the actions of the Beninese patrol boats.

In addition, seafarers regularly embark on Corymbe vessels. In this way, they work in double shifts, as watch leaders or at the engine room, for periods of several weeks. This is an opportunity to gain additional on-board experience, but also - and perhaps above all - to develop camaraderie between sailors who share the same values and fight together for a better security of the Gulf of Guinea and the coastal countries.

18 COM : Centre Opérationnel de la Marine.
19 GoGIN : Gulf of Guinea Inter-Regional Network
20 PESCAO : the project " Improved regional fisheries governance in western Africa"
21 EFCA : European Fisheries Control Agency - Agence européenne de contrôle des pêches
22 PMC : Présence Maritime Coordonnée

Memory photo of the first class of the SIREN on-board school

This type of cooperation took an innovative form last October on board the Tonnerre. Indeed, the PHA[23] hosted the first edition of the "SIRENe" school on board. The school was named by the students themselves after an African marine deity. The aim was to develop skills in planning and conducting police operations at sea.

To achieve this, it was decided to bring together in the same training course a visiting team, patrol boat watch leaders and officers from the COM so that everyone would be aware of the concerns of the other actors in the chain of State action at sea. This school was experimental, but in view of its success, the French Navy is working to make this concept permanent from 2023 and on a larger scale.

Conclusion

The specificity of the organisation of State Action at Sea, which France shares with several countries in the Gulf of Guinea, means that CECLANT is both a Maritime Prefect and a Maritime Zone Commander. These two prerogatives allow him to cooperate in both judicial and operational manoeuvres.

Nevertheless, these two manoeuvres must be part of a more global manoeuvre that integrates economic, financial and diplomatic aspects, which is the only way to solve these long-term problems.

23 PHA : Porte-Hélicoptères Amphibie

AFRICADEX CONTRIBUTES TO THE SAFETY OF HUMAN LIFE AT SEA, AS A LEADER IN THE INTEGRATION OF MARINE ELECTRONICS IN WEST AFRICA

AFRICADEX is committed to contributing to the safety of human life at sea by providing electronic navigation solutions.

AFRICADEX provides radio communication systems that allow operators to communicate directly with ships, aviation coastal facilities and offshore facilities.

Products

- Sale and installation of Navigation equipment (Radar, AIS, Gyro compass)
- Safety equipment of ships (EPIRB, PLB, SART, ELT)
- Safety equipment (VHF, HF, Portable GMDSS)
- Satellite equipment (Iridium GMDSS, INMARSAT C)
- GMDSS station
- VTS (Vessel Traffic System).
- VMS (Vessel Monitoring System).
- Navigation simulators
- Port activities

ISO 9001
BUREAU VERITAS Certification

VESSEL TRAFFIC SERVICE AND COASTAL SURVEILLANCE (VTS)

- A Vessel Traffic Service (VTS) is a vessel traffic monitoring system that tracks, monitors and manages vessel traffic in critical areas such as ports, coastal areas and oil platforms.

- Increased safety and security requirements in Senegalese waters between the pirogues and offshore infrastructure installations, require high quality surveillance solutions.

+ 15 of practical experience

N°1 certified in GMDSS by Bureau Veritas in Senegal

N°1 In maritime security in Senegal

+ 50 Clients in various sectors

Mail : contact@africadexsn.com - Tel : (+221) 77 445 13 23 / 77 638 34 64 - Scat Urbam Hann Maristes , Dakar, Senegal

Comment améliorer la position d'avant-garde de la CEDEAO pour la coopération en faveur de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

Par Sètondji Roland ADJOVI
Consultant en droit international pour l'ONUDC/ GMCP/Afrique de l'Est et Océan Indien

La cause première de l'insécurité maritime, c'est la piraterie. Et ce crime est ancien même si les techniques ont évolué. Il se développe dans un espace d'accès difficile pour les États et leur monopole de la violence légitime et/ ou légale.

A la fin du millénaire dernier, la faillite de l'État en Somalie a conduit la corne de l'Afrique à devenir le théâtre d'attaques croissantes entre 2000 et 2010. La communauté internationale a réagi vigoureusement, et le Conseil de sécurité a même autorisé le recours à la force dans les eaux territoriales de la Somalie (Résolution 1816 (2008)). Depuis la fin de la décennie 2000, le Golfe de Guinée a pris le relais pour l'insécurité maritime.

Ainsi en juin 2019, le journal The Economist identifiait le Golfe de Guinée comme la région la plus prompte aux attaques de pirates. Cette insécurité accroit les coûts de trafic marchand dans le Golfe de Guinée comme le dit Al Jazeera en décembre 2019. Plus récemment, en juin 2022, The Washington Post disait que 40% de l'insécurité maritime se situe dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest, soit dans le Golfe de Guinée. Toutefois, depuis 2020, le nombre d'attaques tend à la baisse.

Le véritable enjeu pour les États est multidimensionnel. D'abord peu d'États ont les moyens d'assurer la police des mers et ceux qui en sont capables ne peuvent tout simplement pas être les gendarmes du monde même s'ils le voulaient.

Ensuite, les États Africains sont particulièrement démunis. La coopération internationale joue dès lors un rôle important dans toute stratégie pour améliorer la sécurité des mers. Mais, même quand la police des mers est effective et les personnes impliquées dans la criminalité maritime sont arrêtées, il reste la difficulté non moindre de leur poursuite.

C'est à cette difficulté que, en juillet 2022, les États de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont voulu répondre en adoptant un protocole portant sur les conditions de transfèrement des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie maritime et de transfert des biens et/ou preuves associés. Cet accord n'a pas encore été publié sur le site de l'organisation mais les Nations Unies en ont fait état tout comme la presse locale (This Day Live du Nigeria, DeMaribus et Maritimafrica).

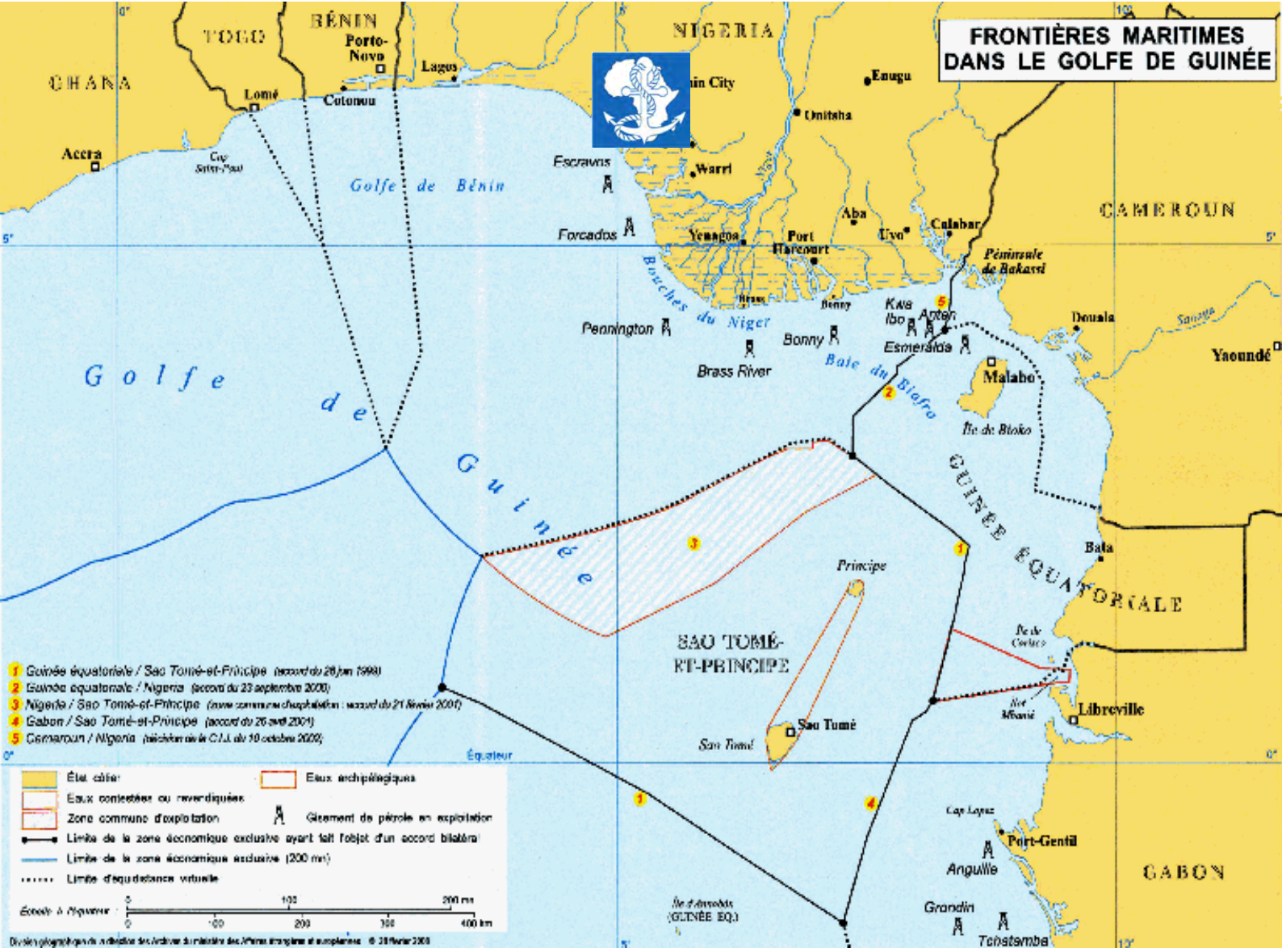


Photo : Assemblée nationale (France)

La dénomination de la convention est claire sur l'objet qui est répété dans l'article 3. C'est dans la pratique que les difficultés vont surgir comme toujours. Et, trois types de dispositions sont à souligner.

Il y a en tout premier lieu, l'article 2 qui tient compte d'une réalité de terrain : l'arrestation ne peut pas être le seul fait des États de la région. Il étend dès lors le champ d'application à toute personne arrêtée qui se trouve aux mains d'un État membre, avec la seule condition qu'il faut que cette personne ne fasse pas déjà l'objet d'une demande d'extradition ailleurs.

Ensuite, il y a l'article 4 qui encadre le transfèrement des personnes soupçonnées en réitérant le principe de non-refoulement et la prohibition d'un second transfèrement, de sorte que l'État qui a demandé et obtenu un transfèrement a l'obligation de mener la procédure pénale.

Enfin, l'article 5 introduit les normes de droits de l'homme dans les obligations des États parties. L'article 6 complète ce dispositif en excluant la peine de mort.

Cet ensemble est complété par la possibilité de transférer aussi les biens et les éléments de preuve recueillis au cours de l'action de police des mers pour permettre la procédure pénale mais aussi l'indemnisation des victimes.

Après l'architecture institutionnelle mise en place pour le Golfe de Guinée, on peut penser que cet accord vient parfaire le système. Pourquoi, il reste à faire. Que manque-t-il donc ?

Photo : Vanessa Wirth de Pixabay

Au cours des deux dernières années, nous avons travaillé avec les Nations Unies à la formation des magistrats en Afrique de l'Ouest et en Afrique de l'Est, et nous avons tiré quelques leçons de notre interaction avec les acteurs et politiques, dont les pièces suivantes manquant dans le puzzle.

D'abord il faut une aptitude réelle à dissuader les pirates et la poursuite pénale est un atout en ce sens. Mais à ce jour, il n'y a eu que deux procès dans le Golfe de Guinée à notre connaissance, l'un au Nigeria et l'autre au Togo, alors même qu'on compte entre 50 et 100 attaques par an dans la région. Il faut convenir que c'est maigre. Il est donc impératif de doter les forces de l'ordre des moyens pour une telle répression pénale.

A notre humble avis, l'acquisition de drones associée à une couverture satellitaire peut étendre le regard des États. Il n'est pas nécessaire d'appréhender les pirates durant leurs méfaits. Mais, ils finissent par venir à terre et il suffirait de les traquer efficacement jusqu'à ce qu'ils posent pied. L'efficacité d'une telle traque sera essentielle dans le succès de l'arsenal de la poursuite pour ne pas laisser place à un quelconque doute.

Ensuite, il faut développer un partenariat qui a porté des fruits dans l'Océan Indien avec des pays insulaires qui se sont montrés efficaces dans la répression de la piraterie. Les Seychelles et l'Île Maurice ont l'essentiel de la jurisprudence africaine relative à la piraterie avec une évolution législative progressive et un cadre adéquat pour la réception des accusés et des éléments de preuve recueillis par des forces de l'ordre non nationaux.

Les pays du Golfe de Guinée devrait donc entretenir des partenariats du même genre avec les puissances maritimes, avec la limitation que le transfert des accusés pourrait se limiter à ceux qui seraient des nationaux de la région ou qui commettraient leurs forfaits dans la région. A ce jour, une force navale de l'Union européenne est déjà déployée et opérationnelle et le partenariat devrait donc être renouvelé et approfondi (Communiqué de presse de l'Union européenne, 25 janvier 2021).

Enfin, il manque un cadre institutionnel pour les poursuites pénales. A ce jour, chaque État compte sur ses propres forces nationales, or chaque État a de maigres ressources pour ça. Il serait plus approprié de mettre les moyens en commun dans le cadre d'une cour régionale compétente.

Ainsi, l'Afrique de l'Ouest pourrait donner un mandat spécial à la Cour de la CEDEAO pour la criminalité maritime, chaque État se dessaisissant en faveur de la juridiction régionale. L'existence de la Cour de la CEDEAO pourrait faciliter cette attribution de compétence et de ressources, plutôt que l'option d'une nouvelle cour internationale.

Ces trois mesures seront un complément idoine pour l'accord de juillet 2022, et permettraient aux États d'atteindre leurs objectifs.

How to improve ECOWAS's leading position in maritime security cooperation in the Gulf of Guinea

By Sètondji Roland ADJOVI
Consultant in international law for UNODC/ GMCP/East Africa and Indian Ocean

The primary cause of maritime insecurity is piracy. And this crime is ancient, even if the techniques have evolved. It develops in a space that is difficult for states to access and their monopoly of legitimate and/or legal violence.

At the end of the last millennium, state failure in Somalia led the Horn of Africa to become the scene of increasing attacks between 2000 and 2010. The international community reacted vigorously, and the Security Council even authorised the use of force in Somalia's territorial waters (Resolution 1816 (2008)). Since the end of the 2000s, the Gulf of Guinea has taken over as a place of maritime insecurity.

In June 2019, The Economist newspaper identified the Gulf of Guinea as the region most prone to pirate attacks. This insecurity increases the costs of merchant traffic in the Gulf of Guinea as reported by Al Jazeera in December 2019. More recently, in June 2022, The Washington Post reported that 40% of maritime insecurity is in West African waters, i.e. the Gulf of Guinea. However, since 2020, the number of attacks has been on the decline.

The real challenge for states is multidimensional. Firstly, few states have the means to police the seas and those that do cannot simply be the policemen of the world even if they wanted to. Secondly, African states are particularly weak. International cooperation therefore plays an important role in any strategy to improve the security of the seas. But even when the police of the seas are effective and those involved in maritime crime are arrested, there remains the not inconsiderable difficulty of prosecuting them.

It is to this difficulty that, in July 2022, the states of the Economic Community of West African States (ECOWAS) sought to respond by adopting a protocol on the conditions for the transfer of persons suspected of having committed acts of maritime piracy and the transfer of associated property and/or evidence. The agreement has not yet been published on the organisation's website, but the United Nations has reported on it, as has the local press (This Day Live from Nigeria, DeMaribus and Maritimafrica). The name of the convention is clear on the purpose, which is repeated in Article 3. It is in practice that difficulties will arise, as always. Three types of provisions should be highlighted.

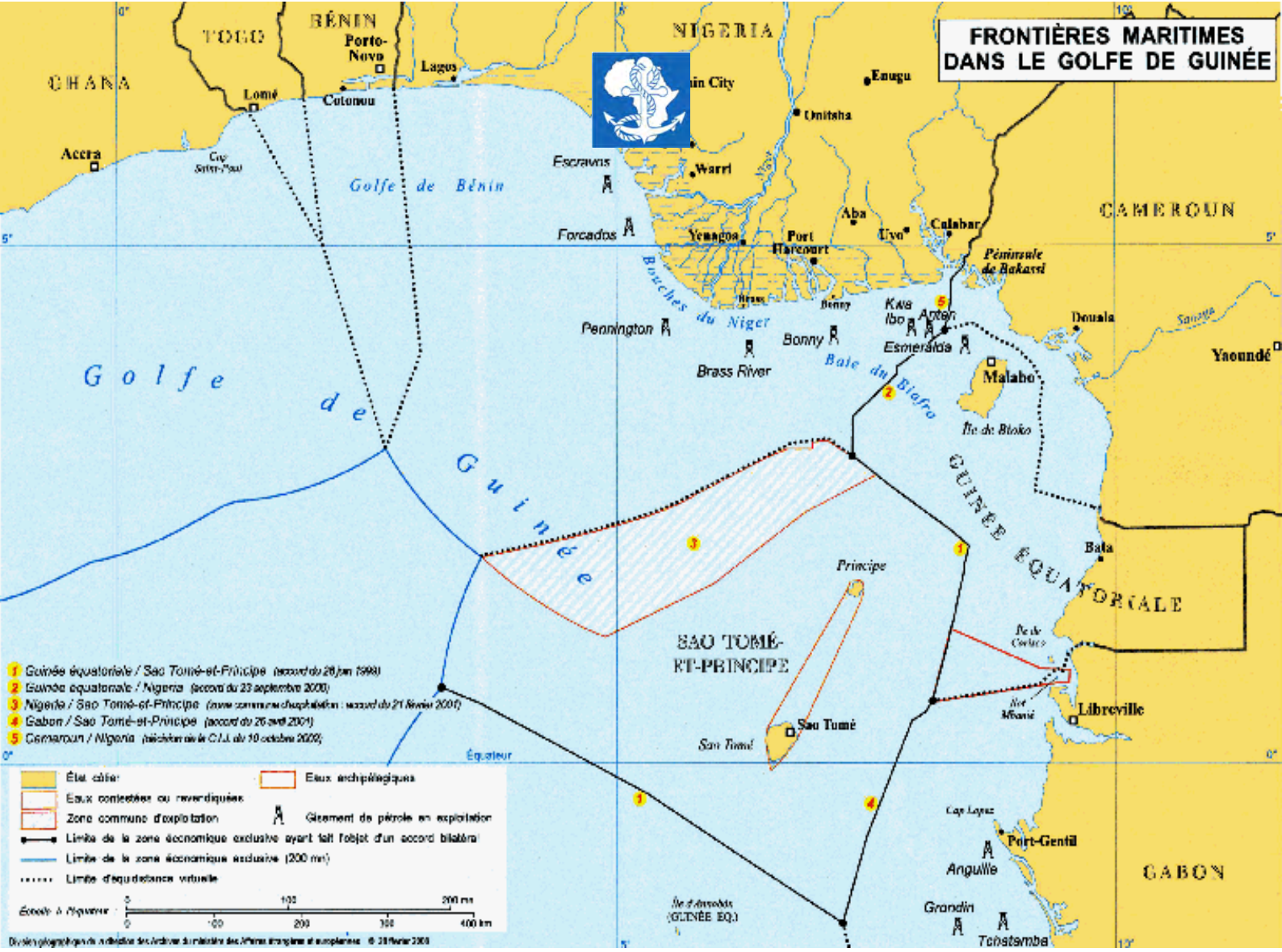


Photo : Assemblée nationale (France)

First of all, Article 2 takes account of the reality on the ground: arrest cannot be carried out solely by the States in the region. It therefore extends the scope of application to any arrested person who is in the hands of a Member State, with the sole condition that this person must not already be the subject of an extradition request elsewhere.

Secondly, there is Article 4, which regulates the transfer of suspects by reiterating the principle of non-refoulement and the prohibition of a second transfer, so that the state that requested and obtained a transfer has an obligation to conduct the criminal proceedings.

Finally, Article 5 introduces human rights standards into the obligations of States Parties. Article 6 completes this framework by excluding the death penalty.

This package is completed by the possibility of transferring also property and evidence collected during the maritime policing action to allow for criminal proceedings but also for compensation of victims.

After the institutional architecture put in place for the Gulf of Guinea, one might think that this agreement completes the system. Why, it remains to be done. So what is missing?

Over the past two years, we have worked with the United Nations on the training of magistrates in West and East Africa, and we have learned some lessons from our interaction with actors and politicians, including the following missing pieces of the puzzle.

Photo : Vanessa Wirth de Pixabay

Firstly, there must be a real ability to deter pirates and criminal prosecution is an asset in this respect. But to date, there have only been two trials in the Gulf of Guinea to our knowledge, one in Nigeria and the other in Togo, even though there are between 50 and 100 attacks per year in the region. We must admit that this is meagre. It is therefore imperative to provide the forces of law and order with the means for such criminal repression. In our humble opinion, the acquisition of drones combined with satellite coverage can extend the gaze of states. It is not necessary to apprehend pirates during their misdeeds. But eventually they come ashore and it would be enough to track them effectively until they set foot. The effectiveness of such tracking will be critical to the success of the prosecution armoury to leave no room for doubt.

Secondly, there is a need to develop a partnership that has been successful in the Indian Ocean with island countries that have been effective in repressing piracy. The Seychelles and Mauritius have the bulk of the African jurisprudence on piracy with progressive legislative development and an adequate framework for the reception of charges and evidence collected by non-national law enforcement agencies. The Gulf of Guinea countries should therefore maintain similar partnerships with maritime powers, with the limitation that the transfer of accused persons could be limited to those who are nationals of the region or who commit their crimes in the region. To date, an EU naval force is already deployed and operational and the partnership should therefore be renewed and deepened (EU Press Release, 25 January 2021).

Finally, an institutional framework for criminal prosecution is lacking. At present, each state relies on its own national forces, and each state has meagre resources for this. It would be more appropriate to pool resources in a competent regional court. For example, West Africa could give a special mandate to the ECOWAS Court for maritime crime, with each state relinquishing jurisdiction to the regional court. The existence of the ECOWAS Court could facilitate this allocation of jurisdiction and resources, rather than the option of a new international court.

These three measures will be an appropriate complement to the July 2022 agreement, and would enable states to meet their targets.

MARITIM AFRICA

www.maritimafrica.com

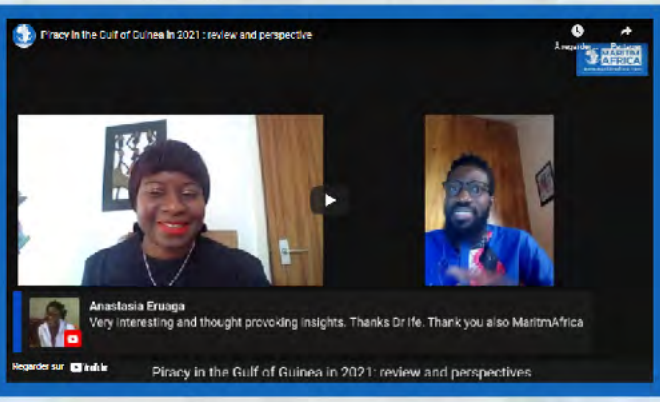
MARITIM AFRICA

News 7/7

Your weekly update on the highlights of the maritime sector in Africa

MARITIM AFRICA Live

Interviews with specialists to better understanding of the major challenges facing the maritime sector



Join the first and only bilingual maritime media group in Africa

Maritimafrica Maritimafrica TV

www.maritimafrica.com/en

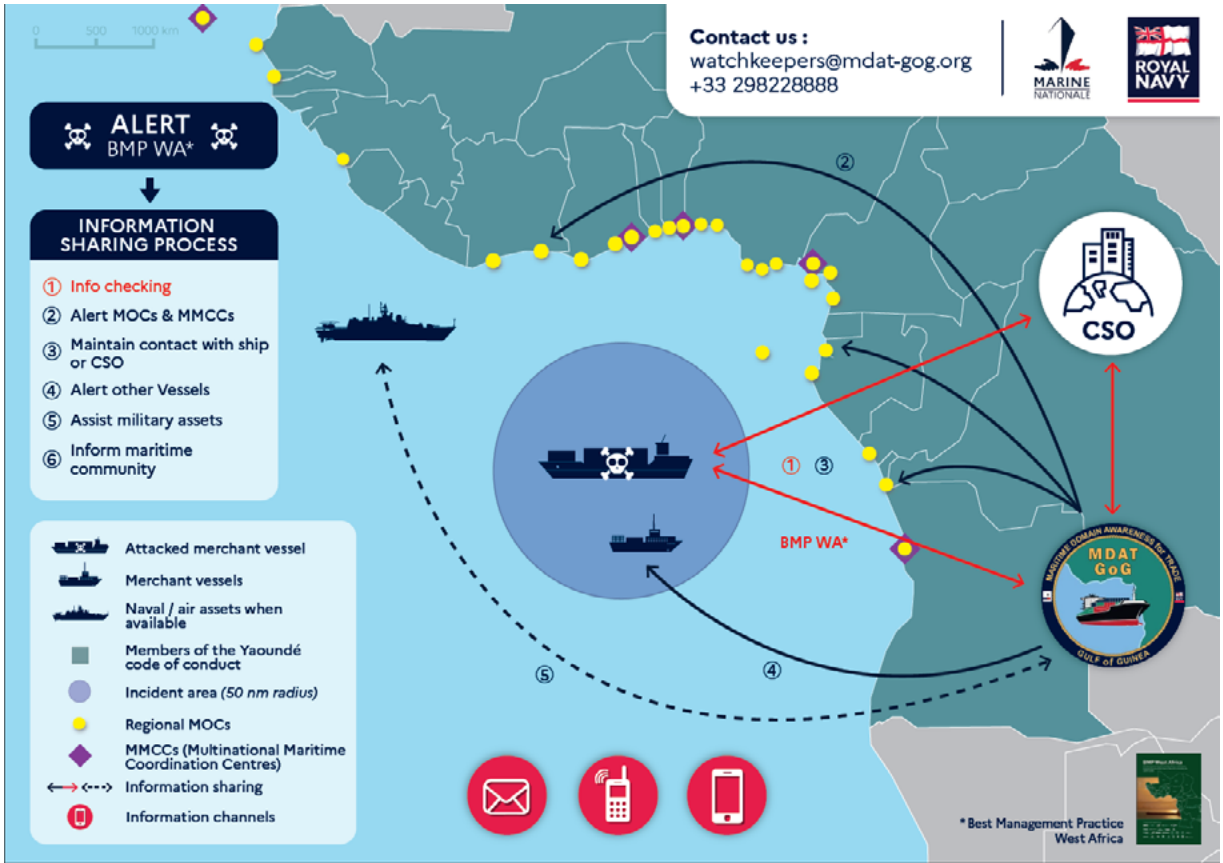
Number 1 source of maritime's informations in Africa

Le MICA Center

Par le capitaine de frégate Eric Jaslin
Commandant du MICA CENTER

Le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) est le centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime, à compétence mondiale.

Il a été créé en juin 2016 pour favoriser l'échange d'information et la coopération afin de faire face aux menaces au sein du monde maritime. Situé à Brest, il est armé par une soixantaine de marins de la Marine nationale française.



Le MICA Center remplit les missions de veille permanente pour recenser et analyser les situations et événements affectant la sûreté de la navigation maritime sur l'ensemble des océans et de transmission d'informations sécuritaires aux acteurs du monde maritime. Il est composé de trois cellules et en héberge une quatrième.

Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT GoG)

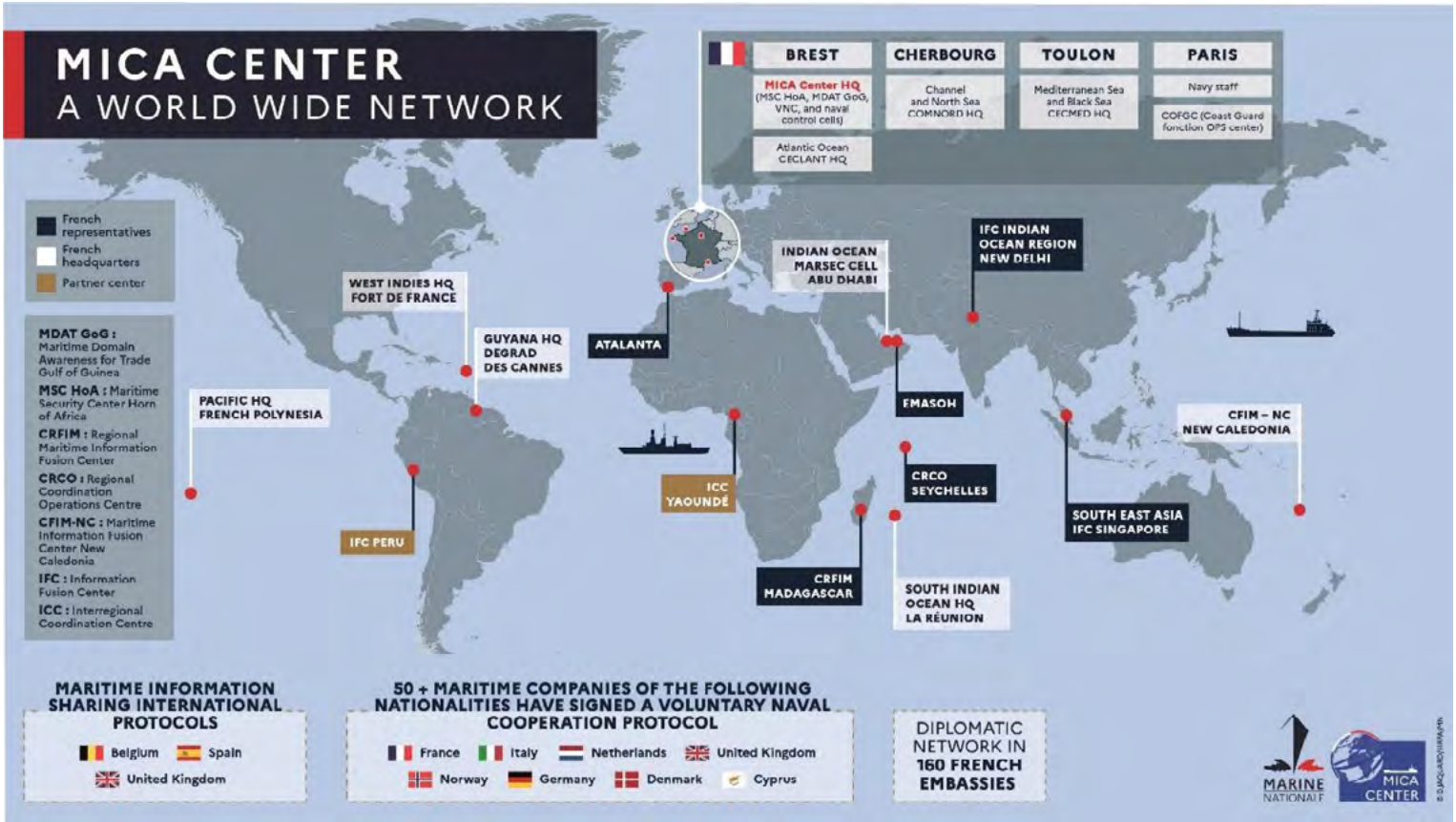
Le MDAT GoG, créé en soutien au processus de Yaoundé, est un mécanisme de report virtuel proposé à tout navire dans le golfe de Guinée. Il contribue au maintien de l'évaluation de situation maritime, avec la capacité d'informer et de soutenir les professionnels de la mer. Le centre est scindé entre Portsmouth et Brest.

Tout navire naviguant dans le golfe de Guinée peut contacter le MDAT GoG et s'y enregistrer conformément aux recommandations formulées par l'industrie maritime dans le document Best Management Practices West Africa. Les navires sont alors prévenus de tout incident se produisant à proximité de leur position et ont à leur disposition un numéro d'alerte unique disponible 24h/24 pour tout incident dans la zone. Le MDAT GoG se charge ensuite de la mise en relation avec les autorités militaires, notamment grâce à l'outil de MDA[1] YARIS et de l'information de la communauté maritime.

Centre de coopération navale volontaire (C2N)

Le C2N met en œuvre la coopération navale volontaire (CNV) sur toutes les mers du globe. Favorisant le partage des informations dans le domaine de la sûreté maritime, la CNV se concrétise au travers d'un protocole établi entre le Chef d'État-Major de la Marine nationale française et la compagnie signataire. Les parties prenantes établissent des relations permettant d'alimenter un réseau d'échange d'informations et d'analyses, destinées à renforcer la sûreté des espaces maritimes par une meilleure connaissance du domaine maritime considéré.

La CNV est ouverte à tous les types d'activités maritimes indépendamment du secteur d'activité et du pavillon. L'échange d'informations est réalisé sans contrepartie financière et en toute confidentialité. Pour adhérer à la CNV, les acteurs privés peuvent s'adresser directement au MICA Center. Le C2N, armé 24h/24h, assure une veille permanente et transmet aux compagnies signataires des



évaluations sécuritaires hebdomadaires réalisées par les commandants de zone maritime pour les zones Asie du Sud-Est, océan Indien, golfe de Guinée et Méditerranée. Grâce à son réseau mondial, le C2N peut également répondre à des demandes d'évaluations particularisées concernant l'ensemble des problématiques de sûreté maritime du monde entier.

Cellule de contrôle naval - Naval Cooperation And Guidance for Shipping

La cellule de contrôle naval, armée par une quinzaine de réservistes, a vocation à renforcer les commandants de zones maritimes français ou tout autre état-major en cas de crise nécessitant la mise en place de coopération navale spécifique. Les membres de cette cellule sont les conseillers en matière de risques liés à la sûreté maritime et les experts de la dé-confliction des opérations militaires et du trafic commercial. En 2022, cette cellule a organisé et conduit un exercice d'une semaine, intitulé CONAVEX 22, au cours duquel ont été conduits des exercices de piraterie, d'attaques cyber, du brouillage GPS en complément de la gestion de menaces mines et drones. Cet exercice, mené avec des compagnies partenaires, l'association France Cyber Maritime, le projet européen CRIMARIO[2] et les cyber gendarmes maritimes français, a permis d'illustrer la dynamique de communauté existante et d'échanger sur les procédures et problématiques actuelles.

Cet exercice sera reconduit à plus grande échelle en 2023 avec la participation de partenaires étrangers.

Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHoA)

Le MICA Center héberge également le MSCHoA de la mission européenne ATALANTA. Cette cellule est subordonnée à l'état-major opérationnel basé à Rota, et assure l'interface entre les navires transitant dans l'océan Indien et le commandement militaire. Cette cellule est armée 24/7/365 par du personnel français et européen (espagnol, belge et portugais).

1 Maritime domain awareness
2 Projet faisant partie du projet européen des Routes maritimes critiques. Il vise à combattre les diverses formes de crimes organisés en mer en développant la coopération régionale et la coordination inter-administrations.

La complémentarité de ces cellules permet au MICA Center de publier son bilan annuel sur les problématiques de sûreté maritime dans le monde. Ces rapports sont particulièrement appréciés par les différents acteurs de l'industrie maritime et sont relayés au niveau national comme à l'international, par de nombreux médias.

Points de contact et veilles permanentes :

- Coopération navale volontaire (MICA Center)
  Téléphone : +33 298 149 917
  E-mail : mica-watchkeeper.fct@def.gouv.fr
  Site web : www.fms.marine.defense.gouv.fr

- Golfe de Guinée (MDAT-GoG)
  Téléphone : +33 298 228 888
  E-mail : watchkeepers@mdat-gog.fr
  Site web : gog-mdat.org

- Corne de l'Afrique (MSCHoA)
  Téléphone : +33 298 220 220
  E-mail : postmaster@mschoa.org
  Site web : on-shore.mschoa.org

The MICA Center

By Eric Jaslin
Commander of the MICA CENTER

The Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) is the French centre of expertise dedicated to maritime security, with worldwide competence.

It was created in June 2016 to promote the exchange of information and cooperation to deal with threats in the maritime world. Located in Brest, it is manned by some 60 sailors from the French Navy.

The MICA Center fulfils the missions of permanent watch to identify and analyse situations and events affecting the safety of maritime navigation throughout the oceans and of transmitting safety information to the maritime world. It consists of three cells and houses a fourth.

Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT GoG)

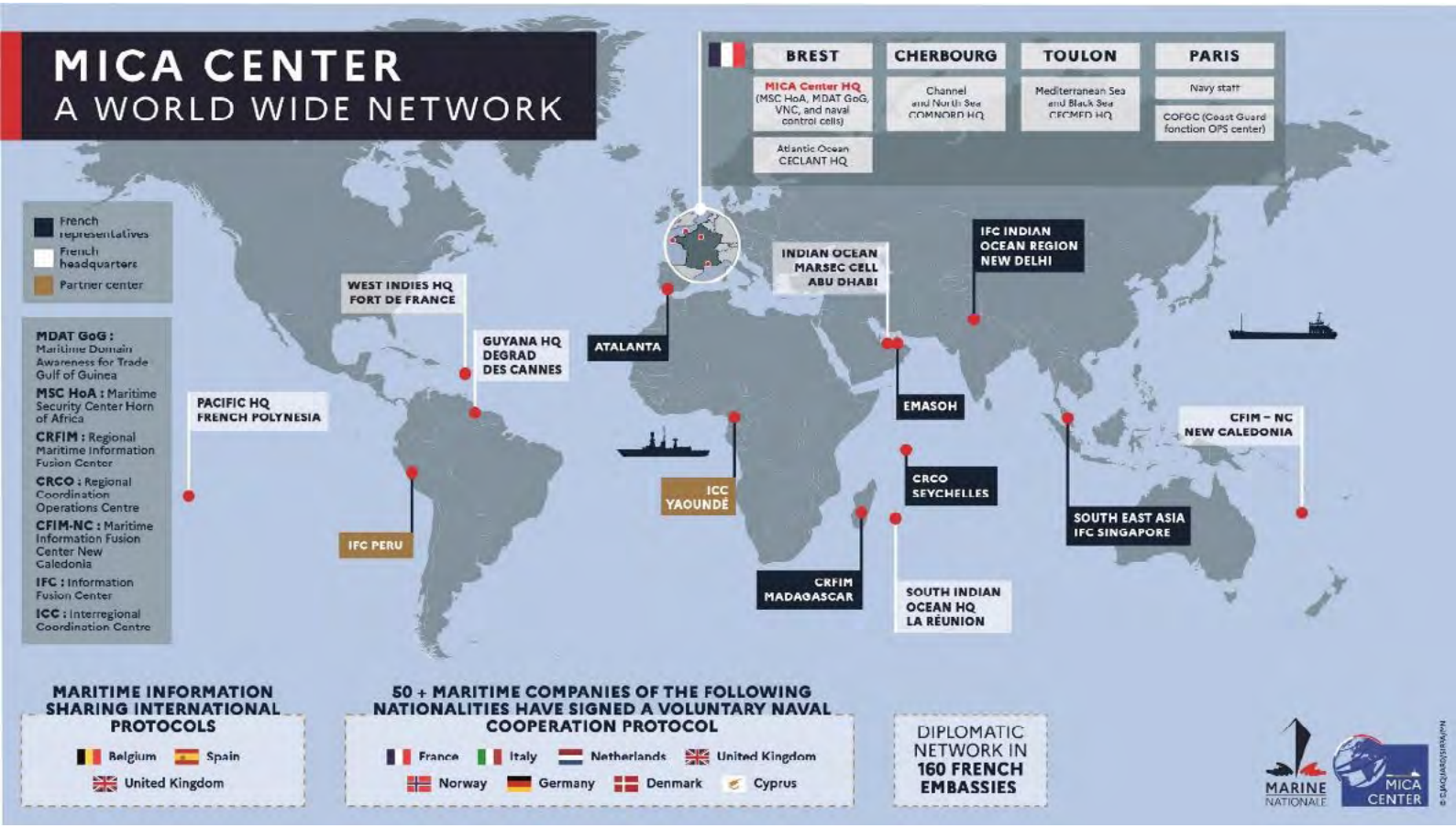
The MDAT GoG, created in support of the Yaoundé process, is a virtual reporting mechanism available to any vessel in the Gulf of Guinea. It contributes to the maintenance of maritime situation assessment, with the capacity to inform and support maritime professionals. The centre is split between Portsmouth and Brest.

Any vessel operating in the Gulf of Guinea can contact and register with the MDAT GoG in accordance with the recommendations made by the shipping industry in the Best Management Practices West Africa document. Vessels are then alerted to any incident occurring in their vicinity and have a single 24-hour alert number for any incident in the area. The MDAT GoG is then responsible for liaising with the military authorities, notably through the MDA[1] YARIS tool, and for informing the maritime community

Centre de coopération navale volontaire (C2N)

C2N implements voluntary naval cooperation (VNC) in all the world's seas.

Promoting the sharing of information in the field of maritime security, the VNC is implemented through a protocol established between the Chief of Staff of the French Navy and the signatory company. The parties involved establish a relationship that allows them to feed a network for the exchange of information and analyses, aimed at reinforcing the security of maritime spaces through a better knowledge of the maritime domain in question. The VNC is open to all types of maritime activities, regardless of the sector of activity or flag. Information is exchanged free of charge and in complete confidentiality. To join the VNC, private actors can contact the MICA Center directly.



The C2N, which is manned 24 hours a day, provides a permanent watch and transmits to the signatory companies weekly security assessments carried out by the maritime zone commanders for the South-East Asia, Indian Ocean, Gulf of Guinea and Mediterranean zones. Thanks to its global network, C2N can also respond to requests for specific assessments concerning all maritime security issues worldwide.

Naval Control Cell - Naval Cooperation And Guidance for Shipping

The naval control cell, armed with some fifteen reservists, is intended to reinforce the French maritime zone commanders or any other headquarters in the event of a crisis requiring the implementation of specific naval cooperation. The members of this cell are advisors on maritime security risks and experts on the de-confliction of military operations and commercial traffic.

In 2022, this cell organised and conducted a week-long exercise, entitled CONAVEX 22, during which piracy, cyber attacks and GPS jamming were exercised in addition to managing mine and drone threats. This exercise, conducted with partner companies, the France Cyber Maritime association, the European project CRIMARIO[2] and the French cyber maritime police, illustrated the existing community dynamic and allowed for exchanges on current procedures and issues.

This exercise will be repeated on a larger scale in 2023 with the participation of foreign partners.

Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHoA)

The MICA Center also hosts the MSCHoA of the European ATALANTA mission. This cell is subordinate to the operational headquarters based in Rota, and ensures the interface between ships transiting the Indian Ocean and the military command. This cell is armed 24/7/365 by French and European (Spanish, Belgian and Portuguese) personnel.

1 Maritime domain awareness
2 Project part of the European Critical Maritime Routes project. It aims to combat the various forms of organised crime at sea by developing regional cooperation and inter-administration coordination.

The complementarity of these units enables the MICA Center to publish its annual report on maritime security issues around the world. These reports are particularly appreciated by the various players in the maritime industry and are relayed nationally and internationally by numerous media.

Contact points and permanent monitoring :

- Voluntary naval cooperation (MICA Center)
  Telephone : +33 298 149 917
  E-mail : mica-watchkeeper.fct@def.gouv.fr
  Website : www.fms.marine.defense.gouv.fr

- Gulf of Guinea (MDAT-GoG)
  Telephone : +33 298 228 888
  E-mail : watchkeepers@mdat-gog.fr
  Website: gog-mdat.org

- Horn of Africa (MSCHoA)
  Telephone : +33 298 220 220
  E-mail : postmaster@mschoa.org
  Website : on-shore.mschoa.org

Marine Land

Fournisseur d'équipement maritime

NOS PRODUITS

Marine : Chaînes, Manilles, Cordages, Poulies, Ancre-grappins, Gilets de sauvetage, Outils de travail,etc.

Plongée : Palmes de plongée, Masques de plongée, Bouteilles d'oxygène et divers outils.

Pêche : Cannes, Moulinets, Hameçons, Leurres, Filets de pisciculture, Accessoires de pêche.

Protection individuelle : Combinaisons de travail, Gilets fluo, Bottes et chaussures de sécurité, Gants, Casques, etc.

Avec Marine Land

- Plus de 30 ans d'expérience dans l'industrie maritime
- Des produits certifiés aux normes Internationales
- Accompagnement dans le choix d'équipements de qualité
- Une équipe dynamique et motivée au service de l'industrie maritime
- Service après-vente de qualité
- Garantie de la performance et du savoir-faire

(+229) 97 60 42 09 - 95 15 89 49 / (+ 228) 93 14 83 83 / (+221) 77 373 32 56

Marine Land hello@marine-land.co www.marine-land.co

06 B.P. 849 - Boulevard lagunaire de Placodji, Cotonou, République du Bénin

Marine Land... Plus de 30 ans au service de l'industrie maritime dans la sous-région

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

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

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

I. La carte des menaces sécuritaires

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

Du Cap-Vert à l'Angola, s'étend le Golfe de Guinée (figure 1). Il est devenu un espace vital composé de 26 pays regroupés en deux communautés économiques : la CEEAC composée de 11 Etats et la CEDEAO composée de 15 Etats. Sa population avoisine 470 millions d'habitants : soit pour la CEEAC, 160 millions et pour la CEDEAO, 310 millions. L'espace géographique s'étend de 11.755.258 Km2. La façade maritime est de 6000 km du Sénégal à l'Angola et les langues officielles sont le français, l'anglais, le portugais et l'espagnol[6].

Il est de ce fait le principal lieu de transit et facilitateur de la rapide croissance économique de la région, dont le taux moyen est de 7 % depuis 2012.

Il est également devenu au fil du temps une plaque tournante pour les approvisionnements mondiaux en énergie. C'est ainsi que des quantités considérables des différents produits pétroliers consommés en Europe, en Amérique du Nord et en Asie transitent par ses voies maritimes.

De ce fait, les 5.000 milles marins constituant le littoral du golfe de Guinée se prêtent idéalement en apparence, au transport maritime. La région possédant de nombreux ports naturels et présentant très peu de goulots d'étranglement. Les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes. Elle est également riche en hydrocarbures, poissons et autres ressources. Tout ceci constitue un potentiel immense pour le commerce maritime, l'extraction des ressources, le transport maritime et le développement. De fait, le trafic des conteneurs dans les ports ouest-africains augmente de 14 % par an depuis 1995, croissance la plus élevé de toutes les régions de l'Afrique subsaharienne.

Toutefois, cet essor économique est menacé par des actes illicites de toutes sortes justifiant le souci de « maritimisation »[7] qui anime les acteurs étatiques, institutionnels engagés dans la prévention et la répression des infractions maritimes.

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

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

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

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

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

I.2. Les effets déclencheurs des menaces sécuritaires

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

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

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

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

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

L'espace maritime du Golfe de Guinée est le théâtre de plusieurs formes de menaces sécuritaires qu'on pourrait également qualifier d'infractions maritimes. Une infraction maritime est un acte commis tout ou partie en mer et qui est prohibé par le droit national et international applicable.

Ces infractions sont diverses, protéiformes et variées. On peut relever l'infraction la plus connue, à savoir, la piraterie maritime[10].

---

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

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

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

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

9 ROS, (Nathalie), « Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation », Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol.27, 2021/3, p. 5 évoque dans son article « des situations internes instables quand elles ne procèdent pas de considérations politico-économiques susceptibles d'être appréhendées comme des conséquences négatives de la mondialisation. Dans l'immense majorité des cas, ces nouvelles menaces à la sûreté et à la sécurité maritimes sont néanmoins purement et simplement basées sur le profit et le lucre, voire totalement contrôlées par des mafias locales ou indirectement par la grande criminalité transnationale. »

Nous avons également, la contrebande[11], le siphonage de carburant[12], la pêche INN[13], le trafic d'armes et des stupéfiants[14], la pollution marine[15], le blanchiment d'argent[16], la traite des êtres humains[17], …

Chacune de ces infractions fait l'objet d'un encadrement juridique bien précis en droit international[18]. Le Golfe de Guinée s'apparente alors à un « eldorado »[19] dans lequel, tout le monde aimerait prospérer. Ses routes maritimes facilitent la circulation des biens, des hommes et des services. Il devient alors nécessaire de sécuriser les approvisionnements à caractère commercial et énergétique qui innervent l'économie mondiale et surtout celle de la sous-région.

C'est face à ces richesses et bien d'autres causes que la sécurité et la sûreté maritimes sont à rude épreuve. Mais, peut-être faudrait-il clarifier ces concepts clés. La sécurité maritime, désignée en anglais par maritime safety est le fait de s'engager à protéger la navigation maritime et la sécurité de la vie humaine en mer. Penser à la mer, c'est penser à la liberté. Cependant, peut-on être libre sans protection ? Il ressort que la liberté sans protection est en danger. D'où l'idée de construire la sécurité maritime. Celle-ci concerne la navigation maritime et de plus en plus l'environnement marin. La sécurité de la navigation maritime est le pilier de l'action de toutes les forces sur le terrain car il s'agit de sécuriser les transports maritimes. Autrement dit, prévenir toutes formes de risques accidentels en mer, en rapport à la navigation, aux naufrages et aux autres fortunes de mer.

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

L'environnement marin n'est plus en reste. Il s'agit de protéger la mer et de préserver l'environnement

10 Article 101 de la Convention de Montego Bay : « a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux let. a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. Lire également l'article 783 du Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012.
11 C'est le transport illégal de marchandises ou de personnes, en particulier au travers de frontières, ceci afin d'éviter de payer des taxes et droits de douane ou de faire entrer des produits interdits dans un pays ou, inversement, d'en faire sortir malgré l'interdiction (on parle alors d'évasion). 12 Le mot siphon vient du grec σίφων signifiant tube. Un siphon est un tuyau servant à transvaser des liquides selon le principe des vases communicants. Il s'agit alors de transvaser le carburant d'un réservoir ou point à un autre.
13 : dite « pêche pirate », désigne entre autres la pêche et les activités connexes contrevenant aux lois nationales, régionales et internationales; la non-déclaration, déclaration erronée ou sous-déclaration des informations relatives aux activités de pêche et aux prises; les activités de pêches menées par des navires apatrides; les activités de pêche menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation; et les activités de pêche non réglementées par des États qui, de ce fait, ne peuvent pas être surveillées et contrôlées facilement.
14 Le trafic d'armes consiste à approvisionner en armes et/ou en munitions une entité (groupe combattant, association criminelle, État) en violant les réglementations internationales ou nationales sur les ventes d'armes. Alors que le trafic de stupéfiants ou narcotrafic désigne les échanges commerciaux illégaux de substances psychotropes réglementés par les différentes conventions de l'ONU (1961, 1971 et 1988).

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

La sûreté maritime, désignée en anglais par "maritime security", se présente comme l'ensemble des moyens mis en œuvre sur le plan théorique et pratique pour détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les ports et les installations portuaires (les terminaux) dans leur rôle d'interface avec les navires engagés dans un transport international, et de prendre les mesures pour prévenir ces menaces et en limiter les impacts. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la sûreté maritime se présente comme une condition sine qua non de la sécurité et en même temps un objectif systémique.

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

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

---

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

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

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

18 Voir infra, les différentes conventions internationales.

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

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

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

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

Ces effets vont du recrutement à la formation et la construction des réseaux ; la circulation des armes, les détournements des navires, du personnel navigant, des passagers et cargaisons, le terrorisme, les meurtres et les assassinats. Dès lors, les conséquences sont dangereuses dans l'insécurité maritime du Golfe de Guinée : on relève une stagnation des biens, des hommes et des services ; les contournements des lignes régulières pour de nouvelles routes parfois trop coûteuses afin d'éviter les mercenaires et les pirates, l'instabilité frontalière et régionale, la pauvreté et la montée des tensions. De même, la circulation des réseaux d'informations, de relais entre les groupuscules aigris.Ces effets déstabilisateurs peuvent mieux se comprendre en lisant les données descriptives des menaces sécuritaires dans le Golfe de Guinée.

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

La piraterie dans le Golfe de Guinée est de plus en plus caractérisée par des attaques violentes de navires et des prises d'otages : 1.871 marins ont été victimes d'attaques et 279 ont été pris en otages en 2013. On relève également davantage de cas de résistance farouche aux patrouilles navales. Des pirates se trouvant à bord d'un navire à passagers ont ouvert le feu sur un bâtiment de la Marine nigériane pendant une patrouille de routine le long de la frontière camerounaise en août 2013. Six pirates ont été tués lors de cet accrochage.

Lors d'un autre incident quelques semaines auparavant, des pirates avaient essayé de s'échapper du MT Notre transportant de l'essence alors qu'il est encerclé par huit bâtiments de la Marine nigériane. Douze des 16 pirates ont été tués et leur bateau a coulé pendant une fusillade qui a duré 30 minutes. En avril 2013, deux membres d'équipage ont été tués après l'abordage du SP Brussels par des pirates au large du Nigéria. Dix-huit mois plus tôt, cinq membres d'équipage avaient été pris en otages lorsque des pirates s'étaient attaqués au même navire alors qu'il se trouvait à 65 kilomètres au large du delta du Niger.

Selon le Bureau maritime international 51 attaques ont été signalée dans le golfe de Guinée en 2013 : soit 2 dans les eaux territoriales du Gabon ; 1 au large du Ghana ; 1 au large de la Guinée ; 4 au large de la Côte d'Ivoire ; 31 au large du Nigéria ; 2 au large de la Sierra Leone ; 3 au large de la RDC et du Congo-Brazzaville ; et enfin 7 au Togo[26]. Face à cette situation critique, force est de reconnaître les efforts fournis par les différents Etats pour combattre ce mal.

---

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

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

24 Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ; Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ; Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ; Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

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

Le droit international, entendu comme l'ensemble des règles et autres normes, écrites comme non écrites, ayant pour objet le règlement des relations quelles qu'elles soient, qui présentent des liens avec plusieurs Etats comporte de nombreuses règles et autres normes portant sur les droits et obligations qu'ont les États, ou qu'ils peuvent revendiquer, en matière d'application de la loi en mer[27] n'a de valeur qu'intégré dans un ordre juridique interne. En effet, pour qu'une règle du droit international puisse être mise en application dans un État, ou que les agents de cet État (agents de la marine, garde-côtes et agents de la police maritime) puissent l'invoquer comme autorisant leur action ou fondant leur pouvoir, elle doit être intégrée dans l'ordre juridique interne de cet État.

Pour certains États, cette intégration se fait automatiquement ; ainsi, un nouveau traité devient partie intégrante de la législation nationale dès sa signature et sa ratification. Pour d'autres, un acte supplémentaire d'intégration dans le droit interne est exigé, comme l'adoption d'une loi ou d'un règlement portant transposition de cette règle internationale dans le droit national. Ces deux approches sont souvent dénommées respectivement « système moniste » et « système dualiste ». Cette intégration témoigne du respect accordé au droit international et de la volonté d'y prendre part.

Certes, de plus en plus, on entend çà et là, des murmures quant à la justice ou l'égalité du droit international, mais il ne demeure pas moins vrai que le droit international relève au premier abord, de la volonté conventionnelle des pays à construire une architecture juridique qui les protège les uns les autres, sans qu'il y ait pour un pays, un avantage par rapport à un autre[28]. C'est cette volonté du « vouloir vivre ensemble » qui se traduit en droit par ce processus d'adhésion, de ratification ou d'intégration du droit international aux moyens des traités ou des conventions[29].

Les pays du Golfe de Guinée sont d'ailleurs membres de nombreuses organisations internationales comme l'OMI[30], l'ONUDC[31]. Ces deux organismes du système des Nations Unies sont renforcés par des programmes mis en place par l'Union européenne[32]. Ainsi, on peut citer GoGIN[33], du WeCAPS[34], des projets SWAIMS[35] et PASSMAR[36] dont la mission n'est pas moins d'encadrer et d'accompagner les initiatives nationales ou régionales[37].

Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires ; Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. De même, la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et Protocole de Londres de 1996.

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

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

27 Lire le Vocabulaire juridique de Gérard Cornu, éditions PUF, 1987, p. 562.

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

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

30 Institution spécialisée du système des Nations Unies créée par un Accord intergouvernemental le 17 mars 1948, l'OMI est chargée

La lecture des législations nationales[38] des pays du Golfe de Guinée montre un engouement à l'adhésion, la signature, la ratification des différentes conventions internationales et régionales. Les Etats intègrent ces instruments juridiques dans leur ordre interne afin de rester en cohérence avec leurs engagements au niveau régional ou international[39].

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

Nous allons nous pencher sur l'intégration interne des dispositifs réprimant certains actes illicites en mer comme la piraterie ou le vol à main armée (c'est des exemples et non guère un catalogage exhaustif). Pour ce qui est de la piraterie maritime, le code pénal camerounais dispose en son article 11 que : « la loi pénale de la République s'applique à la piraterie, au trafic de personnes, à la traite des esclaves, au trafic des stupéfiants commis même en dehors du territoire de la République. »[43]

Il ressort de cet article que la piraterie fait parties des infractions internationales. Non seulement, toutes les législations la répriment, mais également le lieu de son exercice appelle un caractère interna-

---

entre autres d'assurer la coordination des systèmes de sécurité et de sûreté des transports maritimes.

31 http : //www.onu-vienne.delegfrance.org/ Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), consulté le 20/05/2021. Elle est « née en 1997 de la fusion du Programme des Nations unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) et du Centre pour la prévention de la criminalité internationale (CIPC)

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

33 Le GoGIN (Réseau interrégional du golfe de Guinée), a été adopté le 20 octobre 2016. Conçu à l'endroit des Etats côtiers notamment, l'Angola, le Benin, le Cameroun, le Cap- vert, le Congo, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, la Guinée- Bissau, le Liberia, le Nigeria, la RDC, la Sierra Léone, Sao Tomé et Principe, le Sénégal et le Togo. Il vise à : « améliorer la collecte de l'information maritime, apporter un soutien spécifique aux différentes organisations nationales en charge des dossiers maritimes et apporter un soutien spécifique aux centres maritimes transnationaux de l'architecture de Yaoundé ». Dans sa phase d'opérationnalisation, ledit programme transrégional s'appuie sur cinq grandes activités importantes notamment, « Processus et organisation, Formations et entraînements, systèmes d'information, études juridiques en collaboration avec l'ONUDC, études des besoins nationaux

34 Le Programme WeCAPS vise à « renforcer la sûreté des installations portuaires en améliorant leur mise en conformité avec les obligations du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) ; soutenir la gouvernance portuaire : organisation, gestion réglementation ; appuyer la sécurité civile et les actions de prévention, gestion des risques, manipulation et stockage des matières dangereuses ». Il utilise comme méthodologie d'approche la formation, la sensibilisation, les mises à niveau de connaissances, la pratique d'exercices, les séminaires, les partenariats, l'assistance légale et juridique et l'organisation des visites d'étude et a déjà permis d'assister le Togo et la Côte d'Ivoire. Http//: www.expertisefrance.fr/ WeCAPS
– Western and Central Africa Port Security, consulté le 03 Mai 2022.

35 Adopté en 2018 le programme SWAIMS (Support to West Africa Integrated Maritime Security) pour une durée de 05 ans, cette initiative renforcée s'inscrit dans le cadre du 11e Fonds européen de développement (FED). Il vise à appuyer la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO de 2014 et à améliorer la sécurité et la sûreté maritimes mise en œuvre dans le golfe de Guinée. Http// : www.criticalmaritimeroutes.eu/ Critical Maritime Routes Programme : Initiatives hors-CMR, consulté le 04 Mai 2022.

tional. Mais comme la loi pénale a un caractère national, le législateur camerounais encadre bien l'espace où cette loi pénale pourrait agir : Il circonscrit ainsi son champ d'application aux actes maritimes illicites commis sur les eaux territoriales et l'espace aérien au-dessus de ce territoire et de ces eaux. De même, il étend sa compétence sur les navires et aéronefs immatriculés dans la République.

Au fond, à travers cette pénalisation de la piraterie, le législateur délimite exactement la compétence de l'Etat côtier[44]. Pour l'infraction qualifiée de vol, les peines et les amendes sont doublées en cas de vol aggravé. Le code pénal camerounais dispose : « Est puni d'un emprisonnement de 5 à 10 ans et d'une amende de 100 000 à 1 000 000 de francs, celui qui porte atteinte à la fortune d'autrui »[45].

En lisant le Code de justice militaire du Cameroun, dans ses dispositions traitant du vol d'effets militaires, il est mentionné que, reprenant en cela, l'article 318 du Code pénal de droit commun susmentionné : « Est puni d'un emprisonnement de cinq (05) à dix (10) ans, et d'une amende de cent mille (100 000) à un million (1 000 000) de francs CFA, tout militaire qui soustrait, obtient frauduleusement ou met en gage des effets militaires »[46]. Ces dispositions de droit interne sont en cohérence ou en congruence avec le Code de conduite de Yaoundé en ses articles 6 (pour ce qui est de la piraterie maritime) et 7 (pour le vol à main armée). De fait, les agents chargés de réprimer de tels actes illicites n'auront pas assez de difficultés puisque le droit interne prévoit de telles sanctions.

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

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

II.1. La faible intégration des dispositifs conventionnels dans les ordres juridiques internes : cas du Cameroun

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

---

36 Adopté en 2019 le programme PASSMAR (Programme d'Appui à la Stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale). Celui-ci a comme objectifs spécifiques le renforcement de la gouvernance maritime, la maîtrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée, le renforcement des cadres législatifs et réglementaires nationaux, ainsi que l'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée. Il vise à accompagner la zone maritime commune de la CEEAC. Elaboré pour une durée de 04 ans, le programme PASSMAR concerne directement la CEEAC et les Etats côtiers tels que le Cameroun, le Gabon, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, l'Angola et Sao Tomé et Principe.

37 Sur le plan régional, on peut mentionner : le règlement N°08/12-UEAC-088-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code communautaire de la marine marchande (Code CEMAC de la marine marchande) ; le Règlement N°01/CEMAC/UMAC/CM du 11 avril 2016 portant prévention et répression du blanchiment d'argent et du financement du terrorisme et de la prolifération en Afrique centrale ; le Protocole de Kinshasa de 2009 sur la «Stratégie pour sécuriser des intérêts vitaux des Etats membres de la CEEAC en mer», approuvé dans le cadre du COPAX (Conseil de Paix et Sécurité pour l'Afrique Centrale ; le Code de conduite concernant la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, adopté à Yaoundé, le 25 juin 2013, la Charte de Lomé, 2016: Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, adoptée à Lomé, le 15 octobre 2016. Au niveau des institutions, on peut citer : le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) les trois centres multinationaux de coordination (CMC), un pour chaque zone des eaux de l'Afrique centrale : les zones A, B et D. et le Centre interrégional de coordination (CIC) pour la sécurité maritime à Yaoundé, au Cameroun. Ainsi, l'opérationnalisation du CIC souligne une plus grande volonté politique de la part des chefs d'Etat et de gouvernement des pays du Golfe de Guinée. Ces différentes conventions internationales et régionales, non exhaustives ont été intégrées dans les législations nationales des pays du Golfe de Guinée.

38 Architecture et contexte sécuritaire de l'espace CEMAC-CEEAC, note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et

II.1.1. La faible intégration desdits dispositifs au niveau des sanctions des actes illicites en mer

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

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

Ainsi, les législations nationales devraient s'efforcer d'éviter cette équivocité dans la pénalisation des actes illicites, sans quoi, un brigand ou un trafiquant ne s'inquiéterait guère des sanctions pénales s'il se rend compte que sa loi interne réprime de façon douce ou confond à la même sanction un vol dans une maison d'un vol à main armé dans un navire. Cette remarque recouvre également les amendes. Laissé à la libre disposition des législations nationales, que coûterait pour un trafiquant de payer une somme de 100 000 à 1 000 000 de francs pour vol à main armée dans une maison, si c'est le même montant qui lui serait demandé en cas de pompage de pipeline ! Des dispositions spécifiques devraient exister afin que l'agent chargé de juger une affaire de vol à main armée dans un navire sache bien faire la différence entre la mer et la terre.

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

---

sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 février 2014

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

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

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

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

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

44 TEPHANY (Yann), « Les compétences de l'Etat côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plateformes offshores », In : CHAUMETTE (Patrick), (coord.), Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?, GOMYLEX, Bilbao, 2017, pp. 239-254, sp. pp. 242-244 : « La CNUDM octroie aux Etats différentes compétences qui fluctuent en fonction de l'espace maritime appréhendé (…). Ces compétences sont de deux types, des compétences normatives qui accordent notamment à l'Etat côtier la possibilité de réglementer la navigation et les activités sur l'espace maritime, et des compétences d'exécution qui lui permettent de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre d'un navire et de son équipage (…). Toutefois, l'exercice de ses compétences est contrebalancé par l'affirmation du droit de passage inoffensif, bénéficiant à tous les Etats ».

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

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

Ce qui justifie encore des failles dans la mise en exécution complète des mesures prises pour éradiquer la piraterie maritime ou le vol à main armée dans un navire.

La troisième faible intégration et qui d'ailleurs constitue un manquement à corriger, c'est l'absence d'amende en cas de piraterie maritime. Le Code de justice militaire dégage la compétence[47] du Tribunal militaire, mais reste muet quant à sa sanction. Le Code pénal quant à lui renvoie au Code de la marine marchande aux articles 292 à 300. Or, de quel Code s'agit-il ?

Celui de 2012, instrument juridique en vigueur, ces renvois traitent des épaves et non pas de la répression des actes de piraterie maritime. Il faut alors se référer à l'article 755 alinéa 1 du Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012[48] pour voir évoquer la piraterie maritime et d'autres actes illicites en mer comme relevant des infractions maritimes. Le législateur communautaire de la CEMAC a renvoyé la pénalisation de la piraterie à la législation nationale de chaque pays[49].

Malgré le décalage de renvoi au Code de la marine marchande de la CEMAC, se pose le problème de la sanction de la piraterie ou d'un vol à main armée en mer. A ce niveau, la législation camerounaise est encore muette. Elle devrait peut-être se référer à son homologue du Nigéria qui a été plus explicite : « Une personne qui commet un acte de piraterie, un vol à main armée en mer ou tout autre acte illégal en vertu de la présente loi, qu'elle ait été ou non armée d'une arme à feu ou d'une autre arme lors de la perpétration de l'infraction, est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une peine d'emprisonnement à perpétuité et d'une peine amendée d'un maximum de 50 000 000 N, en plus de la restitution au propriétaire ou de la confiscation au gouvernement fédéral du Nigéria de tout ce que la personne a obtenu ou gagné de la commission du crime ».[50]

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

Dès lors, la législation nigériane n'est-elle pas plus conséquente ? Pourrait-on mettre sur la même balance un vol à main armée en mer avec un vol à main armée dans une maison ?

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

De façon générale, les frustrations causées par le peu d'efficacité des poursuites judiciaires intentées contre les pirates et les auteurs d'actes criminels maritimes sont généralisées dans un grand nombre de pays d'Afrique du Centre et de l'Ouest. Cela tient moins à l'absence de lois nationales visant la piraterie maritime que de la faiblesse des peines et des processus judiciaires.

Nombreux sont les pays où la marine nationale, le service des garde-côtes et les services chargés de la sécurité maritime ne sont pas habilités à engager des poursuites judiciaires et doivent s'en remettre

47 Article 8, alinéa

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

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

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

à la police et à d'autres organismes pour se charger d'un élément aussi crucial du cycle de la répression. Dans le delta du Niger par exemple, il est fréquent que les procès de personnes soupçonnées de vol de pétrole et de piraterie aient lieu plusieurs mois après les arrestations en raison du manque de disponibilité des fonctionnaires judiciaires. Pendant ce temps, les difficultés sur le plan de la conservation des preuves et les limites de durée de la période de détention jouent souvent en faveur des suspects qui sont relâchés peu après leur arrestation.

II.1.2. La faible intégration desdits dispositifs au niveau du financement des activités liées à la prévention et à la répression des actes illicites en mer

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

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

Il reste que, ces projections, bien qu'ambitieuses, offrent un guide de planification aux gouvernements, aux Marines, aux partenaires étrangers et aux investisseurs. C'est ainsi que nous appelons de tous nos vœux, la prise en compte de certaines dispositions du Protocole de Kinshasa sur la mise en place d'une assiette de contribution des exploitants des navires et partenaires internationaux et nationaux[52]; de même que la Taxe d'arraisonnement des navires[53] et de la Taxe communautaire de la sécurité maritime[54]. Cette disposition du Protocole de Kinshasa a été reprise par la Déclaration de Yaoundé[55].

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

a) les ressources pour garantir la sécurité et la sûreté maritimes doivent être assurées par chaque Etat à travers des fonds publics ou des partenariats public-privé[56] ;

b) chaque Etat Partie doit encourager la coopération entre les Etats du pavillon et les Etats côtiers afin que dans un esprit de coresponsabilité, les obligations financières soient partagées et assumées par les différents acteurs concernés[57] ;

c) les Etats Parties doivent créer, au moins, un instrument financier commun, le « Fonds de Sûreté et de Sécurité Maritimes »[58].

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

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

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

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

54 Article 8, alinéa 1 a du Protocole de Kinshasa relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC et

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

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

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

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

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

Pour que la coopération tant souhaitée entre les pays puisse atteindre les résultats escomptés, il faut que dans les domaines précis, toutes les législations soient harmonisées. Or, c'est encore là l'un des Talons d'Achille : comment entre un pays qui intègre une disposition et un autre qui ne l'a pas fait, on pourrait espérer une coopération possible ?

Le risque serait alors d'une coopération à deux vitesses : d'un côté, entre les pays avancés dans les intégrations nationales des conventions internationales et de l'autre, une sorte de « piétinement » des autres pays. Une telle avancée en dents de scie aura pour effet néfaste de ne pas permettre la cohésion et l'évolution commune, pour ne pas dire d'une certaine évaluation objective des efforts accomplis.

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

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

---

du Golfe de Guinée de 2009.

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

56 Article 9 de la Charte de Lomé.

57 Article 10 de la Charte de Lomé.

58 Article 11 de la Charte de Lomé.

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

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

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

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

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

Nous avons examiné la pénalisation de deux infractions maritimes, à savoir, la piraterie maritime et le vol à main armée en mer en droit interne camerounais. Cependant, le nombre limité de procès en rapport avec des actes de piraterie souligne le besoin d'une meilleure harmonisation des démarches juridiques dans la région comme l'indique le Protocole d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du Golfe de Guinée. Pour ce faire, il faut entreprendre un examen détaillé du cadre juridique[61] de chaque pays afin de permettre à chacun d'eux de mener efficacement des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie.

Des dispositions permettant les extraditions rapides et la synchronisation des peines pour les crimes commis en mer dans tous les systèmes judiciaires empêcheraient les pirates d'être traités moins sévèrement dans certains des États côtiers que dans d'autres. Les acteurs du système judiciaire devraient recevoir une formation en liaison avec les organismes de lutte contre la criminalité maritime afin d'accélérer et de standardiser le processus de recueil et de conservation des preuves, de manière à faciliter la tenue de procès efficaces et équitables. A ce niveau encore, la formation des agents chargés de connaître des actes illicites commis en mer fait partie d'un des Programmes du CIC.

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

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

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

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

judiciaire, l'extradition et le transfert des détenus et d'autres mécanismes connexes ».

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

Toutefois, là encore, la Charte de Lomé n'inscrit pas ces mécanismes dans son texte.

En conclusion,

Depuis l'adoption du Code de conduite de 2013, le Golfe de Guinée donne à voir, un espace géographique engagé et décidé à faire de la sécurité et de la sûreté maritime, un de ses axes de bataille. Les raisons en sont nombreuses dont la plus judicieuse est celle de faire de cet espace maritime, un vecteur de prospérité économique. On relève et les études des experts l'ont montré, un net recul des actes illicites dans les eaux côtières du Golfe de Guinée. Mais, comme le dit un adage populaire au Cameroun, « l'ennemi ne dort jamais », il reste que les attaques des pirates ou des brigands constituent une menace qui appelle à la vigilance constante.

Le premier défi et c'est le but recherché de cette réflexion, c'est d'encourager les pays à intégrer dans leurs ordres juridiques internes, tant de dispositifs issus des conventions internationales ou régionales auxquels, nous le pensons, ils ont librement adhéré.

Photo : MC1 Kyle Steckler

Le deuxième défi porte sur l'harmonisation de ces législations nationales afin d'assurer entre les pays, une certaine coopération.

Le troisième défi porte sur la répression des actes criminels. L'exemple du Cameroun nous montre les difficultés à sanctionner les actes illicites comme la piraterie maritime ou les vols à main armée. A contrario, l'exemple du Nigéria à ce niveau est à imiter.

Enfin, de nombreuses dispositions à caractère économique telles que reçues du Protocole de Kinshasa, du Code de Yaoundé ou de la Charte de Lomé sur les aspects financiers devraient être exécutoires afin de disposer des fonds pour assurer tant d'activités autour de la prévention ou de la répression des actes illicites en mer. Encore une fois et comme c'est de tradition, c'est du côté des pouvoirs publics que se joue cet enjeu sécuritaire afin de rester en cohérence avec la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (stratégie AIM 2050)[62].

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

Marine Land

Marine equipment supplier

OUR PRODUCTS

Marine : Chains, Shackles, Ropes, pulleys, anchor-grappins, life jackets , working tools, etc.

Diving : Diving Fins, Diving Masks, Oxygen Tanks and various tools.

Fishing : Rods, Reels, Hooks, Lures, Fish farming nets , fishing accessories.

Personal protection : Work suits, Fluorescent Vests, Boots and Safety Shoes, Gloves, Helmets, etc.

With Marine Land

- Over 30 years of experience in the marine industry
- A dynamic and motivated team at the service of the maritime industry
- Products that are certified to international standards
- Quality after-sales service
- Assistance in the choice of quality equipment
- Guarantee of performance and expertise

(+229) 97 60 42 09 - 95 15 89 49 / (+ 228) 93 14 83 83 / (+221) 77 373 32 56

Marine Land hello@marine-land.co www.marine-land.co

06 B.P. 849 - Boulevard lagunaire de Placodji, Cotonou, Republic of Benin

Marine Land... More than 30 years at the service of the maritime industry in the sub-region

Security Threats and Domestic Legal Orders in the Gulf of Guinea States

By MEKOUL Israël Jacob Baruc
Assistant at the University of Yaoundé II
Observer at the ABLOS Committee

Since 2013, the Yaoundé Code of Conduct[1], inspired by the Djibouti Code of Conduct[2], shows a fairly stable security situation in the Gulf of Guinea. This is because African states had already established binding legal instruments for cooperation in the fight against crime at sea: the Integrated Maritime Strategy adopted by three regional integration organisations in West and Central Africa[3], the Memorandum of Understanding on the establishment of an Integrated Sub-Regional Coast Guard Network in West and Central Africa[4] signed within the framework of the West and Central African Maritime Organisation and the Regulation on the Governance of Maritime Affairs adopted by the West African Economic and Monetary Union[5]. States have become aware of this and have set up institutions that seek to provide a response that is not appropriate or at least likely to deter the "enemies of peace".

However, while welcoming the efforts made by the bodies set up, an examination of the legislative framework raises questions: the States of the Gulf of Guinea, with a few exceptions, have difficulty integrating all the provisions of international and regional conventions into their domestic legislation. Such inadequacy invites us to first map the security threats (I), then to look at the response of the internal legal systems by examining the case of Cameroon at certain points (II) and finally, to note the prospective efforts envisaged in the fight against criminal offences in the Gulf of Guinea (III).

I. The security threat map

I.1. The geographical location of the Gulf of Guinea and its exposure to security threats

From Cape Verde to Angola, the Gulf of Guinea extends (Figure 1). It has become a vital space made up of 26 countries grouped into two economic communities: ECCAS, made up of 11 states, and ECOWAS, made up of 15 states. Its population is close to 470 million inhabitants: 160 million for ECCAS and 310 million for ECOWAS.

The geographical area covers 11,755,258 km2. The coastline is 6,000 km from Senegal to Angola and the official languages are French, English, Portuguese and Spanish[6].

As such, it is the main transit point and facilitator of the region's rapid economic growth, which has averaged 7% since 2012. It has also become over time a hub for global energy supplies. As a result, considerable quantities of the various petroleum products consumed in Europe, North America and Asia transit through its maritime routes.

As a result, the 5,000 nautical mile coastline of the Gulf of Guinea is apparently ideally suited to maritime transport. The region has many natural harbours and very few bottlenecks. Weather conditions are not extreme. It is also rich in hydrocarbons, fish and other resources. All of this offers immense potential for maritime trade, resource extraction, shipping and development. In fact, container traffic in West African ports is increasing by 14 per cent per year since 1995, the highest growth rate of any region in sub-Saharan Africa.

However, this economic development is threatened by illicit acts of all kinds, justifying the concern to The "maritimisation" of[7] which motivates the state and institutional actors involved in the prevention and repression of maritime offences.

Figure 1: Maritime space in the Gulf of Guinea region

1 The Code of Conduct on the Preservation and Repression of Acts of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activities in West and Central Africa, signed in Yaoundé on 25 June 2013 by the Governments of Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Cape Verde, Central African Republic, Chad, Congo, Côte d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Equatorial Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sao Tome and Principe, Senegal, Sierra Leone and Togo.
2 The Djibouti Code of Conduct for the repression of acts of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and Gulf of Aden, signed on 29 June 2009 by 20 African and Arabian Peninsula States. The African signatory states are : Comoros, Djibouti, Egypt, Ethiopia, Kenya, Madagascar, Maldives, Mauritius, Mozambique, Seychelles, Somalia, South Africa, Sudan and Tanzania.
3 Memorandum of Understanding between the Economic Community of Central African States, the Economic Community of West African States and the Gulf of Guinea Commission on safety and security in the maritime space of Central Africa and West Africa, signed in Yaoundé on 25 June 2013. It should be noted that the Economic Community of Central African States had already adopted, on 24 October 2009, a Protocol on the strategy for securing the vital interests at sea of the ECCAS States of the Gulf of Guinea.
4 Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-Regional Integrated Coast Guard Network in West and Central Africa, adopted by the 13ème Session of the OMAOC General Assembly, 21-31 July 2008, Dakar, Senegal.
5 UEMOA Council of Ministers, Regulation No. 04/2008/CM/UEMOA on maritime safety and security within UEMOA, 28 March 2008.
6 Intervention of the Commissioner of the Navy, Cyrille Serge Atonfack Nguémo, CREPS, Interregional Coordination for Maritime Security, Yaoundé, 11-14 July 2017.
7 ROS, (Nathalie), "Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation", Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol.27, 2021/3, p.1. This "maritimisation" refers to the protection of the marine environment and coastline, hydrographic development, and the preservation of the sea against all forms of aggression, maritime transport, and the exploitation of hydrocarbons and minerals.
8 "African Youth: Time Bomb or Opportunity?", Africa Renewal, May 2013. Young people are estimated to account for 60% of all unemployed Africans, while those under 30 make up more than 40% of the population in most African countries.

I.2. The triggering effects of security threats

When does one become a pirate? Where does the desire to become a maritime terrorist or an armed robber at sea arise? When does one decide to join a small group of mercenaries or narco-traffickers?

Sociologists and psychologists specialising in international crime could be asked, but it appears that the triggering effects of terrorist threats are to be found in the lure of gain, illicit and rapid enrichment, a feeling of indifference and abandonment towards society, the absence of prospects, self-doubt, the social fracture due to poverty and unemployment[8], the desire for revenge, success by any means[9].

The analysis of the security threat map shows that the relationship between those who engage in illicit acts and the institutional authorities is always conflictual, with tensions and misunderstandings. When the effects are being triggered, the future candidates for illicit acts feel distrustful of the public authorities. On the other hand, the public authorities believe that they are doing their best to calm tensions and to reduce pockets of tension by making concrete proposals: creating jobs, listening, raising awareness.

In this regard, it is worth recalling the efforts of the Cameroonian government during the 2008 crisis, followed by that of 2011, to have taken the courage to launch waves of recruitment at a time when the forecasts of the Bretton Woods institutions were alarming with regard to the sustainability of the debt and the regularity of monthly salaries.

When groups have already formed, a different kind of dialogue mechanism is needed: usually, since criminal acts are being committed, repression is set in motion. But the Yaoundé Code of Conduct did so well by mentioning prevention. Not only through a circularity of information aimed at unearthing pockets of network formation, propaganda and recruitment apparatus, but to anticipate through solution-oriented efforts.

These triggers are the basis for the emergence or proliferation of security threats in the Gulf of Guinea.

I.3. Security threats in the Gulf of Guinea

The maritime space of the Gulf of Guinea is the scene of several forms of security threats that could also be described as maritime crime.

A maritime offence is an act committed wholly or partly at sea and which is prohibited by applicable national and international law.

These offences are diverse, protean and varied. The most well-known offence is maritime piracy[10]. We also have smuggling[11], fuel siphoning[12], IUU fishing[13], arms and drugs trafficking[14], marine pollution[15], money laundering[16], human trafficking ...[17]

---

9 ROS, (Nathalie), "Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation", Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol.27, 2021/3, p. 5 refers in his article to "unstable internal situations when they do not result from political and economic considerations that can be understood as negative consequences of globalisation. In the vast majority of cases, however, these new threats to maritime safety and security are purely and simply based on profit and lucre, or even totally controlled by local mafias or indirectly by transnational crime.

10 Article 101 of the Montego Bay Convention: "

(a) any unlawful act of violence or detention or depredation committed by the crew or passengers of a private ship or aircraft, acting for private purposes, directed: (i) against another ship or aircraft, or against persons or property on board, on the high seas, (ii) against a ship or aircraft, or persons or property, in a place outside the jurisdiction of any State ;

b) any act of voluntary participation in the use of a ship or aircraft, where the perpetrator has knowledge of facts from which it follows that the ship or aircraft is a pirate ship or aircraft;

c) any act intended to incite or facilitate the commission of the acts defined in subparagraphs a) or b). See also Article 783 of the 2012 CEMAC Merchant Shipping Code.

11 It is the illegal transport of goods or people, especially across borders, in order to avoid paying taxes and customs duties or to bring prohibited products into a country or, conversely, to bring them out despite the prohibition (this is called evasion).

Each of these offences is subject to a specific legal framework under international law[18].

The Gulf of Guinea is therefore like an "El Dorado"[19] in which everyone would like to prosper. Its maritime routes facilitate the movement of goods, people and services. It is therefore necessary to secure the commercial and energy supplies that feed the world economy and especially that of the sub-region.

It is in the face of these and many other causes that maritime safety and security are under severe strain.

But perhaps these key concepts should be clarified. Maritime safety is a commitment to protect maritime navigation and the safety of human life at sea. To think of the sea is to think of freedom. However, can one be free without protection? It appears that freedom without protection is in danger. Hence the idea of building maritime safety. This concerns maritime navigation and increasingly the marine environment.

Safety of maritime navigation is the mainstay of the action of all forces in the field because it is about making maritime transport safe. In other words, to prevent all forms of accidental risks at sea, in relation to navigation, shipwrecks and other sea fortunes.

It should be mentioned that since the sinking of the Titanic in 1912, safety of navigation has become a priority. This is what justified the adoption of the first SOLAS (Safety of Life at Sea) Convention in 1914. This convention shows that maritime safety refers to the protection and insurance of the ship, navigation and marine space. Protection of ship and navigation refers to sea lanes and traffic separation schemes to ensure the safety of navigation in their areas of national jurisdiction and territorial sea.[20] In addition to the United Nations Convention on the Law of the Sea and international custom, the International Maritime Organisation (IMO) has been active in protecting ships and navigation through numerous conventions[21].

The marine environment is not left out. It is about protecting the sea and preserving the marine environment. The issue here is pollution[22]. Whether under the Montego Bay Convention or the IMO, pollution is dealt with in a certain way. Indeed, some of the relevant IMO provisions are primarily aimed at preventing pollution, with stricter requirements for ships at risk, such as oil tankers, incorporated in specific conventions, first and foremost the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, 1973-1978)[23] with its six annexes.[24] Maritime security is the theoretical and practical means of detecting threats of unlawful acts against ports and facilities.

---

12 The word siphon comes from the Greek σίφων meaning tube. A siphon is a pipe used to transfer liquids according to the principle of communicating vessels. It is used to transfer fuel from one tank or point to another.

13 The t e r m " pirate fishing" refers to, inter alia, fishing and related activities in contravention of national, regional and international laws; non-reporting, misreporting or under-reporting of fishing activities and catches; fishing activities by stateless vessels; fishing activities in the area of competence of a regional fisheries management organisation by vessels flying the flag of a State not party to that organisation; and fishing activities that are not regulated by States and, as a result, cannot be easily monitored and controlled.

14 Arms trafficking consists in supplying an entity (fighting group, criminal association, State) with arms and/or ammunition by violating international or national regulations on arms sales. Whereas drug trafficking or narcotrafficking refers to the illegal commercial exchanges of psychotropic substances regulated by the various UN conventions (1961, 1971 and 1988).

15 The direct or indirect introduction by man of substances or energy into the marine environment, including estuaries, where this has or may have harmful effects such as damage to living resources and marine life, hazards to human health, interference with maritime activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of the quality of seawater in relation to its use, and degradation of amenity values (Article 4, CDUDM)

16 Money laundering is defined in Article 324-1 of the Criminal Code as an offence which consists of facilitating, by any means, the false justification of the origin of the assets or income of the perpetrator of a crime or offence which has procured him a direct or indirect profit. It also constitutes money laundering to assist in the investment, concealment or conversion of the direct or indirect proceeds of a crime or offence.

In addition, it is important for port authorities (terminals) in their role of interfacing with ships engaged in international transport to take measures to prevent these threats and limit their impact. Since the attacks of 11 September 2001, maritime security has become a sine qua non of security and at the same time a systemic objective.

If in the sky, these attacks have made it possible to question the human origin of such a tragedy, at sea too, maritime security should focus on the human origin of threats arising from or directed against maritime navigation. This potentially includes acts of piracy and other unlawful acts committed at sea, as well as terrorism. Thus, maritime security is seen as a condition of security, not only in relation to ships, on the high seas or in areas under national jurisdiction, but also without any reference to navigation, in relation to platforms or in ports. All of these protean risks exist on the major maritime routes, even if they are more particularly concentrated in South-East Asia, in the South China Sea or the Bay of Bengal, in the major straits of the region (Malacca and Singapore, but also Lombok, the Sunda or Torres), in the Gulf of Aden off the coast of Somalia, or in the Gulf of Guinea. Their dangers are therefore naturally taken into consideration by international society, as maritime safety is a vital condition for maritimisation. On the other hand, the existence of these risks can also contribute to strengthening international cooperation for a systemic response to these illegal acts[25].

But we must look at the destabilising effects that could disrupt the balance of the Gulf of Guinea sub-region.

I.4. The destabilising effects of security threats and their consequences

These effects range from recruitment to the formation and construction of networks; the circulation of weapons, hijacking of ships, seafarers, passengers and cargo, terrorism, murder and assassination.

The consequences are dangerous in the maritime insecurity of the Gulf of Guinea: there is a stagnation of goods, men and services; bypassing of regular lines for new routes that are sometimes too costly to avoid mercenaries and pirates, border and regional instability, poverty and rising tensions. Similarly, the circulation of information networks and relays between bitter groups.

These destabilising effects can be better understood by reading the descriptive data on security threats in the Gulf of Guinea.

---

17 It is the act of recruiting, transporting, transferring, harbouring or receiving a person for the purpose of exploitation in one of the following circumstances: either by the use of threats, or by a legitimate, natural or adoptive ascendant, or finally by abuse of a situation of vulnerability due to age, illness...

18 See below, the various international conventions.

19 Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité "Sûreté et Sécurité Maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux Et Perspectives", n° 7, 2014, p. 4. The Gulf of Guinea is rich in resources (tropical wood, gas, oil, uranium, fisheries resources, etc.). 20 Montego Bay Convention, in its articles dealing with the territorial sea (Article 21), the Strait (Article 41) or archipelagic waters (Article 53).

21 The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1974), the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG, 1972), or the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW, 1978).

22 Pollution in the context of navigation and shipping, but also pollution involving ships and platforms. The Montego Bay Convention deals with the safety of navigation in relation to "traffic lanes and traffic separation schemes" (Articles 22, 41, 53) or in relation to pollution response (Articles 211, 217, 218, 220). Articles 207 and 213 for pollution from land-based sources, 208 and 214 for pollution from seabed activities under national jurisdiction, 210 and 216 for pollution by dumping, and 212 and 222 for pollution from atmospheric or trans-atmospheric sources as can be read in MARPOL Annex VI. The provisions of the UN Convention on the Law of the Sea refer specifically to pollution from ships (Article 211), and the related powers of the flag State (Article 217), the port State (Article 218), and the coastal State (Article 220). Indeed, some of the IMO's maritime safety standards are primarily aimed at preventing pollution, with stricter requirements for ships at risk, such as oil tankers, incorporated in specific conventions, first and foremost in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, 1973-1978) with its six annexes.

I.5. Descriptive data on security threats in the Gulf of Guinea

Piracy in the Gulf of Guinea is increasingly characterised by violent attacks on ships and hostage-taking: 1,871 seafarers were victims of attacks and 279 were taken hostage in 2013 (Figure 2). There are also more cases of fierce resistance to naval patrols. Pirates on a passenger ship opened fire on a Nigerian navy vessel during a routine patrol along the Cameroon border in August 2013. Six pirates were killed in the skirmish. In another incident a few weeks earlier, pirates tried to escape from the MT Notre carrying petrol when it was surrounded by eight Nigerian Navy vessels. Twelve of the 16 pirates were killed and their boat sank during a 30-minute firefight. In April 2013, two crew members were killed after the SP Brussels was boarded by pirates off the coast of Nigeria. Eighteen months earlier, five crew members were taken hostage when pirates attacked the same ship while it was 65 kilometres off the Niger Delta. According to the International Maritime Bureau, 51 attacks were reported in the Gulf of Guinea in 2013: 2 in Gabonese territorial waters; 1 off Ghana; 1 off Guinea; 4 off Côte d'Ivoire; 31 off Nigeria; 2 off Sierra Leone; 3 off the DRC and Congo-Brazzaville; and 7 in Togo[26] .

In the face of this critical situation, it is necessary to recognise the efforts made by the various States to combat this evil.

II. Responding to security threats: the response of domestic legal orders

International law, understood as the body of rules and other norms, both written and unwritten, whose purpose is to regulate relations of any kind, which are connected with more than one State, includes many rules and other norms concerning the rights and obligations that States have, or may claim, on law enforcement at sea[27] only has value when incorporated into a domestic legal order. Indeed, for a rule of international law to be enforceable in a State, or for the agents of that State (naval officers, coastguards and maritime police officers) to be able to invoke it as authorising their action or as the basis of their authority, it must be incorporated into the domestic legal order of that State. For some States, this incorporation is done automatically, i.e. a new treaty becomes part of national law upon signature and ratification. For others, an additional act of incorporation into domestic law is required, such as the adoption of a law or regulation transposing the international rule into national law. These two approaches are often referred to as the "monist" and "dualist" systems respectively. This integration shows respect for international law and a willingness to participate in it.

---

23 Annex VI is dedicated to rules on the prevention of air pollution from ships. It entered into force on
The European Commission has adopted a Directive on the prevention and reduction of emissions of sulphur oxides (SOx) and nitrogen oxides (NOx) from ships' exhausts, which came into force on 19 May 2005, and an additional chapter in 2011 that addresses mandatory technical and operational measures on fuel efficiency to reduce greenhouse gas emissions from ships.

24 Annex I - Rules for the Prevention of Pollution by Oil; Annex II - Rules for the Prevention of Pollution by Noxious Liquid Substances carried in Bulk; Annex III - Rules for the Prevention of Pollution by Harmful Substances carried by Sea in Packages; Annex IV - Rules for the Prevention of Pollution by Ships' Waste Water; Annex V - Rules for the Prevention of Pollution by Ships' Garbage; Annex VI - Rules for the Prevention of Air Pollution from Ships. Also, the London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 and the London Protocol, 1996.

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

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

27 See Vocabulaire juridique by Gérard Cornu, PUF, 1987, p. 562.

28 Rousseau (J.-J.), On the Social Contract, "To find a form of association which defends and protects with all the common force the person and property of each associate, and by which each one, uniting with all, nevertheless obeys only himself and remains as free as before?"

Although there are more and more murmurs about the justice or equality of international law, it is no less true that international law is, at first sight, the result of the conventional will of countries to build a legal architecture that protects them from each other, without one country having an advantage over another[28] . It is this desire to 'live together' that is reflected in law by the process of accession, ratification or integration of international law through treaties or conventions[29]. The countries of the Gulf of Guinea are also members of many international organisations such as the IMO[30] and the UNODC[31]. These two bodies of the United Nations system are reinforced by programmes set up by the European Union[32]. Thus, we can cite GoGIN[33], WeCAPS[34], SWAIMS[35] and PASSMAR[36], whose mission is no less than to support and accompany national or regional initiatives[37].

A reading of the national legislations[38] of the countries of the Gulf of Guinea shows an enthusiasm for adhering to, signing and ratifying the various international and regional conventions. The States are integrating these legal instruments into their internal order in order to remain consistent with their commitments at regional or international level[39]. Thus, in the ECCAS zone, for example, there is a strong internal legalization of international conventions. Apart from certain countries that are still putting in place an appropriate mechanism, the rest of the countries show a very broad willingness to establish cohesion between international law and domestic law.

These are positively received to the extent that it is reasonable to say that Africa always responds to the call of the 'voice of international law'. Cameroon displays an indescribable confidence in international conventions. Indeed, as the locomotive of the sub-region's economy, Cameroon enjoys many natural assets[40] which make it a maritime space[41]. Thanks to its maritime façades, Cameroon should be an example to follow in terms of progress in the "appropriation" of the marine environment. Having served as a framework for the implementation of the most audacious security policy of ECCAS, with the headquarters of the ICC, Cameroon constitutes a showcase in the consideration of international and regional conventions in its internal legal order. Thus, the merit of Cameroon is to adhere[42] to all the conventions and to propose beyond repression, the prevention of illicit acts.

We will be looking at the internal integration of provisions for certain illegal acts at sea such as piracy or armed robbery (these are examples and are hardly an exhaustive catalogue).

29 As international conventions, one can refer to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation of 10 March 1988 (SUA) and many others.
30 The IMO is a specialised agency of the United Nations system established by an intergovernmental agreement on 17 March 1948. Its responsibilities include the coordination of maritime transport safety and security systems.
31 http: //www.onu-vienne.delegfrance.org/ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), accessed on 20/05/2021. It was "created in 1997 by the merger of the United Nations International Drug Control Programme (UNDCP) and the Centre for International Crime Prevention (ICPC)
32 "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Council of the European Union press release, 17 March 2014.
33 The GoGIN (Gulf of Guinea Interregional Network) was adopted on 20 October 2016. Designed for coastal states including Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Congo, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Equatorial Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Nigeria, DRC, Sierra Leone, Sao Tome and Principe, Senegal and Togo. It aims to : "improve the collection of maritime information, provide specific support to the various national organisations in charge of maritime issues and provide specific support to the transnational maritime centres of the Yaoundé architecture". In its operationalisation phase, the said trans- regional programme is based on five major

We will be looking at the internal integration of provisions for certain illegal acts at sea such as piracy or armed robbery (these are examples and are hardly an exhaustive catalogue).

With regard to maritime piracy, the Cameroonian penal code provides in article 11 that: "the penal law of the Republic applies to piracy, trafficking in persons, slave trade and drug trafficking committed even outside the territory of the Republic.[43]

It follows from this article that piracy is an international offence. Not only is it punishable under all laws, but also the place where it is committed is international. However, as the criminal law is national in character, the Cameroonian legislator has clearly defined the area in which this criminal law may operate: it thus limits its scope to unlawful maritime acts committed in territorial waters and the airspace above this territory and these waters. Similarly, it extends its jurisdiction to ships and aircraft registered in the Republic.

Basically, through this criminalisation of piracy, the legislator delimits exactly the competence of the State coastal[44] .

For the offence of theft, the penalties and fines are doubled for aggravated theft. The Penal Code

The Cameroonian law states: "Anyone who damages the wealth of others shall be punished with 5 to 10 years' imprisonment and a fine of 100,000 to 1,000,000 francs"[45].

When reading the Code of Military Justice of Cameroon, in its provisions dealing with the theft of military effects, it is mentioned that, echoing article 318 of the above-mentioned ordinary criminal code: "Any soldier who removes, fraudulently obtains or pledges military effects shall be punished by imprisonment for a period of between five (05) and ten (10) years, and a fine of between one hundred thousand (100,000) and one million (1,000,000) CFA francs"[46].

These provisions of domestic law are consistent or congruent with the Yaoundé Code of Conduct in its Articles 6 (for maritime piracy) and 7 (for armed robbery).

---

activities, namely, "Process and organisation, Training and education, information systems, legal studies in collaboration with UNODC, studies of national needs

34 The WeCAPS Programme aims to "enhance port facility security by improving compliance with the obligations of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code); support port governance: organisation, management and regulation; support civil security and actions on prevention, risk management, handling and storage of hazardous materials". It uses training, awareness raising, knowledge upgrading, exercises, seminars, partnerships, legal and judicial assistance and study visits as its approach methodology and has already assisted Togo and Côte d'Ivoire. Http//: www.expertisefrance.fr/ WeCAPS - Western and Central Africa Port Security, accessed on 03 May 2022.

35 Adopted in 2018 the SWAIMS (Support to West Africa Integrated Maritime Security) programme for a period of 05 years, this
This reinforced initiative is part of the 11th European Development Fund (EDF). It aims to support the 2014 ECOWAS Integrated Maritime Strategy and to improve maritime safety and security in the Gulf of Guinea. Http//: www.criticalmaritimeroutes.eu/ Critical Maritime Routes Programme: Non-CMR initiatives, accessed on 04 May 2022.

36 Adopted in 2019 the PASSMAR programme (Programme d'Appui à la Stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale). Its specific objectives are to strengthen maritime governance, control maritime spaces in the Gulf of Guinea, strengthen national legislative and regulatory frameworks, and increase the involvement of civil society and the private sector in the integrated maritime policy process. It aims to support the ECCAS common maritime area. The PASSMAR programme, which has been drawn up for a period of four years, directly concerns ECCAS and coastal states such as Cameroon, Gabon, the Republic of Congo, the Democratic Republic of Congo, Angola and Sao Tome and Principe.

37 At the regional level, we can mention Regulation N°08/12-UEAC-088-CM-23 of 22 July 2012 adopting the Community Code on Merchant Shipping (CEMAC Merchant Shipping Code); Regulation N°01/CEMAC/UMAC/CM of 11 April 2016 on the prevention and suppression of money laundering and the financing of terrorism and proliferation in Central Africa; the 2009 Kinshasa Protocol on the "Strategy to secure vital interests of ECCAS Member States at sea", approved within the framework of COPAX (Peace and Security Council for Central Africa); the Code of Conduct on the repression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activities in West and Central Africa, adopted in Yaoundé on 25 June 2013, the Lomé Charter, 2016: African Charter on Maritime Safety and Security

In fact, officials responsible for the enforcement of such illegal acts will not have enough difficulties since domestic law provides for such sanctions.

Now the question arises as to the equivalence of penalties: in other words, should theft of oil be treated by theft enforcement officers in the same way as theft of any other valuable property?

This question invites us to examine the weak integration of international and regional conventions into the internal legal order of a country like Cameroon.

II.3. The weak integration of treaty provisions into domestic legal systems: the case of Cameroon

Despite its accession and integration into the domestic legal order, it is nevertheless regrettable that certain provisions of the conventions have not been fully integrated into the domestic legal orders of certain countries in the Gulf of Guinea: this is noticeable both in terms of sanctions and in terms of the financing of activities to combat illegal acts at sea.

II.3.1. The weak integration of these mechanisms in the sanctions for illegal acts at sea

We have just recognised the integration of two maritime criminal acts such as maritime piracy or armed robbery at sea into the internal legal order of Cameroon. However, should a judge or officer called upon to deal with an act of piracy or theft qualify the piracy of a literary work, for example, to the same degree as piracy of a ship?

Would an armed robbery of oil or the pumping of pipelines be on the same level as an armed robbery of private property?

The first weak integration comes from this fact: What is at stake is the modus operandi, the loss incurred.

We believe that these criminal acts should be given a clear judicial framework. The judge should not appear to be complacent about an illegal act of pipeline pumping and qualify it as a theft from a particular house.

Thus, national legislation should strive to avoid this equivocality in the criminalisation of unlawful acts, otherwise a brigand or trafficker would not worry much about criminal sanctions if he realises that his domestic law softens or confuses a robbery in a house with an armed robbery in a ship.

---

and Development in Africa, adopted in Lomé, 15 October 2016. At the institutional level, the following can be mentioned: the Regional Centre for

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

39 ENDOMO (E. H.), "La protection des espaces maritimes dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie maritime", Neptunus, e.revue, Université de Nantes, Vol. 27, 2021/3 www.cdmo.univ-nantes.fr

40 NDJIP (A. L.), "La Zone Contigüe en Droit Camerounais", Neptunus, e.revue, Université de Nantes, Vol. 27, 2021/4 www.cdmo.univ-nantes.fr, p. 2

41 Reference is made to Law n° 2000/02 of 17 April 2000 on the maritime spaces of the Republic of Cameroon and Law n° 2013/003 of 18 April governing cultural heritage in Cameroon.

42 This is essentially what the law of 17 April 2000 which regulates maritime spaces in Cameroon states in its article 1er : "
"The purpose of this law is to establish the limits of the maritime spaces of the Republic of Cameroon and to bring its legislation into conformity with its international commitments in this area.

43 Law No. 2016/007 of 12 July 2016 on the new Cameroonian Criminal Code.

44 TEPHANY (Yann), "Les compétences de l'Etat côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plateformes offshores", in CHAUMETTE (Patrick), (coord.), Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth?, GOMYLEX, Bilbao, 2017, pp. 239-254, sp.
pp. 242-244: "UNCLOS grants States various competences which fluctuate according to the maritime space concerned (...). These competences are of two types, normative competences which grant the coastal State the possibility to regulate navigation and activities in the

This remark also covers fines. Left to national legislation, what would it cost a trafficker to pay a sum of 100,000 to 1,000,000 francs for armed robbery of a house, if the same amount would be charged for pumping a pipeline!

There should be specific provisions to ensure that the officer trying a case of armed robbery on a ship knows the difference between sea and land.

The second lack of integration is due to the fact that, in general, the Code of Conduct, for example, has not yet been fully integrated into Cameroon's internal legislative framework. Indeed, in the declaration of the Heads of State and Government at the end of the Yaoundé conference on security and safety in the Gulf of Guinea, it was agreed that governments would ensure that national structures for coordinating state action at sea, with sufficient powers to carry out their missions, were put in place. To date, however, such structures have not yet been established. This still justifies shortcomings in the full implementation of measures taken to eradicate maritime piracy or armed robbery of ships.

The third weakness, which should be corrected, is the absence of a fine for maritime piracy. The code de justice militaire (military justice code) provides for the competence[47] of the military court, but is silent as to its punishment. The Penal Code, for its part, refers to the Merchant Navy Code in Articles 292 to 300. But which Code is it? The 2012 Code, the legal instrument in force, these references deal with wrecks and not with the repression of acts of maritime piracy. It is therefore necessary to refer to Article 755 paragraph 1 of the 2012 CEMAC Merchant Shipping Code[48] to see maritime piracy and other unlawful acts at sea referred to as maritime offences. The CEMAC Community legislator has referred the criminalisation of piracy to the national legislation of each country[49] .

Despite the discrepancy in the reference to the CEMAC Merchant Marine Code, the problem of punishing piracy or armed robbery at sea arises. Cameroonian legislation is still silent on this point. It should perhaps refer to its Nigerian counterpart which was more explicit: "A person who commits an act of piracy, armed robbery at sea or any other unlawful act under this Act, whether or not he was armed with a firearm or other weapon in the commission of the offence, shall be liable, on conviction, to imprisonment for life and a fine not exceeding N50,000,000, in addition to restitution to the owner or forfeiture to the Federal Government of Nigeria of anything obtained or gained by the person from the commission of the offence.[50]

---

maritime space, and enforcement competences which allow it to implement coercive measures against a ship and its crew (...). However, the exercise of its powers is counterbalanced by the assertion of the right of innocent passage, which benefits all States.

45 Article 318, paragraph 1, article 320, paragraph 1b, i.e. 10 to 20 years, for a fine of 200,000 to 2,000,000 CFA francs.

46 Article 54, paragraph 1 of Law No. 2017/012 of 12 July on the code of military justice of Cameroon.

47 Article 8, paragraph d.

48 This Code now covers not only the public law of the sea (law of the sea, law of maritime spaces), but also private law (maritime law). Read the developments of MANIATIS (A.), "Le Droit Maritime", Neptunus, e.revue Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 2 www.cdmo.univ-nantes.fr

49 Article 758 of the 2012 CEMAC Merchant Shipping Code states: "Penalties for maritime offences, as defined by this Code, shall be determined by the legislation of each Member State."

50 Read Section 12 of the Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, 2019 of Nigeria.

51 Anyimadu (A.), "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean", Africa 2013/02 (London: Chatham House, July 2013)

52 Article 8, paragraph 1 c of the 2009 Kinshasa Protocol on the Strategy for Securing the Vital Interests at Sea of ECCAS and Gulf of Guinea States.

53 Article 8, paragraph 1 a of the 2009 Kinshasa Protocol on the Strategy for Securing the Vital Interests at Sea of ECCAS and Gulf of Guinea States.

54 Article 8, paragraph 1 a of the 2009 Kinshasa Protocol on the Strategy for Securing the Vital Interests at Sea of ECCAS and Gulf of Guinea States.

50,000,000 naira, or 74,993,451 CFA francs. One naira = 1.50 CFA francs.

Is Nigerian legislation not more consistent? Could an armed robbery at sea be equated with an armed robbery in a house?

In other words, not only does maritime piracy not have a quantum, but when this quantum is fixed, as is the case for armed robbery, it would be incongruous to judge two criminals acting in two different critical areas on the same scale. And as long as the national legislator does not take up this situation and set the fines in the Code of Military Justice by means of a law, maritime piracy would risk being confused with a common crime, whereas it is a crime of a different kind.

In general, frustrations with the ineffective prosecution of pirates and maritime criminals are widespread in many Central and West African countries. This has less to do with the absence of national laws targeting maritime piracy than with the weakness of sentencing and judicial processes. In many countries, the national navy, coastguard and maritime security services do not have the power to prosecute and must rely on the police and other agencies to handle such a crucial part of the enforcement cycle. In the Niger Delta, for example, trials of oil theft and piracy suspects often take place months after arrests due to the lack of availability of judicial officials. Meanwhile, difficulties in preserving evidence and limits on the length of detention often work in favour of suspects who are released soon after arrest.

II.3.2. The weak integration of these mechanisms in the financing of activities related to the prevention and repression of illegal acts at sea

To monitor and secure the waters of the Gulf of Guinea[51], a multi-layered deterrent mechanism is required, characterised by maritime surveillance air patrols, maritime patrols (consisting of offshore patrol vessels and offshore defence craft), and land and satellite surveillance. A theoretical patrol radius and radar coverage of 100 nautical miles should be adopted for each vessel. Each ship at sea should have a reserve ship and another should be maintained periodically.

The deployment of offshore patrol boats would provide an effective presence in the approaches to all ports in the region, with the provision that two additional offshore patrol boats should be available for each such boat deployed. Countries with a long coastline or which are particularly attractive to pirates should consider acquiring fixed and rotary wing maritime patrol aircraft.

However, these projections, while ambitious, provide a planning guide for governments, navies, foreign partners and investors.

We therefore call with all our heart for the taking into account of certain provisions of the Kinshasa Protocol on the establishment of a contribution base for ship operators and international and national partners[52] ; as well as the ship boarding tax[53] and the Community maritime safety tax[54]. This provision of the Kinshasa Protocol was taken up by the Yaoundé Declaration[55].

55 Article 2(f) insists on the establishment of a contribution-based funding mechanism. And provide for national funding mechanisms for policies to combat piracy, armed robbery and other illicit activities at sea.
56 Article 9 of the Lomé Charter.
57 Article 10 of the Lomé Charter.
58 Article 11 of the Lomé Charter.
59 Caligiuri (A.), "The Lomé Charter as an instrument for a new maritime governance in Africa". Paix et sécurité européenne et internationale, Université Côte d'Azur 2017, halshs-03156200, p. 4

The Lomé Charter also identifies three modalities for supporting activities to prevent and combat crime at sea:

a) resources to ensure maritime safety and security should be provided by each State through public funds or public- private partnerships[56] ;

b) each State Party should encourage cooperation between flag States and coastal States so that, in a spirit of co- responsibility, financial obligations are shared and assumed by the different actors concerned[57] ;

c) States Parties shall create, at least, one common financial instrument, the "Maritime Safety and Security Fund"[58].

Thus, weak integration, weak sanctions and weak mobilisation of financial resources to dare to respond to illegal acts at sea. So how can we prepare the response?

Many prospective efforts are being made to prevent and suppress illegal acts at sea. In this paper we will focus on three measures. The others may be developed further: the management of maritime space as a factor in limiting security threats, the participation of non-state actors in the prevention and repression of security threats, and the harmonisation and strengthening of law enforcement mechanisms.

III. Prospective efforts to combat criminal offences in the Gulf of Guinea

III.1. The full integration of treaty provisions into domestic legislation

One of the challenges for the effectiveness of operations in the Gulf of Guinea lies in the decision of the State to fully integrate the various legal instruments to which a State adheres. If international or regional conventions do not have the same level of interaction on the ground, if these conventions have a lack of constraint, awareness of the disparities between States could be a brake on concerted global action. However, the Yaoundé Declaration makes inter-state concertation a hope for effectiveness in the face of the presence of pirates or sea robbers.

The first commitment beyond accession, signature or ratification, would be effectiveness in the internal legal order. Thus, each of the States is called upon to commit to adopting socio-economic measures for the prevention of crime, to organising their actions at sea and providing themselves with the necessary means, and to harmonising their legislation with the relevant international legal instruments[59].

For the much-desired cooperation between countries to achieve the desired results, all legislation must be harmonised in specific areas. However, this is also one of the Achilles' heels: how can one country that has integrated a provision and another that has not, be expected to cooperate? The risk would then be of a two-speed cooperation: on the one hand, between countries that are advanced in the national integration of international conventions and on the other, a sort of "trampling" of the other countries.

Such a piecemeal progress will not allow for cohesion and common development, not to mention some objective evaluation of the efforts made.

III.2. The participation of non-state actors in the prevention and suppression of security threats

In many countries, the involvement of non-state actors in the fight against security threats is still not sufficiently recognised. Yet their role is undeniable. In Cameroon, for example, during times of crisis and insecurity in the major cities, the Vigilance Committees in the neighbourhoods and towns have largely contributed to reducing the crime rate and dissipating terrorist impulses. The information and intelligence needed to develop prevention strategies against illegal acts requires a "proximity" approach.

In the coastal areas where most illegal acts develop, intelligence committees would help to contain the

networks and circuits of piracy or illegal acts.

Civil society would also play a role in this respect: it accompanies the populations in their day-to-day economic development and has many information channels capable of identifying networks of traffickers or bandits. Similarly, in their fight against poverty, they are close enough to the vulnerable social strata to bring them a certain 'type' of message capable of dissuading the recruitment and training networks of 'maritime bandits'.

The Interregional Coordination Centre as the secular arm for the implementation of the Gulf of Guinea Regional Maritime Safety and Security Strategy is called upon to strengthen one of its four Programmes on the improvement, strengthening and updating of its information, intelligence and presence in the coastal areas[60].

III.3. Harmonisation and strengthening of law enforcement

We have examined the criminalisation of two maritime offences, namely maritime piracy and armed robbery at sea in Cameroonian domestic law. However, the limited number of trials related to acts of piracy highlights the need for better harmonisation of legal approaches in the region as indicated in the Memorandum of Understanding between ECCAS, ECOWAS and the Gulf of Guinea Commission. To achieve this, a detailed review of the legal framework[61] of each country must be undertaken to enable each country to effectively prosecute piracy offenders. Provisions for prompt extraditions and synchronisation of sentences for crimes committed at sea in all judicial systems would prevent pirates from being treated less severely in some coastal states than in others. Judicial actors should be trained in conjunction with maritime crime agencies to speed up and standardise the process of gathering and preserving evidence, so as to facilitate effective and fair trials. Again, the training of officers responsible for dealing with unlawful acts committed at sea is part of one of the ICC Programmes.

We welcomed the creation of specialised courts to prosecute the perpetrators of acts of piracy and theft committed at sea, as in Cameroon, without, however, omitting to point out the lack of sanctions for these illicit acts.

Moreover, when one reads Article 40 of Chapter 5 of the Lomé Charter, it provides for the widest possible judicial cooperation between States Parties, which must be defined on the basis of bilateral or multilateral agreements, or, in the absence of an agreement, on the basis of national legislation. To this end, the article preserves the particularities of the legal framework of each State Party, but states that national legislation must ensure "mechanisms for joint investigations, secure procedures for the exchange of information, requests for mutual legal assistance, extradition and transfer of detainees and other related mechanisms".

Furthermore, the judicial cooperation that is advocated seems to be based on an important element: a common definition of the crimes subject to repression. Indeed, in the Preamble of the Charter, the drafters of the Charter provided definitions of "terrorist act", "IUU fishing", "piracy" and "armed robbery against ships". Judicial cooperation is very important to ensure effective law enforcement against crime at sea and many of the of African states have already adopted mechanisms for cooperation in this area.

60 In its four-year programme 2017-2021, the ICC had defined four programmes: the inter-regional programme for strengthening the legal, judicial and judicial capacities of Member States in the area of maritime safety and security; the inter-regional programme for capacity building of law enforcement officers in the maritime sector; the inter-regional programme for information exchange in the Gulf of Guinea; and the programme for the determination, delimitation and demarcation of maritime boundaries and the peaceful resolution of disputes.
61 Luntumbue, (M.), "Maritime insecurity in the Gulf of Guinea: towards an integrated regional strategy", GRIP Analysis Note, 31 December 2012, p.4

Photo : MC1 Kyle Steckler

However, again, the Lomé Charter does not include these mechanisms in its text.

In conclusion,

Since the adoption of the 2013 Code of Conduct, the Gulf of Guinea has shown itself to be a geographical area that is committed to making maritime safety and security one of its key issues. There are many reasons for this, the most judicious of which is to make this maritime space a vector for economic prosperity. Expert studies have shown that there has been a clear decline in illegal acts in the coastal waters of the Gulf of Guinea.

However, as a popular adage in Cameroon says, "the enemy never sleeps", the fact remains that attacks by pirates or brigands constitute a threat that calls for constant vigilance. The first challenge, and this is the aim of this reflection, is to encourage countries to integrate into their internal legal systems so many provisions from international or regional conventions to which, we believe, they have freely adhered. The second challenge concerns the harmonisation of these national legislations in order to ensure a certain amount of cooperation between countries. The third challenge concerns the repression of criminal acts. The example of Cameroon shows us the difficulties in punishing illicit acts such as maritime piracy or armed robbery. On the other hand, the example of Nigeria at this level is to be emulated.

Finally, many provisions of an economic nature such as those received from the Kinshasa Protocol, the Yaoundé Code or the Lomé Charter on financial aspects should be enforceable in order to have the funds to ensure so many activities around the prevention or repression of illegal acts at sea. Once again, and as is traditional, it is on the side of the public authorities that this security issue is at stake in order to remain consistent with the African Integrated Strategy for the Seas and Oceans - Horizon 2050 (AIM 2050 strategy)[62].

62 Assembly of the African Union (Twenty-second Ordinary Session), Decision on the Adoption and Implementation of the African Integrated Strategy for the Oceans and Seas to 2050 (AIM Strategy 2050) - Doc. Assembly/AU/16(XXII) Add.1, 30-31 January 2014, Addis Ababa, Ethiopia, Assembly/AU/Dec.496(XXII).

MARITIM AFRICA

www.maritimafrica.com

MARITIM AFRICA

News 7/7

Votre mise à jour hebdomadaire sur les faits saillants du secteur maritime en Afrique

MARITIM AFRICA Live

Des interviews avec des spécialistes pour mieux comprendre, les grands enjeux du secteur maritime

Rejoignez le premier, et le seul groupe de presse bilingue du secteur maritime en Afrique

Maritimafrica Maritimafrica TV

www.maritimafrica.com

Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique

YARIS, une plateforme de surveillance maritime et d'aide à la décision au service de l'architecture de Yaoundé

Par Christophe DELDIQUE
Expert international en sécurité maritime chez Expertise France, Expert YARIS et responsable de la division des opérations maritimes au sein du Projet européen GoGIN

Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), la connaissance du domaine maritime est « *la bonne compréhension de tout élément associé au domaine maritime qui peut affecter la sûreté, la sécurité, l'économie ou l'environnement* ».

Le domaine maritime est défini comme toutes les zones et éléments en rapport à une mer, un océan ou toute autre voie navigable, ceci incluant toutes les activités liées au domaine maritime, les infrastructures, les personnes, le transport de marchandises ainsi que les navires.

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité maritime et les réponses à donner face à un évènement, l'accès à cette connaissance du domaine maritime est capital. Il est réalisé grâce à la collecte et à l'analyse de données provenant de plusieurs sources, tels que par exemple l'imagerie satellite, les systèmes de radar de surveillance ou encore les systèmes d'identification automatique (AIS).

Une fois collectées, les données sont analysées et interprétées avant d'être partagées pour déterminer les menaces potentielles ou les changements dans l'environnement. Cela permet de produire de l'information dite « utile » et une meilleure prise de décision des autorités dans la planification et l'utilisation efficiente des moyens disponibles pour lutter contre l'insécurité en mer.

Le partage des informations pertinentes et surtout le contrôle de ce partage est ici fondamental. Cela favorise en effet l'anticipation qui au mieux empêche la survenue de l'évènement ou au pire en limite les conséquences.

Surveiller les mers en permanence est un prérequis indispensable pour assurer une sécurisation efficace des espaces maritimes et donc une exploitation durable des ressources. Plus on surveille loin en mer, plus on augmente la profondeur stratégique. **L'amélioration de la connaissance du domaine maritime est donc devenue vitale**.

Cependant pour être réellement efficace, cette surveillance maritime doit s'accompagner d'un travail d'analyse rigoureux et complet. Celui-ci doit permettre d'initier un processus global de suivi, contrôle et surveillance aboutissant à un ciblage exhaustif et impliquant tous les acteurs de la lutte contre la criminalité maritime.

Dans le golfe de Guinée, le code de conduite de Yaoundé, signé en 2013, a permis la création d'une architecture interrégionale de sécurité maritime facilitant le partage d'information et la coordination des actions en mer. Elle est structurée autour de centres nationaux, zonaux et régionaux qui sont, pour la plupart d'entre eux, opérationnels.

Plusieurs outils de connaissance du domaine maritime sont aujourd'hui utilisés dans l'architecture de Yaoundé, à des fins d'analyse, de surveillance ou de partage d'informations. Ces principaux outils sont entre autres les systèmes américains SEA VISION et SKYLIGHT ainsi que le système d'information régional de l'architecture de Yaoundé YARIS.

S'agissant de la plateforme YARIS, celle-ci a été développée dans le cadre du projet GoGIN (Gulf of Guinea Interregional network) mise en œuvre par Expertise France en partenariat avec l'architecture de Yaoundé et avec l'appui de l'Union européenne. L'objectif est de renforcer l'opérationnalisation de l'architecture de Yaoundé et de ses partenaires.

Cette plateforme est utilisée dans les centres opérationnels de l'Architecture de Yaoundé, des administrations nationales impliquées dans l'Action de l'Etat en Mer (AEM) mais aussi des structures extérieures telles que par exemple les organisations régionales de pêche. Le système YARIS est appelé à devenir à terme la propriété à part entière de l'Architecture de Yaoundé lui conférant ainsi une véritable autonomie de décision.

Son déploiement progressif depuis septembre 2020 a rappelé **l'importance de l'analyse et du partage contrôlé des informations sensibles**. YARIS peut archiver l'information, qui est au cœur du processus de sécurité maritime, et servir de preuve électronique dans une procédure judiciaire.

A ce propos, cinq domaines essentiels ont été identifiés comme des facteurs de risque de développement de la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée. Il s'agit des phases de rencontre en mer, des épisodes de dérive précédant un transbordement, des écarts de transmissions AIS (Automatic Identification System) ou VMS (Vessel Monitoring System), des historiques de non-conformité et des questions juridiques et réglementaires incluant les questions d'immatriculation. La collecte, l'analyse puis le partage de données dans ces cinq domaines avec toutes les parties prenantes sont ici cruciaux.

Toutefois, malgré l'énorme potentiel actuel de l'outil, des axes d'amélioration pour son utilisation opérationnelle sont à l'étude :

- L'intégration dans YARIS d'une base de données de navires d'intérêt prenant en compte les facteurs de risque de développement de la criminalité maritime cités ci-dessus. Le partage des informations avec toutes les parties prenantes régionales et internationales est nécessaire. L'objectif est de pouvoir renforcer le processus global de suivi, contrôle et surveillance aboutissant à un ciblage précis. Il s'agira par exemple de prendre en compte les informations liées aux changements d'immatriculation ou aux historiques des irrégularités constatées ou encore les informations liées aux responsabilités de l'état du pavillon non assumées (Normes de sécurité et de sûreté, protection de l'environnement, droit du travail et droits de l'homme non respectés au sein des équipages), etc. ;

- Le renforcement de la capacité du système à assurer une coordination inter-administrations dans le cadre nationale de l'AEM. Cela est nécessaire tant pour les situations de routine et de surveillance que pour les situations de crise maritime ;

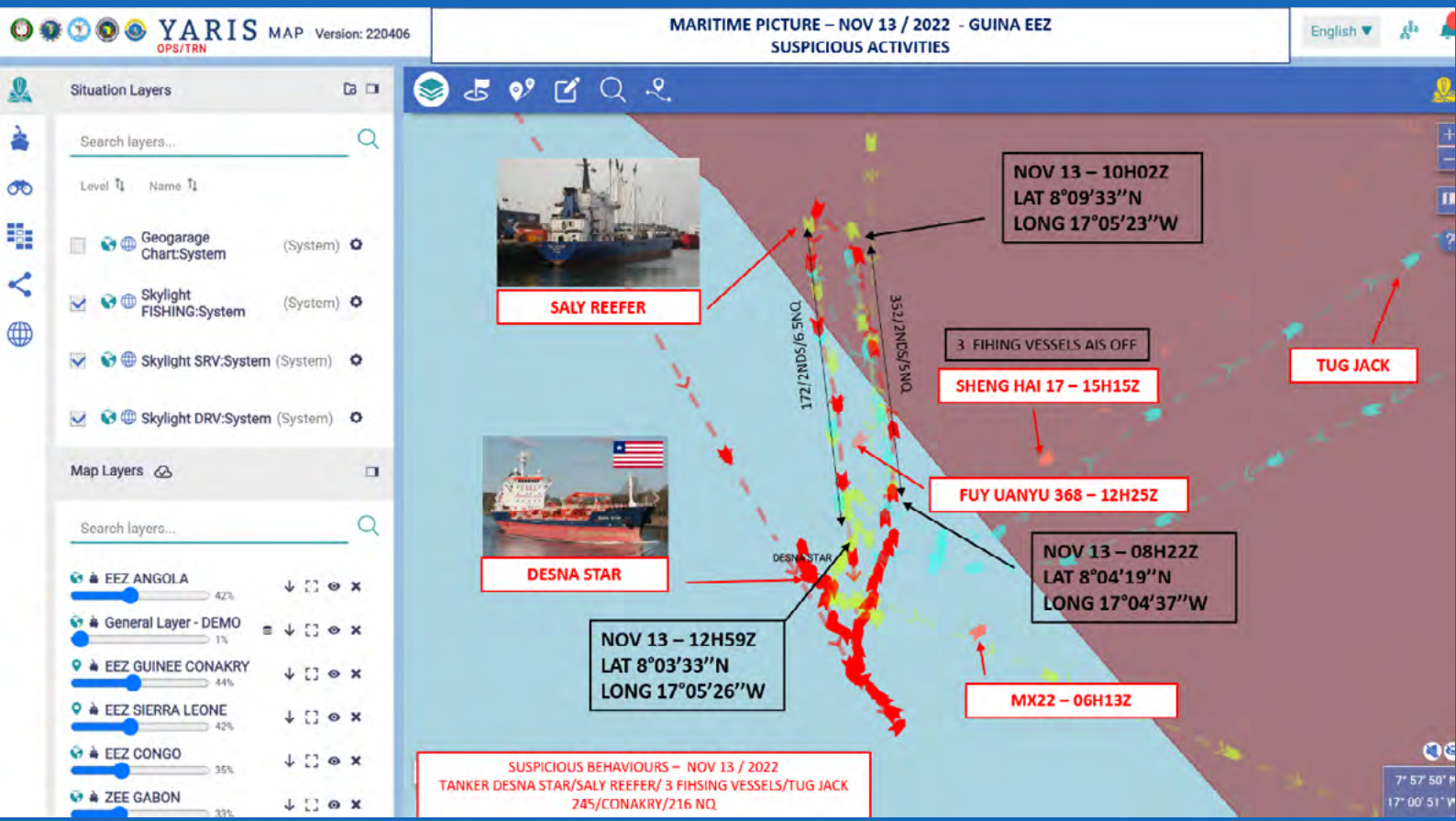
- La capacité du système à intégrer davantage les menaces et risques côtiers, qu'ils soient environnementaux, hydrographiques ou sécuritaires. Une carte de sensibilité numérisée par zone est à l'étude ;

- La capacité de YARIS à intégrer d'autres systèmes tactiques ou sources d'informations

satellites ou radar. Des essais concluants ont déjà été réalisés avec les données du système satellitaire UNSEENLABS et celles provenant de SKYLIGHT.

Au-delà de constituer une véritable base de données numériques, le système YARIS permet donc de réaliser des analyses et des évaluations de la menace pouvant aider à la prise de décision politique. C'est un véritable outil souverain des pays de l'architecture de Yaoundé qui permet l'amélioration de la connaissance du domaine maritime et la maîtrise de l'information dans la conduite des opérations en mer.

Illustration d'une analyse réalisée à partir de YARIS le 13 novembre 2022



Le 13 novembre 2022, le CRESMAO a diffusé aux autorités compétentes de Guinée Conakry le rapport d'analyse YARIS qui avait détecté des transbordements présumés illégaux entre le MT DESNA STAR et 3 navires de pêche, FU YUAN YU 368, SHENG HAI 17 et MENG XING 22 STAR au large de sa ZEE.

Le rapport YARIS a été analysé par la préfecture maritime guinéenne et diffusé aux responsables de la société nationale du pétrole, des douanes et du centre de surveillance des pêches.

Servant de preuves électroniques, ces informations issues du système YARIS ont ainsi permis aux autorités de Guinée de verbaliser les navires pour leur activité de transbordement non autorisée.

YARIS, a maritime surveillance, and decision support platform for the benefit of Yaoundé's architecture

By Christophe DELDIQUE
International expert in maritime security at Expertise France, YARIS expert and head of the maritime operations division within the European GoGIN project

According to the International Maritime Organisation (IMO), maritime domain awareness is "*a good understanding of anything associated with the maritime domain that may affect safety, security, the economy or the environment*".

The maritime domain is defined as all areas and elements related to a sea, an ocean, or any other navigable waterway, including all activities related to the maritime domain, infrastructure, people, the transport of goods and ships.

In the context of the fight against maritime insecurity and the responses to be given to an event, access to this knowledge of the maritime domain is essential. It is carried out through the collection and analysis of data from several sources, such as, for example, satellite imagery, surveillance radar systems or automatic identification systems (AIS).

Once collected, the data is analysed and interpreted before being shared to determine potential threats or changes in the environment. This makes it possible to produce so-called "useful" information and better decision-making by the authorities in the planning and efficient use of the means available to fight against insecurity at sea.

The sharing of relevant information and especially the control of this sharing is fundamental here. This promotes anticipation which at best prevents the occurrence of the event or at worst limits its consequences.

Constant monitoring of the seas is an essential prerequisite for ensuring the sustainable exploitation of resources. The further out at sea you monitor, the greater the strategic depth. **Improving maritime domain awareness has therefore become vital.**

However, to be truly effective, this maritime surveillance must be accompanied by rigorous and comprehensive analysis. This must make it possible to initiate a global process of monitoring, control and surveillance leading to exhaustive targeting and involving **all** the stakeholders in the fight against maritime crime.

In the Gulf of Guinea, the Yaoundé code of conduct, signed in 2013, has enabled the creation of an interregional maritime security architecture facilitating the sharing of information and the coordi-

nation of actions at sea. It is structured around national centres, zonal and regional which are, for the most part, operational.

Several maritime domain awareness tools are now used in the Yaoundé architecture, for analysis, monitoring or information sharing purposes. These main tools are, among others, the American systems SEA VISION and SKYLIGHT as well as the regional information system of the Yaoundé architecture YARIS. As for the YARIS platform, it was developed as part of the GoGIN project (Gulf of Guinea Interregional network) implemented by Expertise France in partnership with the Yaoundé Architecture and with the support of the European Union. The objective is to strengthen the operationalisation of the Yaoundé Architecture and its partners.

This platform is used in the operational centres of the Yaoundé Architecture, national administrations involved in State Action at Sea (SAS) but also external structures such as regional fisheries organisations. The YARIS system is expected to become the full property of Yaoundé Architecture in the long term, thus giving it true decision-making autonomy.

Its gradual deployment since September 2020 has reminded us of the importance of the analysis and controlled sharing of sensitive information. YARIS can archive information, which is at the heart of the maritime security process and serve as electronic evidence in legal proceedings.

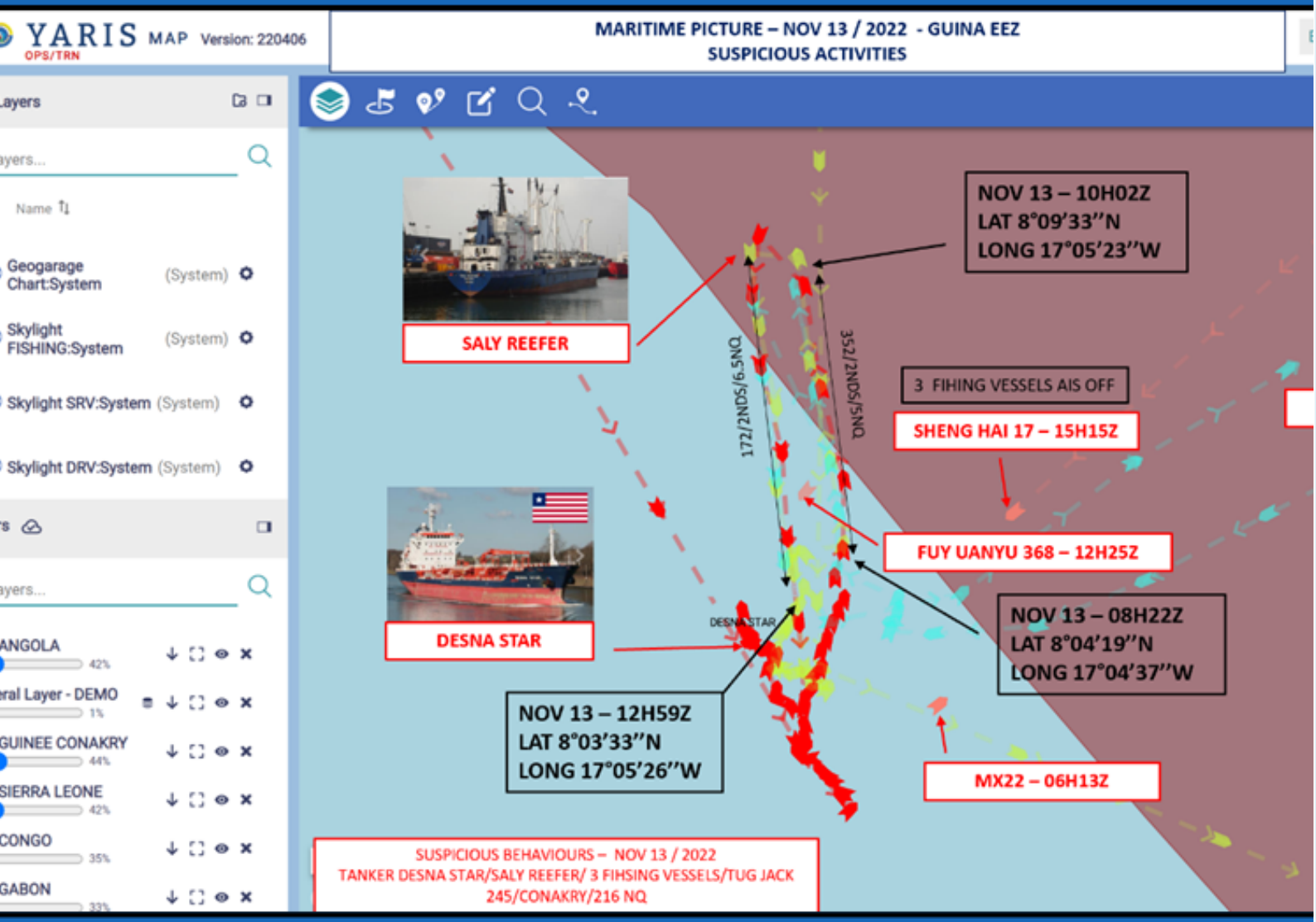
In this regard, five key areas have been identified as risk factors for the development of maritime crime in the Gulf of Guinea. These are the phases of encounters at sea, episodes of drift preceding a transhipment, discrepancies in AIS (Automatic Identification System) or VMS (Vessel Monitoring System) transmissions, non-compliance history and legal and regulatory issues including registration issues. Collecting, analysing, and then sharing data in these five areas with all stakeholders are crucial here.

However, despite the current enormous potential of the tool, areas for improvement in operational use are being studied:

- The integration in YARIS of a database of vessels of interest considering the risk factors for the development of maritime crime mentioned above. It is envisaged to create a sub-network for regional and international sharing of sensitive information with all stakeholders. The objective is to be able to strengthen the overall monitoring, control and surveillance process leading to precise targeting. This will involve, for example, considering information related to changes in registration or the history of irregularities observed or even information related to the responsibilities of the flag state not assumed (safety and security standards, protection of the environment, labour law and human rights not respected within crews), etc…
- Strengthening the capacity of the system to ensure inter-administration coordination within the national framework of the State action at sea. This is necessary both for routine and surveillance situations and for maritime crisis management.
- The capacity of the system to better integrate coastal threats and risks, whether environmental, hydrographic or security. A digitised sensitivity map by zone is under study.
- The ability of YARIS to integrate other tactical systems or sources of satellite or radar information. Conclusive tests have already been carried out with data from the UNSEENLABS satellite system and those from SKYLIGHT.

Beyond constituting a real digital database, **the YARIS system therefore makes it possible to carry out analyses and assessments of the threat that can help in political decision-making**. It is a real sovereign tool of the countries of the Yaoundé Architecture which allows the improvement of the maritime domain awareness and the control of information in the conduct of operations at sea.

Illustration of an analysis carried out from YARIS on November 13, 2022



On November 13, 2022, CRESMAO disseminated to the competent authorities of Guinea Conakry the YARIS analysis report which had detected suspected illegal transshipments between the MT DESNA STAR and 3 fishing vessels, FU YUAN YU 368, SHENG HAI 17 and MENG XING 22 STAR off its EEZ.

The YARIS report was analysed by the Guinean maritime prefecture and distributed to officials of the national oil company, customs, and the fisheries surveillance centre.

Serving as electronic evidence, this information from the YARIS system has thus enabled the Guinean authorities to fine the ships for their unauthorized transhipment activity.

LOGIS-T Africa

www.logistafrica.com

Features

Reportages

Lives

Actualités

News

interviews

Dossiers

Documentaries

Magazines

Documentaires

Logis-T Africa

Au service des professionnels de la Supply Chain en Afrique

Serving Supply Chain professionals in Africa

Les Obligations règlementaires de l'Autorité Portuaire lors de l'escale navire

Par Yannick ALLADE
Juriste en Droit Maritime et Portuaire
Consultant à Maritimafrica

Le séjour du navire ou escale navire peut se définir comme l'action pour un navire de marquer un arrêt pendant une période définie afin de ravitailler, embarquer ou débarquer des passagers ou du fret lors de son séjour.

Les organismes internationaux ainsi que les Etats afin d'harmoniser les pratiques maritimes et de lutter efficacement contre les menaces ont établi un ensemble de règles juridiques qui s'appliquent aux navires et aux ports qui les accueillent. Ces règles énoncent certaines exigences qui doivent être applicables au niveau national par les différents Etats.

Il s'agira de faire un état des lieux du dispositif règlementaire en mettant en exergue les obligations de l'Autorité Portuaire concernant les textes internationaux relatifs au séjour du navire ou escale navire. Le navire lors de son séjour effectue plusieurs opérations, ces opérations peuvent être d'ordre commercial, militaire ou technique. De ce fait, le navire effectuant des passages en haute mer et sur les espaces maritimes étrangers doit respecter certaines règles prévues par des textes et conventions afin de faciliter sa sécurité, protéger l'environnement et faciliter son séjour. Les textes règlementaires en matière de séjour de navire sont nombreux et spécifiques à divers domaines.

En matière de sûreté nous pouvons citer le Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires ou code ISPS (International Ship and Port Facility Security). Ce code en deux parties (A et B), a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas), de 1974. Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 sur tous les navires.

Le code contient six dispositions relatives à l'escale du navire dans les ports et qui incombent à l'autorité portuaire. Il s'agit pour l'autorité portuaire d'effectuer la déclaration de sûreté de l'installation portuaire, il devra mettre en place des mesures de sûreté qui passe par la mise en place d'un dispositif relatif à chaque niveau de sûreté, effectuer l'évaluation de la sûreté des installations portuaires, établir un plan de sûreté de l'installation portuaire, nommer un agent de sûreté à chaque installation portuaire et mettre en place et effectuer des formations, exercices et entrainements en matière de sûreté des installations portuaires.

En matière de lutte contre la pollution, nous pouvons citer La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite convention MARPOL. Elle est le traité majeur dans le domaine de la protection de l'environnement marin. Elle s'applique aux navires battant pavillon de tous les états signataires quel que soit leur lieu de navigation.

La convention MARPOL est issue de la combinaison de deux textes adoptés en 1973 et en 1978 et amendés régulièrement. Elle est entrée en vigueur le 02 octobre 1983, En ce qui concerne le séjour du navire, la convention et ses annexes contiennent des dispositions qui doivent être effectuer par l'autorité portuaire. Il doit disposer d'installations et terminaux permettant la réception des différents éléments cités dans les annexes du code à savoir l'annexe 1 relatif à la pollution par les hydrocarbures précisément à la règle 12, l'annexe 2 relatif aux substances liquides nocives transportées en vrac à la règle 7, l'annexe 4 relatif aux eaux usées des navires à la règle 10, l'annexe 5 relatif aux ordures des navires à la règle 7, et l'annexe 6 relatif à la pollution de l'atmosphère par les navires à la Règle 11.

Nous avons aussi le Code International du transport de marchandises dangereuses par voie maritime (Code IMDG). La convention internationale SOLAS relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, traite dans son chapitre VII, des dispositions obligatoires régissant le transport des marchandises dangereuses en colis ou sous forme solide en vrac. Ces dispositions sont développées par le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). Longtemps simplement recommandé, la résolution MSC.122 (75) adoptée à Londres le 24 mai 2002 a rendu le code obligatoire à partir 1er janvier 2004 Code International du transport de marchandises dangereuses par voie maritime (Code IMDG) contient deux dispositions relatives à l'escale du navire à savoir le marquage et l'étiquetage des marchandises dangereuses et la séparation des matières dangereuses.

Et nous avons la Convention Internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de Ballast et sédiments des navires ou Convention BWM (Eaux de ballast). La Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, où BWM (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) réglemente le renouvellement, le traitement et le rejet des eaux de ballast utilisées par les navires. Le but de cette convention est de limiter le déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes via les eaux de ballast des navires. L'introduction de tels organismes dans de nouveaux milieux a été identifiée par les nations unies comme l'une des quatre grandes menaces pour les océans avec la pollution maritime d'origine terrestre, la surexploitation des ressources vivantes et la destruction de l'habitat marin. Elle a été initiée suite à la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement en 1992 à Rio de Janeiro et a été adoptée en février 2004. La convention BWM est entrée en vigueur le 8 septembre 2016. En juillet 2020, 84 pays représentant 91,1 % du tonnage brut de la flotte mondiale l'avaient ratifiée. Cette convention contient une disposition concernant le séjour du navire en son article 5 qui précise que l'autorité portuaire doit disposer d'installations de réception, adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux.

En matière de sécurité, nous avons la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Cette convention a été conclue à Bruxelles le 10 mai 1952. Elle contient les règles relatives à la définition de la créance maritime, les titulaires du droit de créance ainsi que les personnes habilitées à autoriser une saisie conservatoire de navires. Elle contient une disposition relative à l'escale ou séjour du navire à savoir que l'autorité Portuaire peut effectuer une saisie qui consiste à l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime. Ces dispositions s'appliquent lors du séjour du navire, toutefois dans la pratique un constat a été fait et s'explique d'un point de vue règlementaire et technique. Du point de vue réglementaire l'on constate que tous les textes règlementaires n'ont pas encore été ratifié. Cette situation risque de fragiliser la réputation du port déjà établi. Ces textes mentionnés plus haut contiennent des exigences auxquelles l'Autorité Portuaire ne pourra faire face

lors du séjour d'un navire d'autant plus que la majorité des pays ont ratifié ces différents textes. De plus les institutions réglementaires maritimes internationales peuvent émettre des réserves sur la destination des ports car n'ayant pas encore ratifiés tous les textes internationaux ce qui peut être un frein à la compétitivité des Ports.

Sur le volet technique nous constatons l'absence d'installations technique pouvant répondre de manière spécifique aux exigences réglementaires découlant des différents textes.

Photo : Port Autonome d'Abidjan

En effet certaines exigences des textes internationaux portent sur des aspects techniques principalement sur les installations de réceptions du navire. L'autorité portuaire quant à elle dispose d'installations portuaires à caractère général utilisées pour la plupart des activités. Elle ne dispose pas encore d'installations spécifiques pour faire face à certaines exigences surtout en matière de pollution ce qui peut être un risque pour l'activité commerciale.

Dans la perspective de solution et afin de faire face à l'évolution rapide du commerce maritime internationale entrainant l'avènement de nouvelles pratiques et menaces, Il est nécessaire pour l'autorité portuaire à travers leurs Etas de ratifier les textes internationaux non encore ratifiés, d'effectuer une revue ou actualisation de ses textes règlementaires internes et de disposer d'installations portuaires compétitifs afin de faire face aux défis futurs.

SOURCES :

TEXTES

Conventions :

- Convention Internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou Convention SOLAS
- Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires ou Convention Marpol (Pollution)
- Convention Internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de Ballast et sédiments des navires ou Convention BWM (Eaux de ballast)
- Convention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer

Codes :

- Code internationale de gestion de la sécurité (Code ISM)
- Code International du transport de marchandises dangereuses par voie maritime (Code IMDG)
- Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires ou code ISPS

Etude de Fin de cycle :

- Yannick (ALLADE), Les textes applicables au séjour du navire au port d'Abidjan, 2020-2021

Regulatory Obligations of the Port Authority during the ship's call

By Yannick ALLADE
Maritime and Port Lawyer
Consultant at Maritimafrica

A ship's stay or ship's call can be defined as the action of a ship to stop for a defined period of time in order to refuel, embark or disembark passengers or cargo during its stay.

In order to harmonise maritime practices and effectively combat threats, international bodies and states have established a set of legal rules that apply to ships and the ports that receive them. These rules set out certain requirements which must be applicable at national level by the various States. The aim is to take stock of the regulatory framework by highlighting the obligations of the Port Authority with regard to the international texts relating to the stay of the ship or ship call.

During its stay, the ship carries out several operations, which may be commercial, military or technical. As a result, ships making passages on the high seas and in foreign maritime spaces must comply with certain rules laid down by texts and conventions in order to facilitate their safety, protect the environment and make their stay easier. There are many regulatory texts concerning the stay of ships and they are specific to various fields.

In the field of security we can mention the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. This code is in two parts (A and B) and was adopted on 12 December 2002 by Resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (Solas), 1974. The ISPS Code has been in force on all ships since July 2004.

The code contains six provisions relating to the call of ships in ports and which are the responsibility of the port authority.

The port authority is required to make a declaration of security for the port facility, to put in place security measures for each security level, to carry out a security assessment of the port facility, to draw up a security plan for the port facility, to appoint a security officer for each port facility and to set up and carry out training, exercises and drills on port facility security.

In terms of pollution control, we can mention the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, known as the MARPOL Convention. It is the major treaty in the field of marine environmental protection. It applies to ships flying the flag of all signatory states regardless of where they sail.

The MARPOL Convention is a combination of two texts adopted in 1973 and 1978 and amended regularly. It entered into force on 2 October 1983, with regard to the stay of the ship, the Convention and

its Annexes contain provisions which must be carried out by the port authority.

It must have facilities and terminals for the reception of the various items listed in the Annexes to the Code, namely Annex 1 relating to oil pollution in Regulation 12, Annex 2 relating to noxious liquid substances carried in bulk in Regulation 7, Annex 4 relating to sewage from ships in Regulation 10, Annex 5 relating to rubbish from ships in Regulation 7, and Annex 6 relating to air pollution from ships in Regulation 11.

We also have the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), in its Chapter VII, deals with the mandatory provisions governing the transport of dangerous goods in packages or in solid bulk form. These provisions are developed by the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code). For a long time merely recommended, Resolution MSC.122 (75) adopted in London on 24 May 2002 made the code mandatory from 1 January 2004.

The International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) contains two provisions relating to the ship's call, namely marking and labelling of dangerous goods and segregation of dangerous goods.

And we have, the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments or BWM Convention (Ballast Water) The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) regulates the renewal, treatment and discharge of ballast water used by ships.

The aim of this convention is to limit the movement of harmful aquatic organisms and pathogens via ships' ballast water.

The introduction of such organisms into new environments has been identified by the United Nations as one of the four major threats to the oceans, along with land-based marine pollution, overexploitation of living resources and destruction of the marine habitat. It was initiated following the 1992 UN Conference on Environment and Development in Rio de Janeiro and was adopted in February 2004. The BWM Convention entered into force on 8 September 2016.

As of July 2020, 84 countries representing 91.1% of the gross tonnage of the world fleet had ratified the Convention. The Convention contains a provision concerning the stay of the ship in Article 5, which states that the port authority must have adequate sediment reception facilities in ports and terminals. In the area of safety, we have the International Convention for the Unification of Certain Rules for the Arrest of Ships.

This Convention was concluded in Brussels on 10 May 1952. It contains the rules on the definition of the maritime claim, the holders of the claim and the persons entitled to authorise a precautionary arrest of ships. It contains a provision relating to the call or stay of the ship, namely that the port authority may carry out an arrest which consists of the detention of a ship with the authorisation of the competent judicial authority for the purpose of securing a maritime claim.

These provisions apply during the vessel's stay, but in practice a finding has been made and is explained from a regulatory and technical point of view.

From a regulatory point of view, it is noted that not all the regulatory texts have yet been ratified. This situation risks weakening the reputation of the already established port. These texts mentioned above contain requirements that the Port Authority will not be able to meet during the stay of a ship, especially as the majority of countries have ratified these different texts.

Moreover, the international maritime regulatory institutions may have reservations about the destination of the ports as they have not yet ratified all the international texts, which may be a brake on the competitiveness of the ports.

On the technical side, we note the absence of technical installations that can specifically meet the regulatory requirements arising from the various texts. Indeed, some of the requirements of the international texts concern technical aspects, mainly the ship's reception facilities.

Photo : Port Autonome d'Abidjan

The port authority has general port facilities used for most activities. It does not yet have specific facilities to meet certain requirements, especially in terms of pollution, which can be a risk for commercial activity.

In the perspective of solution and in order to face the fast evolution of the international maritime trade leading to the advent of new practices and threats, it is necessary for the port authority through their States to ratify the international texts not yet ratified, to carry out a review or update of its internal regulatory texts and to have competitive port facilities in order to face the future challenges

SOURCES :

TEXTS

Conventions :

- International Convention for the Safety of Life at Sea or SOLAS Convention
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships or Marpol Convention (Pollution)
- International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments or BWM Convention (Ballast Water)
- International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships

Codes :

- International Safety Management (ISM) Code
- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)
- International Ship and Port Facility Security Code or ISPS Code

End of Cycle Study :

- Yannick (ALLADE), Les textes applicables au séjour du navire au port d'Abidjan, 2020-2021

MARITIM AFRICA

Our services in the maritime

- Port Marketing
- Public/Presse Relations
- Institutional Event planning
- Media Coverage
- competitive watch
- Translation (french/english)
- Drafting of technical documents

+221 77 293 62 53
maritimafrica@gmail.com

EU Naval Force Somalia

1. What is the EU Naval Force Somalia ?

In late 2008, the Council of the European Union adopted Joint Action 2008/851/CFSP to establish the executive EU military maritime operation and contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast. At that time, it was one of the most important threats to world maritime shipping. Over time, the mandate of EU NAVFOR has been adapted to reflect the evolving situation at sea and the increased presence of the International Community in the Western Indian Ocean.

In late 2020, Operation ATALANTA was extended until December 2022 and the mandate was adjusted to reflect its new responsibilities. EU Member States decided that the Operation should maintain its core mission to **protect vessels** of the World Food Programme (WFP) and other vulnerable shipping and **deter, prevent and repress piracy and armed robbery** at sea. As a secondary task, Operation ATALANTA **monitors fishing activities off the Horn of Africa and the Western Indian Ocean** and contributes to the monitoring of **weapons and drug trafficking, illicit charcoal trade, and illegal, unreported and unregulated fishing**.

With Atalanta being an integral part of the EU´s approach to the Horn of Africa and Somalia, the Operation **supports** its sister missions **EUCAP-Somalia** and **EUTM-Somalia**, maintains close linkages with EU representations across the area and **contributes to the implementation** of EU programs such as **MASE** or the **Red Sea Project** ; aimed to enhance the **regional maritime security architecture**.

EU Naval Force Somalia – Operation ATALANTA plays a vital role in the EU's Common Security and Defense Policy. It supports the Federal Government of Somalia in the combined effort for peace and stability in Somalia and the Horn of Africa and the development and improvement of Maritime security in the region.

2. What are the missions of the EU Naval Force Somalia ?

Atalanta is primarily a very successful anti-piracy operation, in fact, piracy is contained since the last attack in April 2019.

The other main task we are tasked with is the protection of UN World Food Program ships, and other vulnerable vessels.

Fortunately, under the watchful eye of EUNAVFOR, never has one of these ships had its goods compromised.

However, the very success of our role meant that we had to broaden the range of our responsibilities.

Thus, since December 2020, we have been entrusted by the EU with a number of ancillary tasks aimed at making the EUNAVFOR Operation Atalanta a regional maritime security provider.

These secondary tasks relate to the monitoring of illicit activities, such as arms and drug trafficking and drug trafficking; charcoal trafficking, the profits from which flow directly into the financing of terrorist networks, and Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing.

In addition to these monitoring tasks, Atalanta has been given two additional tasks in which we have an executive mandate. I am referring to the fight against drug trafficking and arms trafficking.

Both tasks require the completion of a number of legal and procedural requirements to be fully effective; although the drug trafficking task has recently been partially activated by the EU.

Currently, ATALANTA does not operate within the 12 Nm of Somali territorial waters. As you know, last March the counter-piracy off the coast of Somalia United Nations Security Council Resolution 2608 was not renewed.

This resolution called for actions against piracy and arm robbery off the Coast of Somalia. We have modified our way of operating in the area but not our objectives, capabilities and means. Our area of operations is vast, from the Red Sea to the Strait of Hormuz and down to beyond the Seychelles, where EU NAVFOR ATALANTA remains committed as a maritime security Provider.

Our core tasks remain counter-piracy and the protection of vulnerable vessels transiting the area, with special attention to the WFP vessels. We have protected the delivery of almost 3 million tons of food and humanitarian aid to Somalia during the past 14 years.

3. Since its launch in 2008, what are the key actions that have enabled the EU Naval Force Somalia to eradicate maritime piracy in the Horn of Africa ?

Operation ATALANTA's force consists of up to two ships, up to four embarked helicopters, two maritime patrol aircraft, embarked aerial drones, an autonomous protection team embarked on one of the WFP ships, the Force Headquarters which is embarked on one of the ships deployed in the area and the operation headquarters which is in Rota.

A total of 20 countries are currently contributing to the operation, of which 16 belong to the EU, in addition to four other non-EU countries which are participating at different levels of cooperation with ATALANTA. These countries are Colombia, Montenegro, the Republic of South Korea and the Republic of Serbia.

This range of countries participating in the operation, both with means and personnel, demonstrates the commitment of all member states and allies of the European Union to this operation and its objectives.

Since its launch in 2008 as the first EU naval operation, EU NAVFOR Somalia:

- Holds a 100% success rate in protecting WFP vessels delivering humanitarian aid to internally displaced and refugees in Somalia;
- Ensures the protection of vulnerable vessels within the Area of Operations;
- Deters prevents and represses acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia;
- Cooperates and response to illicit maritime flows, including illicit trade financing terrorism;
- Supports the EU Integrated Approach for Somalia and the Horn of Africa together with its two EU sister missions, EUCAP Somalia and EUTM Somalia, the EU Delegation to Somalia and EU Special Representative to the Horn of Africa;
- Acts as a fundamental tool in the EU's Naval Diplomacy for the Indo-Pacific;
- Cooperates and supports all international organizations, naval forces and independent deployers present in the Area of Operations, such as CMF and EMASOH;
- Provides a unique legal framework to transfer pirates to regional states for their prosecution.

4. What are the prospects for the EU Naval Force Somalia in the coming years ?

Operation Atalanta has forged a name for itself that transcends the margins of an anti-piracy operation.

Today, we have the vocation to become a regional provider of maritime security through the execution of all the objectives and tasks I have already mentioned. Atalanta also goes beyond a mere naval operation. The EU itself has kept this reality in mind when, in the new concept of Coordinated Maritime Presences, it has relied heavily on Atalanta.

Atalanta to become an outstanding pillar of the diplomatic action of European countries in the Indian Ocean.

It is true that, due to the UNSCR 2608 non-extension, foreign forces are not to allow to operate in Somali territorial waters. Bur, as we said before, we have modified our way of operating in the area but not our objectives, capabilities and means. To some extent, but we are also confident that this is a temporary measure, marked by Somalia's own electoral Somalia's own electoral calendar. We know that we have the support of the European External Action Agency and the support of the Government of Spain.

5. Your closing remarks

In the short term, Atalanta's challenge is to consolidate the implementation of the new mandate received in December 2020, which assigns us new secondary tasks, including the executive tasks of combating drug trafficking and participating in the arms embargo on Somalia.

The consolidation of this architecture will allow us, while retaining our status as an anti-piracy operation, to become a global provider of maritime security.

The EU has recognized the projection of Atalanta by reserving for the Operation a role as a pillar of the Coordinated Maritime Presences concept, which is the instrument that will articulate the EU's naval diplomacy throughout the Indian Ocean. Atalanta is also called to play a relevant role in the new EU strategic review (Strategic Compass) and the EU Strategy for Cooperation in the Indian Ocean.

This new role is particularly critical in a region like the Indo-Pacific. The region contributes 60% of the world's GDP and 12% of the world's trade crosses the Suez Canal.

The main actors in the area are conscious of this importance and, thus, countries like China, India, Pakistan, Japan, Australia or New Zealand are developing their own strategies for the Indo-Pacific. The EU is aware of this circumstance and, thus, it is in the process of implementing its own Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific. We are glad to be one of its tools to guarantee our interests in the area. Atalanta also maintains privileged relations with most of these strategic players and, thus, it has become a reference in the domain of Maritime Security in the region.

EU Naval Force Somalia

1. Qu'est-ce que l'EU Naval Force Somalia ?

Fin 2008, le Conseil de l'Union européenne a adopté l'action commune 2008/851/PESC en vue d'établir l'opération militaire maritime exécutive de l'UE et de contribuer à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie. À l'époque, il s'agissait de l'une des menaces les plus importantes pour la navigation maritime mondiale. Au fil du temps, le mandat de l'EU NAVFOR a été adapté pour refléter l'évolution de la situation en mer et la présence accrue de la communauté internationale dans l'océan Indien occidental.

Fin 2020, l'opération ATALANTA a été prolongée jusqu'en décembre 2022 et son mandat a été adapté pour refléter ses nouvelles responsabilités. Les États membres de l'UE ont décidé que l'opération devait conserver sa mission principale, à savoir **protéger les navires** du Programme alimentaire mondial (PAM) et d'autres navires vulnérables, et **dissuader, prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée** en mer. À titre de tâche secondaire, l'opération Atalanta **surveille les activités de pêche au large de la Corne de l'Afrique et de l'océan Indien occidental** et contribue à la **surveillance du trafic d'armes et de drogues, du commerce illicite de charbon de bois et de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée**.

Atalanta faisant partie intégrante de l'approche de l'UE dans la Corne de l'Afrique et en Somalie, l'opération **soutient** ses missions sœurs **EUCAP-Somalia** et **EUTM-Somalia**, entretient des liens étroits avec les représentations de l'UE dans la région et **contribue à la mise en œuvre** de programmes de l'UE tels que MASE ou le **projet de la mer Rouge**, qui visent à renforcer **l'architecture régionale de sécurité maritime**.

EU Naval Force Somalia - Operation ATALANTA joue un rôle essentiel dans la politique de sécurité et de défense commune de l'UE. Elle soutient le gouvernement fédéral de la Somalie dans l'effort combiné pour la paix et la stabilité en Somalie et dans la Corne de l'Afrique, ainsi que pour le développement et l'amélioration de la sécurité maritime dans la région.

2. Quelles sont les missions de l'EU Naval Force Somalia ?

Atalanta est avant tout une opération anti-piraterie très réussie, en effet, la piraterie est contenue depuis la dernière attaque en avril 2019.

L'autre mission principale qui nous est confiée est la protection des navires du Programme alimentaire mondial des Nations unies, et d'autres navires vulnérables. Heureusement, sous l'œil vigilant de l'EUNAVFOR, jamais un de ces navires n'a vu ses marchandises compromises.

Cependant, le succès même de notre rôle nous a obligés à élargir l'éventail de nos responsabilités. Ainsi, depuis décembre 2020, l'UE nous a confié un certain nombre de tâches annexes visant à faire de l'opération Atalanta de l'EUNAVFOR un prestataire de sécurité maritime régionale.

Ces tâches annexes concernent la surveillance des activités illicites, telles que le trafic d'armes et de stupéfiants, le trafic de charbon de bois, dont les profits alimentent directement le financement des réseaux terroristes, ainsi que la Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

En plus de ces tâches de surveillance, Atalanta s'est vu confier deux tâches supplémentaires pour lesquelles nous avons un mandat exécutif. Je veux parler de la lutte contre le trafic de drogue et le trafic d'armes.

Ces deux tâches nécessitent l'accomplissement d'un certain nombre d'exigences juridiques et procédurales pour être pleinement efficaces, bien que la tâche relative au trafic de drogue ait récemment été partiellement activée par l'UE.

Actuellement, l'ATALANTA n'opère pas dans les 12 MN des eaux territoriales somaliennes. Comme vous le savez, en mars dernier, la résolution 2608 du Conseil de sécurité des Nations unies sur la lutte contre la piraterie au large de la Somalie n'a pas été renouvelée.

Cette résolution appelait à des actions contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes. Nous avons modifié notre façon d'opérer dans la zone, mais pas nos objectifs, nos capacités et nos moyens. Notre zone d'opérations est vaste, de la mer Rouge au détroit d'Ormuz et jusqu'au-delà des Seychelles, où EU NAVFOR ATALANTA reste engagée en tant que prestataire de sécurité maritime.

Nos tâches principales restent la lutte contre la piraterie et la protection des navires vulnérables transitant dans la zone, avec une attention particulière pour les navires du PAM. Nous avons protégé la livraison de près de 3 millions de tonnes de nourriture et d'aide humanitaire à la Somalie au cours des 14 dernières années.

3. Depuis son lancement en 2008, quelles sont les actions clés qui ont permis à l'EU Naval Force Somalia d'éradiquer la piraterie maritime dans la Corne de l'Afrique ?

La force de l'opération ATALANTA comprend jusqu'à deux navires, jusqu'à quatre hélicoptères embarqués, deux avions de patrouille maritime, des drones aériens embarqués, une équipe de protection autonome embarquée sur l'un des navires du PAM, le quartier général de la force qui est embarqué sur

l'un des navires déployés dans la zone et le quartier général de l'opération qui se trouve à Rota.

Au total, 20 pays contribuent actuellement à l'opération, dont 16 appartiennent à l'UE, en plus de quatre autres pays non membres de l'UE qui participent à différents niveaux de coopération avec ATALANTA. Ces pays sont la Colombie, le Monténégro, la République de Corée du Sud et la République de Serbie.

Cet éventail de pays participant à l'opération, tant en termes de moyens que de personnel, démontre l'engagement de tous les États membres et alliés de l'Union européenne envers cette opération et ses objectifs.

Depuis son lancement en 2008 en tant que première opération navale de l'UE, EU NAVFOR Somalia :

- Affiche un taux de réussite de 100 % dans la protection des navires du PAM qui fournissent une aide humanitaire aux personnes déplacées et aux réfugiés en Somalie ;
- Assure la protection des navires vulnérables dans la zone d'opérations ;
- Détourne, prévient et réprime les actes de piraterie et les vols à main armée en mer au large de la Somalie ;
- Coopère et réagit aux flux maritimes illicites, y compris le commerce illicite finançant le terrorisme ;
- Soutient l'approche intégrée de l'UE pour la Somalie et la Corne de l'Afrique avec ses deux missions sœurs de l'UE, EUCAP Somalia et EUTM Somalia, la délégation de l'UE en Somalie et le représentant spécial de l'UE pour la Corne de l'Afrique ;
- Agit comme un outil fondamental dans la diplomatie navale de l'UE pour l'Indo-Pacifique ;
- Coopère et soutient toutes les organisations internationales, les forces navales et les déployeurs indépendants présents dans la zone d'opérations, tels que la CMF et l'EMASOH ;
- Fournit un cadre juridique unique permettant de transférer les pirates aux États de la région afin qu'ils soient poursuivis.

.

4. Quelles sont les perspectives de l'EU Naval Force Somalia dans les années à venir ?

L'opération ATALANTA s'est forgée un nom qui dépasse les limites d'une opération de lutte contre la piraterie.

Aujourd'hui, nous avons vocation à devenir un fournisseur régional de sécurité maritime grâce à l'exécution de tous les objectifs et tâches que j'ai déjà mentionnés. ATALANTA va également au-delà d'une simple opération navale. L'UE elle-même a gardé cette réalité à l'esprit lorsque, dans le nouveau concept de présences maritimes coordonnées, elle s'est largement appuyée sur ATALANTA.

ATALANTA est appelé à devenir un pilier exceptionnel de l'action diplomatique des pays européens dans l'océan Indien. Il est vrai que, en raison de la non-extension de la résolution 2608 du Conseil de sécurité des Nations unies, les forces étrangères ne sont pas autorisées à opérer dans les eaux territoriales somaliennes. Mais, comme nous l'avons déjà dit, nous avons modifié notre façon d'opérer dans la région, mais pas nos objectifs, nos capacités et nos moyens. Dans une certaine mesure, mais nous sommes également convaincus qu'il s'agit d'une mesure temporaire, marquée par le propre calendrier électoral de la Somalie. Nous savons que nous avons le soutien de l'Agence européenne pour l'action extérieure et le soutien du gouvernement espagnol.

5. Un dernier mot

À court terme, le défi d'ATALANTA est de consolider la mise en œuvre du nouveau mandat reçu en décembre 2020, qui nous assigne de nouvelles tâches secondaires, notamment les tâches exécutives de lutte contre le trafic de drogue et de participation à

l'embargo sur les armes à destination de la Somalie. La consolidation de cette architecture nous permettra, tout en conservant notre statut d'opération anti-piraterie, de devenir un fournisseur global de sécurité maritime. L'UE a reconnu la projection d'ATALANTA en réservant à l'opération un rôle de pilier du concept de présences maritimes coordonnées, qui est l'instrument qui articulera la diplomatie navale de l'UE dans tout l'océan Indien.

ATALANTA est également appelée à jouer un rôle pertinent dans le nouvel examen stratégique de l'UE (Strategic Compass) et dans la stratégie de coopération de l'UE dans l'océan Indien. Ce nouveau rôle est particulièrement crucial dans une région comme l'Indo-Pacifique. La région contribue à 60% du PIB mondial et 12% du commerce mondial traverse le canal de Suez.

Les principaux acteurs de la région sont conscients de cette importance et, par conséquent, des pays comme la Chine, l'Inde, le Pakistan, le Japon, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande élaborent leurs propres stratégies pour l'Indo-Pacifique. L'UE est consciente de cette situation et est en train de mettre en œuvre sa propre stratégie de coopération dans la région indo-pacifique. Nous sommes heureux d'être l'un de ses outils pour garantir nos intérêts dans la région. Atalanta entretient également des relations privilégiées avec la plupart de ces acteurs stratégiques et est ainsi devenu une référence dans le domaine de la sécurité maritime dans la région.

La problématique de la pêche INN dans la charte de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique

Par Ousmane BALDE
Docteur en droit public, Faculté des Sciences Juridiques et Politique, Université Cheikh Anta Diop
Chargé de cours à l'Université Sine Saloum Elhadji Ibrahima Niass (USSEIN), Campus Fatick
Spécialiste du droit international de la sécurité maritime[1]

L'Afrique est un continent largement couvert par les eaux. De l'océan atlantique à l'océan indien, l'Afrique est bordée par des mers et arrosée par des fleuves. Cet « ensemble bleu » est source de développement et lieu de prédilection des activités criminelles. Pour parer à ces phénomènes, le 15 novembre 2016 était adoptée, à Lomé, au Togo, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique. Cet instrument se veut pour objectif d'éradiquer les menaces maritimes comme la pêche illicite. La problématique de la pêche illicite dans cette charte est l'objet de notre réflexion.

Pour cerner l'expression de pêche illicite non déclarée et non réglementée (pêche INN), il convient de définir le concept de pêche. Cette notion a pu être définie[2] comme l'acte de capturer ou de chercher à capturer, d'extraire ou de tuer par quelque moyen que ce soit des espèces biologiques dont le milieu de vie normal ou dominant est l'eau. La pêche comprend toutes activités ayant pour finalité directe la capture, telles que la recherche de poisson et l'utilisation d'instruments destinés à attirer les animaux marins, quelle que soit l'espèce à laquelle ils appartiennent[3]. De façon générale, nous pouvons dire que la pêche renvoie à toute activité d'exploitation des « ressources biologiques »[4] qui se trouvent dans la mer ou qui en dépendent[5].

Le fléau de la pêche INN peut être considéré comme l'une des conséquences du principe de la liberté des mers[6], ardemment défendu en 1609 par Grotius dans Mare Liberum[7]. De cette théorie en résulta une situation de « tragédie des biens communs »[8], menant progressivement à la fin de l'idée de liberté de la pêche absolue et des ressources laissées

en libre accès. Elle est en quelque sorte à l'origine du développement de la pêche INN[9].

Mais, c'est le Plan d'Action International de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) qui donne la définition de cette notion. Dans ce texte, elle est considérée selon les termes suivants : «

3.1. Par la pêche illicite, on entend des activités de pêche :

3.1.1. effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un Etat, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevenant à ses lois et règlements ;

3.1.2.effectuées par des navires battant pavillon d'Etats qui sont parties à une organisation régionale de gestion des pêches compétente, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les Etats ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable ; ou

3.1.3.contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par les Etats coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétente.

3.2. Par pêche non déclarée, on entend des activités de pêche :

3.2.1. qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ; ou

3.2.2. entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente, qui n'ont pas été déclarées ou l'ont été de façon fallacieuse, contrevenant ainsi aux procédures de déclaration de cette organisation.

3.3. Par pêche non réglementée, on entend des activités de pêche ;

3.3.1. qui sont menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un Etat non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ; ou

3.3.2. qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'Etat en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international. »[10]

---

1 L'auteur a soutenu une thèse sur Les instruments juridiques sur la sécurité maritime en Afrique.

2 Article 4 du code de la marine marchande du Sénégal

3 DIOUF (F.), Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal, op. p. 47

4 En principe, cette expression est supposée désigner toutes les ressources qui se trouvent dans la mer ou en dépendent et qu'il est possible de qualifier de « biologiques » d'après la terminologie retenue dans la disposition de base de l'article 56 de la Convention sur le droit de la mer. Autrement dit, le mot « biologiques » s'emploie ici comme un antonyme de « non biologiques » ; voir DUPUY (R.J.) et VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Bruxelles, éd. Economioca et Bruylant, 1985, p. 822.

5 DUPUY (R.J.) et VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Bruxelles, éd. Economioca et Bruylant, 1985, p. 822

6 « Libre navigation en pleine mer universellement reconnue en principe » G. Cornu, Vocabulaire juridique, PUF-Quadrige, 9ème édition, Paris, 2011, 1083 p., p.523 dans la 3ème édition

7 H. Grotius, Mare Liberum, 1609-2009, texte original en latin et traduction anglaise de R. Feenstra, 2009, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, LXV, 178 pages

8 VERNIZEAU (D.). Vers des prêcheries mondiales durables : contribution de l'Union européenne au concept de pêche responsable, thèse de doctorat en droit public, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2013, p. 14

9 Voir notre thèse de doctorat en droit public Contribution à l'étude sur la pertinence des instruments juridiques sur la sécurité maritime en Afrique, p.25

10 Plan d'Action (PAI-INN) / IPOA-IUU) adopté par consensus à la 24ème session du Comité des Pêches de la FAO (COFI) le 2 mars 2001 et approuvé par la 120ème session du Conseil de la FAO le 23 juin 2001 : Texte disponible à : www.fao.org/DOCREP/003/y1224E/Y1224E00.HTM ; Voir l'Annexe 1, pp. 109-110.

Photo : A. Urcelayeta / FAO

Le « législateur » africain, dans la charte de Lomé, a repris la définition donnée par la FAO[11]. Pour Tafsir Malick NDIAYE, il faut retenir qu'une telle définition est forcément évolutive vu la nature des activités en question et leur prolificité mais surtout l'ingéniosité de ceux qui s'adonnent à la pêche INN[12].

A la lumière d'une telle définition, une question se pose : quels sont les aspects de lutte contre la pêche INN dans la charte de Lomé sur la sécurité et la sureté maritimes et le développement en Afrique du 15 octobre 2016 ?

Le champ de lutte contre la pêche illicite non déclarée et non réglementée (pêche INN) est un domaine d'étude où les règles spécifiques et le droit commun se concilient, où « le droit public et le droit privé s'affrontent »[13], où plusieurs branches du droit international public se côtoient : le droit international de la mer, le droit international de l'environnement, le droit international des droits de l'homme, le droit international de la pêche maritime et subsidiairement le droit international économique[14].

La pêche illicite non déclarée et non réglementée (pêche INN) est un problème et une menace mondiale pour les ressources halieutiques et les écosystèmes marins qui nuisent aux pêcheurs et aux communautés côtières[15].

La pêche INN est, de nos jours, l'une des sources les plus pernicieuses d'insécurité en mer. Elle est même une menace à la paix sociale. C'est au regard de tout cela que la Charte a été élaborée. Elle se présente comme un cadre général de lutte contre la pêche INN en Afrique (I). Étant une base normative solide, elle adopte une approche axiomatique pour lutter contre le fléau (II).

I) LA CHARTE DE LOME UN CADRE GENERAL DE LUTTE CONTRE LA PECHE INN

11 La Charte de Lomé sur la sécurité et la sureté maritimes et le développement en Afrique du 15 octobre 2016, article 1ier. Les rédacteurs de ce texte ont fait usage d'une véritable synonymie.

12 NDIAYE (T.M), « La pêche illicite non déclarée et non réglementée en Afrique de l'ouest », op.cit. p. Dans le même texte, pour montrer les innovations intervenues dans le domaine de la pêche, il écrit : « Ce, d'autant que la technologie est très au point. Les innovations sont de plus en plus étonnantes, en particulier dans le domaine du repérage du poisson : utilisation des aéronefs et du sonar dans la pêche à la senne coulissante et dans le chalutage guidé. L'utilisation nouvelle des chaluts flottants, les nouvelles manoeuvres de filet, les pompes à poisson, la généralisation de l'emploi des fibres synthétiques, les nouvelles techniques de congélation et de traitement du poisson, les bateaux-gigognes, navires-usines accompagnés de nombre de bateaux de tonnage moindre chargés de pêcher le poisson et reposant sur un réseau étendu de ports de complaisance ou d'abris naturels où se font les déchargements, les réparations et autres rotations des équipages, complètent le tableau. » ; Voir aussi FAO, Collaboration entre institutions internationales dans le domaine des pêches, document COFI/71/g(b), Annexe III, p. 15.

13 Expression empruntée à madame Fatou DIOUF, Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal, op. p. 53

14 Pour comprendre le rôle du droit international économique dans la préservation de la sécurité maritime, il faut surtout voir les règles édictées par l'OMC en matière de protection d'environnement. Voir ORLIAC (TH.), L'OMC, est-elle efficace en matière de la protection de l'environnement ?, Cours-séminaire d'économie internationale, Science po Paris, 2009.

15 Selon les chiffres fournis par la FAO, la pêche illicite représente jusqu'à 26 millions de tonnes de poissons par an, un chiffre qui représente plus de 15% de la production annuelle de pêche de capture. (Voir REPETTO M.S., « Le Pérou et la mise en place de l'Accord sur les mesures du ressort de l'Etat du port prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée » in

La Charte de Lomé sur la sécurité et la sureté maritime et le développement en Afrique n'est pas un texte « tombé ex-nihilo ». Les Etats africains étaient pendant longtemps Parties de traités de lutte contre les menaces en mer comme la pêche illicite. Les décideurs africains se sont largement inspirés des normes du droit international pour édicter la Charte de Lomé (A). A la lumière des dispositions du texte de Lomé, on se rend compte qu'il est une continuité des initiatives africaines en matière de lutte contre la pêche illicite (B).

A) La charte de Lomé, un instrument inspiré des règles de droit international général pour la lutte contre la pêche INN

Dans le corps des règles de droit international qui concourent à la lutte contre les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, il y a les normes du droit de la mer et celles relatives à la conservation des ressources biologiques.

En évoquant les règles du droit de la mer en termes de lutte contre la pêche illicite comme sources inspirantes du législateur africain dans l'élaboration de la Charte de Lomé du 15 octobre 2016, revient à relever les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et certains articles des textes de Genève de 1958.[16]

La Convention de Montego Bay, pour sa part, s'intéresse à l'ensemble des espaces maritimes et les différentes activités qui y sont développées. Et le législateur africain, en élaborant la charte de Lomé, a pris en compte certains aspects développés le 10 décembre 1982.[17]

La convention de Montego Bay ne fait certes pas allusion, de façon expressis verbis, à la pêche INN, mais elle parle de la « protection et la préservation du milieu marin »[18] et « exploitation des ressources naturelles ».

L'expression « activités menées dans la Zone » définie à l'article premier de la Convention peut couvrir les activités de pêche comme celles qui sont illégales, prohibées par la Charte. En plus, l'article 61 de la CNUDM doit à l'Etat le droit de fixer le volume admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques dans sa zone économique exclusive[19]. Cette disposition est une source d'inspiration du législateur africain dans la lutte contre la Pêche illicite non déclarée et non réglementée (Pêche INN). La mise en application de cette disposition au regard du texte africain permet « *une exploitation optimale des ressources biologiques* »[20]. La lecture combinée de ces deux articles et des articles 192[21] et 193[22] de la convention permet d'atteindre un objectif fixé à l'article 3

GUILET (N.) et JUDE (J.M), Le droit des activités maritimes et portuaires, Paris, LGDJ, Institut Universitaire Varenne, Collection Colloques et Essais, 2019, p.197.

16 Il s'agit des quatre conventions de Genève adoptées le 29 avril 1958.

17 Sur le troisième point du préambule, les Etats africains ont pris en considération certains articles de la CNUDM.

18 Voir par exemple article 56 de la convention. La partie XII de la convention est intitulée : protection et préservation du milieu marin.

19 L'article 61, alinéa 1e le détermine ainsi : « 1. L'Etat côtier fixe le volume admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques dans sa zone économique exclusive. » Cet article est intitulé : Conservation des ressources biologiques.

20 Voir l'article 62 de la convention de Montego Bay.

21 L'article 192, intitulé Obligation d'ordre général, se libelle ainsi : « Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. »

22 Cet article dont le titre est : Droit souverain des Etats d'exploiter leurs ressources naturelles donne droit aux Etats en ces termes : « Les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin. »

23 Cet article 3 détermine les objectifs des africains à travers la charte.

24 Elle est l'une des quatre conventions de Genève sur le droit de la mer adoptées le 29 avril 1958.

25 L'article 2 définit cette notion comme « l'ensemble des mesures rendant possible le rendement optimum constant de ces ressources, de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres »

26 Voir son article 3.

27 Voir son article 4.

28 Le Comité des pêches de la FAO, à l'occasion de sa vingt-quatrième session, a adopté le Plan d'action international visant à prévenir,

de la Charte de Lomé à savoir « *prévenir et réprimer la criminalité nationale et transnationale notamment (…) la pêche INN* »[23].

Avant ces textes, il y a la Convention internationale sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer[24] qui a posé les premiers jalons de la lutte contre la pêche illicite. Elle concerne une large gamme de dispositions concernant la conservation des ressources biologiques de la haute mer. Tout en définissant la notion de « conservation des ressources biologiques de la haute mer »[25], elle détermine les conditions dans lesquelles les nationaux d'Etat[26] et les nationaux de deux ou plusieurs Etats[27] pratiquent la pêche en haute mer. Grâce aux dispositions de cette convention, la pêche illicite non déclarée et non règlementée n'est pas un « enfant oublié » dans la Charte de Lomé.

Ce qui est flagrant dans la lecture de la Charte de Lomé est le fait que ce texte a repris la définition de la pêche INN donnée par le Plan d'Action International visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) de la FAO[28]. Ce texte de la FAO, bien que relevant du droit souple, a été d'un apport considérable dans la rédaction de la Charte de Lomé. Après cette source de la Charte de Lomé relevant du droit international « vert », il y a également la Résolution A/RES/67/79 du 11 décembre 2012 sur la viabilité des pêches de l'Assemblée Générale des Nations Unies[29] exprimant les graves préoccupations de l'ONU devant le fait que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée demeure l'une des menaces les plus graves pour les stocks halieutiques et les écosystèmes marins et qu'elle continue d'avoir des répercussions considérables sur la conservation et la gestion des ressources marines, ainsi que sur la sécurité alimentaire et l'économie de nombreux États, notamment les pays en développement de l'Afrique.

Le droit international n'a été avare en termes de dispositions inspirant le législateur africain en matière de lutte contre la pratique illégale de pêche[30]. Ce texte de Lomé a été adopté en « terre fertile » parce qu'il a trouvé des initiatives déjà enclenchées par les Etats africains.

B) La charte de Lomé une continuité des initiatives africaines dans la lutte contre la pêche INN

La Charte de Lomé représente l'étape la plus récente d'un engagement progressif de l'Union Africaine dans la gouvernance des mers et des océans[31]. Elle peut se présenter comme une prise de conscience maritime en Afrique en termes de lutte contre la pêche. Pour parer à ce fléau, bien avant l'avènement

contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INDNR), lequel a été approuvé le 23 juin 2001 par le Conseil de la FAO, lors de sa cent vingtième session.

29 Cette résolution a été adoptée lors de la Soixante-septième session.

30 Voir tous ces instruments avec DIOUF (F.), Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non déclarée non réglementée (INN) au Sénégal, Dakar, L'Harmattan, 2015, pp.88 et suivantes

31 CALIGIURI (A.), « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique », mis en ligne le 06 mars 2017. URL : http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1454, consulté le 02-12-2020 à 17h 06

32 Voir point 174 du préambule de la Charte de Lomé

33 L'intitulé exact de ce texte est : 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. Il a été adopté par les Gouvernements de l'Angola, du Bénin, du Burkina Faso, du Burundi, du Cameroun, du Cap-Vert, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, du Libéria, du Mali, du Niger, du Nigeria, de la République Centrafricaine, de la République Démocratique du Congo, de Sao Tomé-et- Principe, du Sénégal, de la Sierra Leone, du Tchad et du Togo le 25 juin 2013 à Yaoundé.

34 En vue de l'amélioration de l'économie bleue de l'Afrique, une Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) a été adopté par l'Union africaine (UA) il y a un peu plus de 5 ans. Cette stratégie a été conçue comme un outil pour faire face aux défis maritimes de l'Afrique en matière de développement durable et de compétitivité.

35 CALIGIURI (A.), « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique », mis en ligne le 06 mars 2017. URL : http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1454

de la charte, les Etats africains avaient pris des initiatives constituant des étapes importantes à l'adoption du texte de Lomé à travers la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (stratégie AIM 2050), adoptée par la Conférence de l'Union africaine en janvier 2014 dont la mise en oeuvre doit être conforme au droit maritime international[32] et le Code de Conduite de Yaoundé[33].

En matière de lutte contre la pêche, la Charte de Lomé reprend l'esprit de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM-2050)[34], dont la vision est de « favoriser la création d'une plus grande richesse des océans et des mers d'Afrique en développant une économie bleue florissante, durable, sécurisée et respectueuse de l'environnement »[35].

La Charte a défini la Stratégie AIM-2050 comme étant la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, adopté par la Conférence de l'Union le 27 janvier 2014. Cette définition montre combien la Charte a pris en compte les dispositions de la Stratégie AIM 2050. De ce fait, la Stratégie AIM 2050 doit être interprétée et mise en oeuvre en se référant à tous les cadres règlementaires de l'UA, nationaux et internationaux, et aux initiatives maritimes en cours en Afrique, qui incluent les dispositions de la Charte de Lomé en matière de lutte contre la pêche illicite non déclarée non réglementée (pêche INN). Pour atteindre les objectifs de la Charte, le législateur africain demande à « intensifier la mise en oeuvre de la Stratégie AIM 2050 conformément au droit maritime international »[36]. En se fondant sur la Stratégie AIM 2050 en matière de pêche durable et d'aquaculture[37], la Charte de Lomé devra élaborer et mettre en oeuvre une politique commune de la pêche pour la conservation, la gestion et l'exploitation des stocks de poissons conformément à l'approche de l'écosystème et du principe de précaution.

En plus de la Stratégie AIM 2050, il y a le Code de Conduite de Yaoundé. Ce texte de droit « vert » a été d'une forte inspiration pour les décideurs africains dans l'élaboration de la Charte de Lomé. En effet, le Processus de Yaoundé, dans son préambule, salue les initiatives des Nations Unies et des organisations régionales et sous régionales pour leur apport dans la formations, l'assistance technique et autres formes de renforcement des capacités pour aider les gouvernements à adopter et à appliquer des mesures pratiques pour appréhender et traduire en justice les personnes impliquées dans les crimes transnationaux organisés dans le domaine maritime, notamment les actes de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)[38].

Ce texte en déterminant les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime cite la pêche illégale, illicite et non déclarée[39]. C'est ainsi que, dans son objet et portée[40], il a demandé d'interdire les navires et/ou aéronefs soupçonnés de commettre des actes de pêche INN. C'est véritablement à l'article 8 que se trouve le siège de la lutte contre la pêche INN dans ce Code. Dans cet article, les décideurs rencontrés à Yaoundé ont défini les mesures visant à réprimer la pêche illégale, non règlementée et non déclarée. A l'alinéa 1e, ils demandent aux Etats de se consulter « aux niveaux bilatéral et

36 Voir article 3 alinéa g de la Charte de Lomé.
37 Ce programme a été déterminé par la Déclaration d'Abuja du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique sur la pêche durable et l'aquaculture de 2005 et la Conférence des ministres de l'UA en charge de la pêche et de l'aquaculture (CAMFA) de 2010.
38 Voir le point 16 du préambule du Code de conduite
39 Article 1e . 5. i
40 Son article 2 est intitulé objet et portée.
41 Voir l'alinéa 2 du Code de conduite.
42 Voir l'article 3, paragraphe e de la Charte de Lomé.
43 AMAR (R.), « Impact de l'anthropisation sur la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes marins », [VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement, (8), octobre 2010

sous-régional pour la formulation et l'harmonisation de politiques pour la conservation, la gestion et l'utilisation durable des ressources biologiques marines chevauchant les zones maritimes, fortement migratoires ou se trouvant en haute mer. » Un procédé pareil est prévu à l'article 8 de la Charte où une harmonisation des législations nationales pour réprimer les actes illicites en mer.

Pour prévenir et combattre la pêche illégale, non réglementée et non déclarée et pour protéger les ressources halieutiques en vue de leur utilisation à long terme pour soutenir les moyens d'existence en Afrique de l'Ouest et du Centre, les Etats signataires doivent coopérer et collaborer avec les entités sous-régionales chargées des pêcheries et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)[41]. Sur cette question, le Code de conduite a été pour la Charte de Lomé une « soupape ». Non seulement, à l'image du Code de conduite, la Charte préconise la coopération entre Etats et organisations régionales et sous-régionales pour juguler les menaces maritimes, mais également le texte de Lomé recommande la création d' « institutions nationales, régionales et continentales appropriées et assurer la mise en oeuvre de politiques appropriées susceptibles de promouvoir la sûreté et la sécurité en mer »[42] en vue de l'atteinte de ses objectifs.

La Charte de Lomé est une véritable normative juridique en matière de lutte contre la pêche INN. Elle est à la fois un texte contraignant et continental. Du coup, elle se présente comme un cadre général de lutte contre le fléau de pêche INN. En même temps, elle adopte une approche axiomatique.

Photo : Giulio Napolitano/FAO

II) LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN, UNE APPROCHE AXIOMATIQUE DANS LA CHARTE DE LOME

L'approche axiomatique peut consister en une expression de vérités. En termes de lutte contre la pêche illicite, elle est une préservation des ressources naturelles (A). Sous cet angle, elle est une promotion de l'économie bleue (B).

A) La lutte contre la pêche INN, une préservation des ressources naturelles

La lutte contre la pêche illicite contribue à la préservation des ressources naturelles marines. Cette approche s'explique par la conciliation entre la pêche et l'environnement. La Convention de Montego Bay semble être le premier texte à préconiser la préservation des ressources naturelles. Dans son préambule, les Nations Unies souhaitent établir, au

44 AMAR (R.), « Impact de l'anthropisation sur la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes marins », op.cit. Il en a cité cinq au total, parmi lesquels, la pêche, la pollution chimique et l'eutrophisation, la dégradation physique des habitats, l'invasion d'espèces exotiques, le changement climatique

45 SADELEER (N.DE.) et BORN (C.H.), Droit international et communautaire de la biodiversité, Paris, Dalloz, 2004, p.15.

46 Voir l'article 61, alinéa 2 de la CNUDM.

47 La biodiversité est définie à l'article 1 comme « la variété et à ta variabilité de la vie sur terre : C'est une mesure de la diversité des organismes présents dans différents écosystèmes, y compris les variations génétiques, les variations de l'écosystème ou les variantes d'espèces (nombre d'espèces) dans le domaine Maritime »

48 Il s'agit de l'alinéa 1

49 Voir les alinéas 2 et 3 de cet article.

moyen de la Convention, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les Etats, un ordre juridique pour les mers et les océans qui favorisent les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologique, la protection et la préservation du milieu marin.

Accord-cadre signé le 5 juin 1992 par 186 Etats, la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) constitue la première manifestation en droit international de la volonté des Etats de considérer la biodiversité de manière globale[43]. La biodiversité marine est fragilisée par les activités humaines.

Les actes de pollution, jumelés aux activités de pêche illicite compromettent à la préservation des ressources biologiques. C'est en ce sens que Rachid AMAR considère la pêche comme une cause d'incidence sur la biodiversité marine, aux niveaux génétique, spécifique et écosystémique[44].

En Afrique, cet intérêt se traduit par l'adoption de la Charte de Lomé. C'est ce qui pousse au législateur de contribuer à « la protection de la biodiversité et de l'utilisation durable des ressources marines de la planète ». Cette posture témoigne de la nécessité de préserver la biodiversité du fait de la surexploitation des ressources biologique marines[45]. L'exploitation excessive a provoqué la chute des effectifs de certaines espèces. La préservation des ressources marines fait partie des principes fondamentaux sous-tendant la Charte de Lomé. En son article 1e, elle les définit comme « les éléments dont les plantes, les animaux et les êtres humains ont besoin pour la vie d'origine marine. »

En intégrant dans le préambule de la Charte la Convention sur la diversité biologique adoptée à Rio de Janeiro le 5 juin 1992, et à la Convention sur la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin et côtier en Afrique de l'Est, adoptée à Nairobi le 21 juin 1985 et la Convention pour la coopération dans la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin et côtier de la côte Atlantique des régions d'Afrique occidentale centrale et australe adoptée le 23 mars 1981 à Abidjan, le législateur de Lomé reconnait aux Etats des droits souverains sur leurs ressources.

La Charte couvre « toutes les mesures visant à assurer l'exploitation durable des ressources marines et l'optimisation des opportunités de développement des secteurs liés à la mer » Cet aspect du champ d'application de la Charte semble corroborer certaines dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Pour conforter ses droits souverains sur leurs ressources, l'Etat côtier doit veiller à ce que les ressources biologiques ne soient pas « compromis par une surexploitation »[46]. Ce qui permet d'atteindre l'objectif d'une « exploitation optimale » prévue à l'article 62, paragraphe 1.

En définissant la biodiversité comme la variété et à la variabilité de la vie sur terre[47], la Charte détermine un régime individuel de responsabilité avant d'établir un régime collectif pour préserver les ressources naturelles marines. Son article 6 est le siège de ce premier type de régime de responsabilité. Cet article consacre l'action de l'Etat « sur la base de ses réalités propres ».

Sur ce fondement, l'article 9 de la Charte demande à chaque Etat d'adopter des politiques garantissant la disponibilité des ressources. Son article 20 incite les Etats à adopter « des politiques de pêche et aquacoles appropriées, aux fins de la conservation, la gestion et l'exploitation durable des stocks de poissons et d'autres ressources biologiques »[48] Son alinéa 3 aborde expressément la lutte contre la pêche illicite dans les politiques intérieures des Etats :

50 Il s'agit de l'arrêté N°A/2017/130/MPAEM/CAB portant approbation du plan d'action national visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non règlementée (PAN-INN) du 1e février 2017.

« chaque Etat partie prend les mesures appropriées pour lutter efficacement contre les activités de pêche INN dans le cadre de ses juridictions nationales et pour prendre les mesures juridiques visant à poursuivre les auteurs de pêche INN. » L'article 28 prohibe l'exploitation illégale et le vol des ressources marines. Dans ce cas, il demande à chaque Etat Partie de s'efforcer à prévenir et à lutter contre l'exploitation illégale et le vol des ressources marines présentes dans son espace maritime. Il interdit même le commerce des espèces tirées du pillage et de l'exploitation illégale des ressources marines[49].

Ces différentes dispositions contribuent à la préservation des ressources marines ; mais également elles permettent de mettre en oeuvre la responsabilité des Etats. C'est dans ce contexte que des Etats comme la Guinée ont adopté des mesures internes pour lutter contre la pêche illicite. Le pays de Sékou Touré a adopté l'arrêté portant approbation du plan d'action national visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non règlementée (PAN-INN)[50]. Pour mieux lutter contre la pêche INN, certains pays africains ont adopté des Codes de marine marchande.[51] Ces textes ont fortement inspiré le législateur dans l'élaboration de la Charte en matière de préservation des ressources marines.

B) La lutte contre la pêche INN, une promotion de l'economie maritime

La pêche est un levier incontournable pour le développement des Etats. La persistance de la pêche illicite plonge les Etats dans une situation générale d'étiolement économique. L'économie bleue peut jouer un rôle essentiel dans la transformation structurelle de l'Afrique, la croissance économique durable et le développement social…

L'approche du développement de l'économie bleue se fonde sur un usage durable et une gestion conservatoire des écosystèmes aquatiques et marins et des ressources qui leurs sont associées. L'économie maritime ou économie bleue[52] s'appuie sur la gestion intégrée des zones côtières (GIZC). Cette méthode est centrée sur l'écosystème et intègre les principes du développement durable énoncés dans le rapport des Nations Unies Une Économie verte dans un Monde bleu[53]. Pour mieux assurer leur développement, les pays africains doivent intégrer dans toute la mesure du possible l'économie bleue dans leurs stratégies de développement nationales et régionales[54].

La plupart des pays ACP, en particulier en Afrique, ont déclaré une grande zone économique exclusive (200 milles marins) et sont en droit de réclamer ou de déclarer leur compétence sur le plateau continental. Pour les pays qui n'ont pas les ressources pour identifier et détourner les pêcheurs INN, cette situation rend vulnérables leurs eaux, avec des conséquences écologiques, sociales, économiques et juridiques. Dans la plupart des pays ACP, les données sur les débarquements de poisson ne sont pas claires et il est difficile d'estimer combien ces pays perdent à cause de la pêche illégale. Cette pêche INN contribue à la remise en cause du principe de souveraineté sur les ressources naturelles[55].

51 En Guinée, c'est la Loi LI 95/23/CTRN du 12 juin 1995, portant Code de la Marine Marchande. Au Sénégal, il s'agit de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande ; au Togo c'est la loi W 2016-028 du 11/10/16 portant code de la marine marchande…
52 Pour mieux comprendre ce concept, voir Adam ABDOU HASSAN, sur son blog, « L'économie bleue, un modèle de solutions africaines aux problèmes africains », 18 janvier 2017, https://blogs.mediapart.fr/adam-abdou-hassan/blog/180117/l-economie-bleue-un-modele-de-solutions-africaines-aux-problemes-africains-0 ou https://theconversation.com/economie-bleue-en-afrique-des-ressources-naturelles-tres-disputees-59506 Gunther PAULI, L'économie bleue, Nouvelles Editions Caillade, coll. L'innovation Créatrice, Lyon, 2012 et octobre 2017 – The Blue Economy. Paradigm Publishers, 2010 ; il s'agit essentiellement d'une économie sans déchets, fondée sur « l'intelligence de la nature, opposée à l'économie rouge, industrielle, l'économie verte du développement durable. L'océan n'entre pas en ligne de compte dans cette approche. […]
53 Le rapport prend en compte les trois piliers (environnemental, économique et social) de la durabilité mis en exergue dans le document final de Rio+20, L'Avenir que nous voulons (2012), ainsi que le programme quinquennal d'action des Nations Unies 2012-2016.

Pour promouvoir cette économie, la Charte définit l'Economie bleue/marine comme « le développement économique durable axé sur les mers et qui utilise des techniques telles que l'aménagement du territoire pour intégrer l'utilisation des mers et des océans, des côtes, des lacs, des cours d'eau et des nappes souterraines à des fins économiques, y compris; mais sans s'y limiter, la pêche, l'extraction minière, la production d'énergie, l'aquaculture et les transports maritimes, avec la protection de la mer en vue d'améliorer le bien-être social ». De cette définition, nous pouvons dire que la préservation des ressources naturelles marines contribue au développement durable des pays côtier parce que certaines populations vivent essentiellement des activités liées à la mer comme la pêche.

C'est dans ce sens que deux des objectifs du texte de Lomé sont de « promouvoir une économie maritime, l'économie bleue/marine, florissante et durable » et de « sensibiliser davantage les communautés riveraines des espaces maritimes afin d'assurer le développement durable des zones côtières et de la biodiversité ». Cet article 3, en déterminant ces deux objectifs, promeut l'économie bleue/marine.

Le chapitre IV avec son intitulé développement de l'économie bleue/marine, est la charpente de la Charte en termes de développement maritime. L'article 19, première disposition de ce chapitre exhorte les Etats à exploiter et à explorer leur domaine maritime. Cet appel permet aux pays côtiers de tirer profit de leurs ressources naturelles marines pour l'épanouissement des populations. Et cela doit se faire « conformément aux normes et principes internationaux pertinents ». Ce qui veut dire que l'exploitation des ressources marines à des fins économiques doit se faire tout en évitant de mener des activités illégales tendant à épuiser les ressources disponibles comme la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INN). L'alinéa 2 de cet article va plus loin en impliquant des acteurs non étatiques en particulier le secteur privé « pour le développement et la mise en oeuvre de l'économie bleue/marine. »

Dans le cadre d'une politique de développement intégré, l'article 26 de la Charte peut être un exemple. Il dispose que : « Chaque Etat partie préserve l'environnement marin et protège les espèces biologiques, la faune et la flore marines dans le cadre du processus de développement de son environnement et de sa biodiversité ». La mise en application de cet article nous permet d'avoir un « rendement optimum »[56] des ressources marines. Cette conservation est un élément indispensable de la raison des populations qui vivent essentiellement de pêche et d'activités connexes.

54 Voir notre thèse de doctorat en droit public Contribution à l'étude sur la pertinence des instruments juridiques sur la sécurité maritime en Afrique, soutenue le 11 juin 2022, p. 293.

55 Pour mieux comprendre ce principe, nous invitons au lecteur de voir : BEDJAOUI (M.), Pour un nouvel ordre économique international, Paris, UNESCO, 1979, 296 pages ; NGYUEN (Q.D), Droit international public, op.cit. pp : 1171 et suivantes ; MAHIOU (M.), « Les implications du nouvel ordre économique et le droit international », RBDI, 1976.2, pp : 421-450 ; DUMAS (M.), « Qu'est-ce que le nouvel ordre économique international ? ». In: Tiers-Monde, tome 17, n°66, 1976. Avant la IVe CNUCED. Les produits de base et la politique internationale. pp. 265-288 ; FURTADO (C.) « Le nouvel ordre économique mondial : un point de vue du Tiers Monde. », In: Tiers-Monde, tome 17, n°67, 1976. pp. 571-583 HOLLY (D. A.), « Les Nations unies et le nouvel ordre économique mondial. » Études internationales, 1977. 8 (3), 500–515. ; PREISWERK (R.) « Le nouvel ordre économique international est-il nouveau? » Études internationales, 1977.8 (4), 648–659. BERNIER, (I.). « Souveraineté et interdépendance dans le nouvel ordre économique international. », Études internationales, 1978.9 (3), 361–382. Voir également GUEYE (B.), La politique des pêches du Sénégal et le nouveau droit de la mer, op.cit, pp. 82 et suivantes ; ROSENBERG (D.), Le principe de souveraineté sur les ressources naturelles, Paris, LGDJ, 1983, 395 pages ; notre thèse op.cit., pp. 308 et suivantes.

56 Cette notion peut s'entendre simplement comme « l'expression d'une saine politique des ressources pratiquée par le pays (…) » Voir DUPUY (R.J.) et VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, op.cit, p.915.

The issue of IUU fishing in the Lome Charter on Maritime Safety and Security and Development in Africa

By Ousmane BALDE
Doctor of Public Law, Faculty of Legal and Political Sciences Cheikh Anta Diop University
Lecturer at the Sine Saloum Elhadji Ibrahima Niass University (USSEIN) Fatick Campus
Specialist in international maritime safety law[1]

Africa is a continent largely covered by water. From the Atlantic Ocean to the Indian Ocean, Africa is bordered by seas and watered by rivers. This "blue ensemble" is a source of development and a favourite place for criminal activities. To counter these phenomena, the African Charter on Maritime Safety and Security and Development in Africa was adopted on 15 November 2016 in Lome, Togo. This instrument aims to eradicate maritime threats such as illegal fishing. The issue of illegal fishing in this charter is the subject of our reflection.

In order to understand the term illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing), it is necessary to define the concept of fishing. This concept has been defined[2] as the act of catching or seeking to catch, remove or kill by any means biological species whose normal or dominant habitat is water. Fishing includes all activities with the direct purpose of catching, such as searching for fish and the use of instruments to attract marine animals, irrespective of the species to be to which they belong[3]. In general, we can say that fishing refers to any activity of exploitation of the "biological resources"[4] found in the sea or dependent on it[5] .

The scourge of IUU fishing can be seen as one of the consequences of the principle of freedom of the seas[6], which was strongly advocated in 1609 by Grotius in Mare Liberum[7]. This theory resulted in a situation of "tragedy of the commons"[8], gradually leading to the end of the idea of absolute freedom of fishing and open access resources. It is to some extent at the origin of the development of IUU fishing[9].

However, it is the FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU) that provides the definition. In this text, it is considered in the following terms : «

3.1. Illegal fishing means fishing activities :

3.1.1. carried out by national or foreign vessels in waters under the jurisdiction of a State, without the authorisation of that State, or contrary to its laws and regulations ;

3.1.2. carried out by vessels flying the flag of States which are parties to a relevant regional fisheries management organisation, but which contravene conservation and management measures adopted by that organisation and binding on States or relevant provisions of applicable international law ; or

3.1.3. contravening national laws or international obligations, including those entered into by States cooperating with a relevant regional fisheries management organisation.

3.2. Unreported fishing means fishing activities :

3.2.1. which have not been declared, or have been falsely declared, to the competent national authority, thereby contravening national laws and regulations ; or

3.2.2. enterprises in the area of competence of a relevant regional fisheries management organisation that have not been declared or have been falsely declared, thereby contravening the declaration procedures of that organisation.

3.3. Unregulated fishing means fishing activities :

3.3.1. which are conducted in the area of competence of a relevant regional fisheries management organisation by vessels without nationality, or by vessels flying the flag of a State not party to that organisation, or by a fishing entity, in a manner that is inconsistent with or contrary to the conservation and management measures of that organisation ; or

3.3.2. which are conducted in areas, or target stocks, for which there are no applicable conservation or management measures, and in a manner inconsistent with the State's responsibilities for the conservation of living marine resources under international law. »[10]

The African "legislator", in the Lomé Charter, has taken up the definition given by the FAO[11]. For Tafsir Malick NDIAYE, it should be remembered that such a definition is bound to evolve given the nature of the activities in question and their prolificity, but above all the ingenuity of those who engage in IUU fishing[12].

1 The author has defended a thesis on Legal Instruments on Maritime Security in Africa.

2 Article 4 of the Senegalese Merchant Navy Code

3 DIOUF (F.), Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal, op. p. 47

4 In principle, this term is supposed to refer to all resources in or dependent on the sea that can be described as "living" according to the terminology used in the basic provision of Article 56 of the LOSC. In other words, the word "biological" is used here as an antonym of "non-biological"; see DUPUY (R.J.) and VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Brussels, ed. Economioca and Bruylant, 1985, p. 822.

5 DUPUY (R.J.) and VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Brussels, éd. Economioca et Bruylant, 1985, p. 822

6 "G. Cornu, Vocabulaire juridique, PUF-Quadrige, 9th edition, Paris, 2011, 1083 p., p.523 in the 3rd edition

7 H. Grotius, Mare Liberum, 1609-2009, original Latin text and English translation by R. Feenstra, 2009, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, LXV, 178 pages

8 VERNIZEAU (D.). Vers des prêcheries mondiales durables: contribution de l'Union européenne au concept de pêche responsable, PhD thesis in public law, University of Western Brittany, Brest, 2013, p. 149 See our PhD thesis in public law Contribution to the study on the relevance of legal instruments on maritime security in Africa, p.25

10 Plan of Action (IPOA-IUU) adopted by consensus at the 24th session of the FAO Committee on Fisheries (COFI) on 2 March 2001 and endorsed by the 120th session of the FAO Council on 23 June 2001: Text available at: www.fao.org/DOCREP/003/y1224E/Y1224E00.HTM; See Annex 1, pp. 109-110.

11 The Lomé Charter on Maritime Safety and Security and Development in Africa of 15 October 2016,
Article 1. The drafters of this text have used a real synonymy.

12 NDIAYE (T.M), "La pêche illicite non déclarée et non réglementée en Afrique de l'Ouest", op.cit. p. In the same text, to show the

Photo : A. Urcelayeta / FAO

In the light of such a definition, a question arises: what are the aspects of the fight against IUU fishing in the Lomé Charter on Maritime Safety and Security and Development in Africa of 15 October 2016 ?

The field of combating illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing) is an area of study where specific rules and common law are reconciled, where "public and private law clash"[13], where several branches of public international law rub shoulders: international law of the sea, international environmental law, international human rights law, international maritime fisheries law and, subsidiarily, international economic law[14].

Illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing) is a global problem and threat to fisheries resources and marine ecosystems that harms fishermen and coastal communities[15].

IUU fishing is one of the most pernicious sources of insecurity at sea today. It is even a threat to social peace. It is in the light of all this that the Charter was drawn up. It is presented as a general framework for the fight against IUU fishing in Africa (I). As a solid normative basis, it adopts an axiomatic approach to combating the scourge (II).

.

I) THE LOME CHARTER A GENERAL FRAMEWORK FOR THE FIGHT AGAINST ILLEGAL FISHING

The Lome Charter on Maritime Safety and Security and Development in Africa is not a text that "fell from the sky". African states have long been parties to treaties to combat threats at sea such as illegal fishing. African policymakers drew heavily on the norms of international law in drafting the Lomé Charter (A). In the light of the provisions of the Lomé text, it is clear that it is a continuation of African initiatives in the fight against illegal fishing (B).

innovations that have taken place in the field of fishing, he writes: "This is all the more so as the technology is very advanced. The innovations are increasingly amazing, especially in the field of fish tracking: the use of aircraft and sonar in purse seine fishing and in guided trawling. The new use of floating trawls, new net manoeuvres, fish pumps, the widespread use of synthetic fibres, new techniques for freezing and processing fish, and the gigantic vessels, factory ships accompanied by a number of smaller vessels responsible for catching fish and relying on an extensive network of ports of convenience or natural shelters where unloading, repairs and other crew rotations take place, complete the picture. See also FAO, Collaboration between international institutions in the field of fisheries, document COFI/71/g(b), Annex III, p. 15.

13 Expression borrowed from Mrs Fatou DIOUF, Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal, op. p. 53

14 To understand the role of international economic law in the preservation of maritime safety, it is necessary to look at the rules laid down by the WTO on environmental protection. See ORLIAC (TH.), L'OMC, est-elle efficace en matière de la protection de l'environnement, Cours-séminaire d'économie internationale, Science po Paris, 2009.

15 According to figures provided by the FAO, illegal fishing accounts for up to 26 million tonnes of fish per year, a figure that represents more than 15% of annual capture fisheries production. (See REPETTO M.S.,
"Le Pérou et la mise en place de l'Accord sur les mesures du ressort de l'Etat du port prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée" in GUILET (N.) et JUDE (J.M), Le droit des activités maritimes et portuaires, Paris, LGDJ, Institut Universitaire Varenne, Collection Colloques et Essais, 2019, p.197

16 These are the four Geneva Conventions adopted on 29 April 1958.

17 On the third point of the preamble, African states have taken into consideration certain articles of UNCLOS.

A) The Lome Charter, an instrument inspired by the rules of general international law for the fight against IUU fishing

Among the body of international law that contributes to the fight against IUU fishing activities are the norms of the law of the sea and those relating to the conservation of biological resources.

Referring to the rules of the law of the sea in terms of the fight against illegal fishing as inspiring sources for the African legislator in the drafting of the Lome Charter of 15 October 2016, is tantamount to noting the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea and certain articles of the 1958 Geneva texts[16]. The Montego Bay Convention, for its part, is concerned with all maritime spaces and the various activities that take place there. And the African legislator, in drafting the Lome Charter, took into account certain aspects developed on 10 December 1982[17].

While the Montego Bay Convention does not refer to IUU fishing expressis verbis, it does refer to the "protection and preservation of the marine environment"[18] and this is the "exploitation of natural resources".

The term "activities in the Area" defined in Article 1 of the Convention may cover both illegal fishing activities prohibited by the Charter. In addition, Article 61 of UNCLOS gives the State the right to determine the allowable catch of living resources in its exclusive economic zone[19]. This provision is a source of inspiration for the African legislator in the fight against illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing). The implementation of this provision in the African text allows "optimal exploitation of the resources[20]. The combined reading of these two articles and of articles 192[21] and 193[22] of the Convention makes it possible to achieve an objective set in article 3 of the Lomé Charter, namely "prevent and suppress national and transnational crime, including (...) IUU fishing[23].

Prior to these texts, there is the International Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas[24], which laid the foundations for the fight against illegal fishing. It covers a wide range of provisions concerning the conservation of the living resources of the high seas. While defining the concept of "conservation of the living resources of the high seas"[25], it determines the conditions under which nationals of[26] and nationals of two or more[27] States engage in high seas fishing. Thanks to the provisions of this convention, illegal, unreported and unregulated fishing is not a "forgotten child" in the Lome Charter.

---

18 See for example Article 56 of the Convention. Part XII of the Convention is entitled: Protection and preservation of the marine environment.
19 Article 61(1)(e) determines this as follows: "1: "The coastal State shall determine the allowable catch of living resources in its exclusive economic zone. This article is entitled: Conservation of living resources.
20 See Article 62 of the Montego Bay Convention.
21 Article 192, entitled General obligation, reads as follows: "States have an obligation to protect and preserve the marine environment.
22 This article, whose title is: Sovereign right of States to exploit their natural resources, entitles States to do so in the following terms: "States have the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their environmental policies and in conformity with their obligation to protect and preserve the marine environment.
23 This article 3 determines the objectives of the Africans through the charter.
24 It is one of the four Geneva Conventions on the Law of the Sea adopted on 29 April 1958.
25 Article 2 defines this concept as "the set of measures which make possible the constant optimum yield of these resources, so as to maximize the availability of marine, food and other products".
26 See its Article 3.
27 See its Article 4.
28 The FAO Committee on Fisheries, at its 24th Session, adopted the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU), which was endorsed on 23 June 2001 by the 120th Session of the FAO Council.
29 This resolution was adopted at the Sixty-seventh Session.
30 See all these instruments with DIOUF (F.), Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non déclarée non réglementée (INN)

What is obvious in reading the Lomé Charter is that it has taken up the definition of IUU fishing given by the FAO's International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU)[28]. This FAO text, although a flexible law, was of considerable help in drafting the Lome Charter. After this source of the Lomé Charter under "green" international law, there is also the UN General Assembly Resolution A/RES/67/79 of 11 December 2012 on Sustainable Fisheries[29] expressing the UN's serious concern that illegal, unreported and unregulated fishing remains one of the most serious threats to fish stocks and marine ecosystems and continues to have a significant impact on the conservation and sustainable use of marine resources. marine resource management, as well as on the food security and economies of many states, particularly developing countries in Africa.

International law has not been stingy in terms of provisions inspiring African legislators in the fight against illegal fishing[30]. This Lome text was adopted in. It is a "fertile ground" because it has found initiatives already underway by African states.

B) The Lome Charter - a continuation of African initiatives in the fight against IUU fishing

The Lome Charter represents the most recent step in a progressive engagement of the African Union in the governance of the seas and oceans[31]. It can be seen as a maritime awareness in Africa in terms of the fight against fishing. To counter this scourge, well before the advent of the Charter, African states had taken initiatives that constituted important steps towards the adoption of the Lomé text through the Integrated African Strategy for the Seas and Oceans to 2050 (AIM 2050 strategy), adopted by the African Union Conference in January 2014, the implementation of which must be in line with international maritime law[32] and the Yaoundé Code of Conduct[33].

With regard to the fight against fishing, the Lomé Charter takes up the spirit of the Integrated African Strategy for the Oceans and Seas to 2050 (AIM 2050 Strategy)[34], whose vision is to "foster the creation of greater wealth in Africa's oceans and seas by developing a thriving, sustainable, safe and environmentally sound blue economy"[35].

The Charter defined the AIM-2050 Strategy as the Integrated African Strategy for the Oceans and Seas to 2050, adopted by the Union Conference on 27 January 2014. This definition shows how the Charter has taken into account the provisions of the AIM 2050 Strategy. As such, the AIM 2050 Strategy must be interpreted and implemented with reference to all AU, national and international regulatory frameworks and ongoing maritime initiatives in Africa, which include the provisions of the Lomé Charter on combating illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing). To achieve the objectives of the Charter, the African legislator calls for "intensifying the implementation of the AIM 2050 Strategy in accordance with international maritime law".[36]

---

au Sénégal, Dakar, L'Harmattan, 2015, pp.88 and following

31 CALIGIURI (A.), "The Lomé Charter as an instrument for a new maritime governance in Africa", online on 06 March 2017. URL: http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1454, accessed on 02-12- 2020 at 17:06

32 See point 174 of the preamble to the Lomé Charter

33 The exact title of this text is: Code of Conduct on the Prevention and Suppression of Acts of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illegal Maritime Activities in West and Central Africa. It was adopted by the Governments of Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Cape Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Equatorial Guinea, Liberia, Mali, Senegal, Togo, Nigeria, Senegal and Togo, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Central African Republic, Democratic Republic of Congo, Sao Tome and Principe, Senegal, Sierra Leone, Chad and Togo on 25 June 2013 in Yaoundé.

34 With a view to improving Africa's blue economy, an Integrated African Strategy for the Oceans and Seas to 2050 (AIM 2050 Strategy) was adopted by the African Union (AU) a little over 5 years ago. This strategy was conceived as a tool to address Africa's maritime challenges for sustainable development and competitiveness.

Based on the AIM 2050 Strategy for Sustainable Fisheries and Aquaculture[37], the Lome Charter should develop and implement a common fisheries policy for the conservation, management and exploitation of fish stocks in accordance with the ecosystem approach and the precautionary principle.

In addition to the AIM 2050 Strategy, there is the Yaounde Code of Conduct. This legal text the "green" approach was a strong inspiration for African decision-makers in the elaboration of the Lome Charter. Indeed, the Yaounde Process, in its preamble, commends the initiatives of the United Nations and regional and sub-regional organisations for their contribution in training, technical assistance and other forms of capacity building to help governments adopt and implement practical measures to understand and translate prosecute those involved in transnational organised maritime crime, including illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing[38].

This text, in determining transnational organised crime in the maritime domain, cites illegal, unlawful and unreported fishing[39]. Thus, in its purpose and scope[40], it called for the prohibition of vessels and/or aircraft suspected of committing IUU fishing. It is really in Article 8 that the fight against IUU fishing is based in this Code. In this article, the decision-makers met in Yaoundé defined the measures aimed at repressing illegal, unregulated and unreported fishing. In paragraph 1e, they ask States to consult each other "at bilateral and sub-regional levels for the formulation and harmonisation of policies for the conservation, management and sustainable use of marine living resources straddling maritime, highly migratory or high seas areas. A similar process is provided for in Article 8 of the Charter where harmonisation of national legislation to suppress illegal acts at sea.

To prevent and combat illegal, unregulated and unreported fishing and to protect fisheries resources for their long-term use to support livelihoods in West and Central Africa, signatory states must cooperate and collaborate with sub-regional fisheries bodies and the Food and Agriculture Organisation (FAO)[41]. On this issue, the Code of Conduct has been a "safety valve" for the Lome Charter. Not only does the Charter, like the Code of Conduct, advocate cooperation between states and regional and sub-regional organisations to curb maritime threats, but the Lome text also recommends the creation of "appropriate national, regional and continental institutions and ensure the implementation of appropriate policies to promote safety and security at sea"[42] in order to achieve its objectives.

The Lome Charter is a true legal normative in the fight against IUU fishing. It is both a binding and continental text. As a result, it is presented as a general framework for combating the scourge of IUU fishing. At the same time, it adopts an axiomatic approach.

35 CALIGIURI (A.), "The Lomé Charter as an instrument for a new maritime governance in Africa", online on 06 March 2017. URL: http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1454
36 See Article 3(g) of the Lomé Charter.
37 This agenda was determined by the 2005 Abuja Declaration of the New Partnership for Africa's Development on Sustainable Fisheries and Aquaculture and the 2010 AU Conference of Ministers in charge of Fisheries and Aquaculture (CAMFA).
38 See point 16 of the preamble of the Code of Conduct
39 Article 1e . 5. i
40 Its Article 2 is entitled Purpose and Scope.
41 See paragraph 2 of the Code of Conduct.
42 See Article 3, paragraph e of the Lomé Charter.
43 AMAR (R.), "Impact de l'anthropisation sur la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes marins", [VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement, (8), October 2010
44 AMAR (R.), "Impact de l'anthropisation sur la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes marins", op.cit. He cited five in total, including fishing, chemical pollution and eutrophication, physical degradation of habitats, invasion of exotic species and climate change.

II) THE FIGHT AGAINST ILLEGAL FISHING, AN AXIOMATIC APPROACH IN THE LOME CHARTER

The axiomatic approach can be an expression of truths. In terms of the fight against illegal fishing, it is a preservation of natural resources (A). From this perspective, it is a promotion of the blue economy (B).

A) The fight against illegal fishing, a preservation of natural resources

The fight against illegal fishing contributes to the preservation of natural marine resources. This approach is explained by the reconciliation between fishing and the environment. The Montego Bay Convention seems to be the first text to advocate the preservation of natural resources. In its preamble, the United Nations wishes to establish, by means of the Convention, with due regard to the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their biological resources and the protection and preservation of the marine environment.

Photo : Giulio Napolitano/FAO

The Convention on Biological Diversity (CBD), a framework agreement signed on 5 June 1992 by 186 States, is the first manifestation in international law of the will of States to consider biodiversity in a global manner[43]. Marine biodiversity is under threat from activities Human.

Acts of pollution, combined with illegal fishing activities, compromise the preservation of biological resources. It is in this sense that Rachid AMAR considers fishing as a cause of impact on marine biodiversity, at the genetic, specific and ecosystemic levels[44].

45 SADELEER (N.DE.) and BORN (C.H.), Droit international et communautaire de la biodiversité, Paris, Dalloz, 2004, p.15.
46 See Article 61(2) of UNCLOS.
47 Biodiversity is defined in Article 1 as "the variety and variability of life on Earth: It is a measure of the diversity of organisms occurring in different ecosystems, including genetic variation, ecosystem variation or species variation (number of species) in the marine area".
48 This is paragraph 1e .
49 See paragraphs 2 and 3 of this article.
50 This is Order N°A/2017/130/MPAEM/CAB approving the national action plan to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing (PAN-INN) of 1e February 2017.
51 In Guinea, it is Law LI 95/23/CTRN of 12 June 1995 on the Merchant Navy Code. In Senegal, it is Law n°2002-22 of 16 August 2002 on the Merchant Navy Code; in Togo it is Law W 2016-028 of 11/10/16 on the Merchant Navy Code...
52 For a better understanding of this concept, see Adam ABDOU HASSAN, on his blog, "L'économie bleue, un modèle de solutions africaines-aux-problemes-africains", 18 January 2017, https://blogs.mediapart.fr/adam- abdou-hassan/blog/180117/l-economie-bleue-un-modele-de-solutions-africaines-aux-problemes-africains-0 or https://theconversation.com/economie-bleue-en-afrique-des-ressources-naturelles-tres-disputees-59506 Gunther PAULI, L'économie bleue, Nouvelles Editions Caillade, coll. L'innovation Créatrice, Lyon, 2012 and October 2017 - The Blue Economy. Paradigm Publishers, 2010; it is essentially a zero waste economy, based on "the intelligence of nature, opposed to the red, industrial economy, the green economy of sustainable development. The ocean is not part of this approach. [...]
53 The report takes into account the three pillars (environmental, economic and social) of sustainability highlighted in the Rio+20 outcome document, The Future We Want (2012), as well as the UN's five-year action programme 2012-2016.
54 See our doctoral thesis in public law, Contribution à l'étude sur la pertinence des instruments juridiques sur la sécurité maritime en Afrique, defended on 11 June 2022, p. 293.

In Africa, this interest is reflected in the adoption of the Lome Charter. This is what prompts the legislator to contribute to "the protection of biodiversity and the sustainable use of the planet's marine resources". This position reflects the need to preserve the biodiversity due to overexploitation of marine biological resources[45]. Excessive exploitation has led to a decline in the numbers of certain species. The preservation of marine resources is one of the fundamental principles underlying the Lome Charter. In Article 1e, it defines them as "the elements required by plants, animals and human beings for life of marine origin.

By integrating in the preamble of the Charter the Convention on Biological Diversity adopted in Rio de Janeiro on 5 June 1992, and the Convention on the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of Eastern Africa, adopted in Nairobi on 21 June 1985 and the Convention for Cooperation in the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the West Central and Southern African Region adopted on 23 March 1981 in Abidjan, the Lomé legislator recognises that the States of Central and Southern Africa have the right to protect and develop the marine and coastal environment, and Development of the Marine and Coastal Environment of the Atlantic Coast of Central and Southern West Africa, adopted on 23 March 1981 in Abidjan, the Lome legislator recognises the sovereign rights of States over their resources.

The Charter covers "all measures aimed at ensuring the sustainable exploitation of marine resources and the optimisation of development opportunities in sea-related sectors". This aspect of the scope of the Charter seems to corroborate some of the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea. In order to safeguard its sovereign rights over its resources, the coastal state must ensure that living resources are not This can be achieved by "overexploitation"[46]. This achieves the objective of a The term "optimal exploitation" provided for in Article 62(1).

By defining biodiversity as the variety and variability of life on earth[47], the Charter determines an individual responsibility regime before establishing a collective regime to preserve marine natural resources. Article 6 is the seat of this first type of responsibility regime. This article enshrines the action of the State "on the basis of its own realities". On this basis, Article 9 of the Charter requires each State to adopt policies to ensure the availability of resources. Article 20 encourages States to adopt "appropriate fisheries and aquaculture policies for the conservation, management and sustainable use of fish stocks and other living resources"[48] Paragraph 3 expressly addresses the fight against illegal fishing in the domestic policies of States:

Article 28 prohibits the illegal exploitation and theft of marine resources. In this case, it requires each State Party to endeavour to prevent and combat illegal exploitation and theft of marine resources in its maritime space. It even prohibits trade in species derived from the plundering and illegal exploitation of marine resources[49].

These different provisions contribute to the preservation of marine resources; but they also allow the implementation of the responsibility of States. It is in this context that States such as Guinea have adopted internal measures to combat illegal fishing. The country of Sekou Toure has adopted the decree approving the national action plan to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing (PAN-INN)[50]. To better combat IUU fishing, some African countries have adopted Merchant Marine Codes.[51] These texts have strongly inspired the legislator in the elaboration of the Charter on the preservation of marine resources.

B) The fight against illegal fishing, a promotion of the maritime economy

Fishing is an essential lever for the development of States. The persistence of illegal fishing plunges

States into a general situation of economic erosion. The blue economy can play an essential role in Africa's structural transformation, sustainable economic growth and social development...

The approach to the development of the blue economy is based on the sustainable use and conservation management of aquatic and marine ecosystems and their associated resources. The maritime or blue economy[52] is based on Integrated Coastal Zone Management (ICZM). This approach is ecosystem-based and incorporates the principles of sustainable development set out in the United Nations report A Green Economy in a Blue World[53]. To better ensure their development, African countries should integrate the blue economy as much as possible into their national and regional development strategies[54].

Most ACP countries, particularly in Africa, have declared a large exclusive economic zone (200 nautical miles) and are entitled to claim or declare jurisdiction over the continental shelf. For countries that do not have the resources to identify and divert IUU fishers, this makes their waters vulnerable, with ecological, social, economic and legal consequences. In most ACP countries, data on fish landings are unclear and it is difficult to estimate how much these countries lose to illegal fishing. This IUU fishing contributes to the undermining of the principle of sovereignty over natural resources[55].

To promote this economy, the Charter defines the Blue/Marine Economy as "sustainable sea-based economic development that uses techniques such as spatial planning to integrate the use of the seas and oceans, coasts.

In this context, the definition of "marine natural resources" is very important: "the conservation of marine natural resources is a prerequisite for the sustainable development of coastal countries, because some populations live mainly from sea-related activities such as fishing, mining, energy production, aquaculture and shipping.

From this definition, we can say that the preservation of marine natural resources contributes to the sustainable development of coastal countries because some populations live essentially from sea-related activities such as fishing. It is in this sense that two of the objectives of the Lomé text are to "promote a flourishing and sustainable maritime economy, the blue/marine economy" and to "increase awareness of the communities bordering maritime areas in order to ensure the sustainable development of coastal zones and biodiversity". By setting out these two objectives, Article 3 promotes the blue/marine economy.

Chapter IV, with its title development of the blue/marine economy, is the backbone of the Charter in terms of maritime development. Article 19, the first provision of this chapter, urges States to exploit and explore their maritime domain.

55 To better understand this principle, we invite the reader to see: BEDJAOUI (M.), Pour un nouvel ordre
NGYUEN (Q.D), Droit international public, op.cit. pp: 1171 et seq.; MAHIOU (M.), "Les implications du nouvel ordre économique et le droit international", RBDI, 1976.2, pp: 421-450; DUMAS (M.), "Qu'est-ce que le nouvel ordre économique international? In: Tiers-Monde, tome 17, n°66, 1976. Before UNCTAD IV. Commodities and International Politics. pp. 265-288; FURTADO (C.) " The New World Economic Order: A Third World Perspective", In: Tiers-Monde, vol. 17, no. 67, 1976. pp. 571-583 HOLLY (D. A.), "The United Nations and the New World Economic Order". International Studies, 1977. 8 (3), 500-515; PREISWERK (R.) " Is the new international economic order new?" International Studies, 1977.8 (4), 648-659. BERNIER, (I.). "Souveraineté et interdépendance dans le nouvel ordre économique international", Études internationales, 1978.9 (3), 361-382. See also GUEYE (B.), La politique des pêches du Sénégal et le nouveau droit de la mer, op.cit, pp. 82 et seq.; ROSENBERG (D.), Le principe de souveraineté sur les ressources naturelles, Paris, LGDJ, 1983, 395 pages; our thesis op.cit, pp. 308 et seq.
56 This notion can be understood simply as "the expression of a sound resource policy practised by the country (...)". See DUPUY (R.J.) and VIGNES (D.), Traité du nouveau droit de la mer, op.cit, p.915.

This call allows coastal countries to take advantage of their natural marine resources for the development of their populations. And this must be done "in accordance with relevant international principles and standards".

This means that the exploitation of marine resources for economic purposes must be done while avoiding illegal activities that tend to deplete available resources such as illegal unreported and unregulated fishing (IUU fishing). Paragraph 2 of this article goes further by involving non-state actors, in particular the private sector, "for the development and implementation of the blue/marine economy.

In the context of an integrated development policy, Article 26 of the Charter can be an example. It states that: "Each State Party shall preserve the marine environment and protect living species, marine fauna and flora in the process of developing its environment and biodiversity". The implementation of this article allows us to have an "optimum yield"[56] of marine resources. This conservation is an indispensable element of the reason for the populations who live essentially from fishing and related activities.

MARITIM AFRICA

Nos services dans le maritime

- Marketing portuaire
- Relations publiques/presse
- Organisation d'événement institutionnelles
- Couverture Média
- Veille concurentielle
- Traduction bilingue (français/anglais)
- Rédaction de documents techniques

+221 77 293 62 53
maritimafrica@gmail.com

Trafic et contrebande d'armes dans la région AfOA-OI

Par le Lieutenant (EV1) SAID Lavani
Officier de Liaison International auprès du Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes (CRFIM)

Le trafic d'armes à feu qui touche la région de l'Afrique Orientale, Australe et l'Océan Indien (AfOA-OI) présente de multiples répercussions sur le secteur maritime et menace la sécurité de navigation. Il s'agit d'une préoccupation majeure dans le contexte de la sécurité maritime compte tenu de la grande quantité qui passe en contrebande par voie maritime en utilisant des bateaux de pêche comme vecteurs. Ce trafic d'armes par voie maritime est devenu un phénomène difficile à surveiller dans la région AfOA-OI car ce sont des bateaux de pêche généralement non équipés par AIS qui sont utilisés comme moyen de transport, une méthode bien connue à laquelle les forces de l'ordre sont sensibilisées.

Deux évènements récemment enregistrés par le Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes (CRFIM) dans ses rapports de sécurité maritime (SECMAR) sur sa zone d'intérêt générale dans la région AfOA-OI sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

Date	*Lieu approximatif*	*Produit saisi et quantité*	*Moyen d'interception*	*Vecteur impliqué*
01 Décembre 2022	Golfe d'Oman	Plus de 50 tonnes de munitions, de fusils et de propulseurs de roquettes.	Marine américaine	Bateau de pêche
26 Décembre 2022	ZEE indienne	40 kg de stupéfiants et des armes avec des munitions	Garde-côtes indienne	Bateau de pêche

Il est à noter que les saisies transfrontalières sont plus fréquentes aux points de passage terrestres, mais les expéditions maritimes sont plus importantes en volume, les trafiquants ayant tendance à utiliser le transport maritime pour les grosses cargaisons. En effet, les cas de saisies sur les navires représentent plus de cinq fois le nombre d'armes à feu généralement interceptées dans d'autres types de transport. Cela suggère que les services répressifs pourraient obtenir un meilleur retour sur investissement s'ils se concentraient sur le transport par voie maritime. Le trafic d'armes dans nos océans est devenu une menace inquiétante qui préoccupe la sécurité maritime. Les saisies fréquentes d'armes nous ont amené à une étude de réflexion sur la compréhension d'une analyse des lieux d'expédition et des destinations de ce trafic.

Le 24 septembre, le CRFIM a enregistré un évènement relatif à un bateau avec quatre Yéménites à bord faisant de la contrebande d'armes et de munitions en provenance du Yémen, intercepté par la marine soudanaise dans ses eaux territoriales près des îles Sabbat de la mer Rouge. Le bateau était chargé avec 90 fusils Kalachnikov, 162 caisses de mitraillettes Grinov et 182 caisses de divers calibres de munitions, 43 cartons de cordeau détonant et 45 cartons de mèches antidéflagrantes. Une étude a révélé que les Somaliens appartenant au groupe Al Shebab recevaient des armes via des réseaux yéménites et iraniens, et que ces armes arrivaient principalement du nord de la Somalie, à savoir des régions autonomes du Puntland et du Somaliland, avant d'être transportées vers le sud, où les milices sont les plus nombreuses. La plupart des approvisionnements proviennent de réseaux somaliens au Yémen.

Le Yémen joue un rôle de premier plan dans l'armement des Chabaab, non seulement parce qu'il alimente le trafic, mais parce qu'il est devenu une plaque tournante des intérêts iraniens en Somalie et ailleurs. Selon un rapport de l'ONU, le Yémen est un des pays sources du trafic d'armes en Somalie. Les principaux destinataires de ces genres de trafic d'armes sont les milices. Le 19 octobre 2012, dans un communiqué publié suite à la saisie d'un navire chargé d'armes destinées à la milice au nord-est de la Somalie, qu'elles souhaitaient se renforcer au Puntland et montrer à ses habitants "le vrai chemin de l'Islam". Toujours en Somalie, un évènement similaire a été enregistré par le CRFIM le 1er juillet 2022, relatif à des armes saisies à bord de deux bateaux échoués au Puntland. Deux bateaux ont été repérés avec des armes après s'être échoué le long de la côte de Bandar Bayla à Karkaar. Les 19 marins présents à bord, dont trois étrangers et 16 Somaliens, ont été emprisonnés. La force de police maritime du Puntland [PMPF] a réussi à saisir certaines des armes, notamment des AK-47, tandis que le reste est tombé entre les mains des résidents locaux.

Mis à part l'impact négatif de ce trafic d'armes en Somalie, les saisies d'armes en provenance du Yémen accroissent aussi les craintes d'un renforcement de la coopération entre les shebabs et Al-Qaïda dans la péninsule Arabique (AQPA), une organisation armée active principalement au Yémen dans la mesure où les shebabs somaliens ont fusionné avec Al-Qaïda en février 2012, après une longue collaboration. Ces saisies fréquentes d'armes constituent une menace inquiétante dans la région et les pays doivent se préparer en conséquence pour répondre de manière efficace aux problèmes de la criminalité transnationale liée aux armes à feu. Les autorités étatiques ainsi que les services chargés de l'application de la loi en mer ont un rôle très important à jouer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime, que ce soit au point de vue de la sûreté portuaire, des douanes ou des licences d'armes.

Réf :

1. ***ETUDE MONDIALE SUR LE TRAFIC D'ARMES À FEU 2020***
2. ***RAPPORT SECMAR DU CRFIM***
3. ***GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ (GRIP)***

Arms trafficking and smuggling in the ESA-IO region

By Lieutenant (EV1) SAID Lavani
International Liaison Officer to the Regional Maritimes Information Fusion Centre (RMIFC)

Firearms trafficking in the Eastern Southern Africa and Indian Ocean (ESA-IO) region has multiple impacts on the maritime sector and threatens the safety of navigation. This is a major concern in the context of maritime security given the large quantity that is smuggled by sea using fishing vessels as vectors. This arms trafficking by sea has become a difficult phenomenon to monitor in the ESA-IO region as fishing boats, generally not equipped with AIS, are used as a means of transport, a well-known method to which law enforcement is made aware.

Two events recently recorded by the Regional Maritimes Information Fusion Centre (RMIFC) in its maritime security reports (MARSEC) on its general area of interest in the ESA-IO region are summarised in the table below:

Date	*Approximate location*	*Product seized and quantity*	*Interception means*	*Vector involved*
01 December 2022	Gulf of Oman	More than 50 tonnes of ammunition, guns and rocket launchers	US Navy	Fishing boat
26 December 2022	Indian EEZ	40 kg of drugs and weapons with ammunition	Indian Coast Guard	Fishing boat

It should be noted that cross-border seizures are more frequent at land crossings, but maritime shipments are more significant in volume, as traffickers tend to use maritime transport for large shipments. Indeed, seizure cases on ships are more than five times the number of firearms typically intercepted in other types of transport. This suggests that law enforcement could get a better return on investment if they focused on maritime transport.

Weapons trafficking in our oceans has become a worrying threat to maritime security. The frequent seizures of weapons have led us to a study of understanding the shipping locations and destinations of this traffic.

On 24 September, the RMIFC recorded an event relating to a boat with four Yemenis on board smuggling arms and ammunition from Yemen, intercepted by the Sudanese navy in its territorial waters near the Sabbat Islands in the Red Sea. The ship was loaded with 90 Kalashnikov rifles, 162 cases of Grinov machine guns and 182 cases of various calibres of ammunition, 43 cartons of detonating cord and 45 cartons of flameproof fuses.

A study found that Somalis belonging to the Al Shebab group received weapons through Yemeni and Iranian networks, and that these weapons mainly arrived from northern Somalia, namely the autonomous regions of Puntland and Somaliland, before being transported to the south, where the militias are most numerous. Most of the supplies come from Somali networks in Yemen.

Yemen plays a major role in arming the Shabaab, not only because it feeds the traffic, but because it has become a hub for Iranian interests in Somalia and elsewhere. According to a UN report, Yemen is one of the source countries for arms trafficking in Somalia.

The main recipients of these kinds of arms trafficking are the militias. On 19 October 2012, in a statement issued following the seizure of a ship loaded with weapons destined for the militia in northeast Somalia, they said they wanted to strengthen themselves in Puntland and show its inhabitants "the true way of Islam".

Also in Somalia, a similar event was recorded by the RMIFC on 1 July 2022, relating to weapons seized from two grounded boats in Puntland.

Two boats were spotted with weapons after running aground along the coast from Bandar Bayla to Karkaar. All 19 sailors on board, including three foreigners and 16 Somalis, were detained. The Puntland Maritime Police Force [PMPF] managed to seize some of the weapons, including AK-47s, while the rest fell into the hands of local residents.

Apart from the negative impact of arms trafficking in Somalia, the seizures of arms from Yemen also raise fears of increased cooperation between the shebabs and al-Qa'ida in the Arabian Peninsula (AQAP), an armed organisation active mainly in Yemen, as the Somali shebabs merged with Al-Qa'ida in February 2012, after a long collaboration.

These frequent weapons seizures are a worrying threat in the region and countries need to prepare themselves accordingly to respond effectively to the problems of transnational firearms crime. State authorities as well as law enforcement agencies at sea have a very important role to play in combating arms trafficking by sea, be it from a port security, customs or arms licensing perspective.

Ref:

1. ***GLOBAL FIREARMS TRAFFICKING STUDY 2020***
2. ***RMIFC MARSEC REPORTS***
3. ***PEACE AND SECURITY RESEARCH AND INFORMATION GROUP (GRIP)***

MARITIM AFRICA

est à la recherche de correspondants dans tous les pays africains, **pouvant rédiger des articles et faire des interviews.** Contactez-nous par mail si vous êtes intéressé : *maritimafrica@gmail.com*

MARITIM AFRICA

is looking for correspondents in all African countries, **who can write articles and conduct interviews.** Contact us by email if you are interested:*maritimafrica@gmail.com*

La contribution de la coopération avec l'Union Europeenne pour la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de guinée : le cas des projets SWAIMS et PASSMAR

Par ALIMA ETOUNDI Bertin
Chercheur EIFORCES, Doctorant en Sciences Politiques, Université de Douala
Email : bertinalima@yahoo.fr

RESUME DE L'ARTICLE

Le golfe de guinée avec les enjeux de la sécurisation de son espace maritime qui comporte de nombreuses richesses et qui fait face à une criminalité protéiformes, coopère avec de nombreux partenaires internationaux pour protéger ses eaux. L'union Européenne en tant que partenaire apporte un appui important en termes de renforcement de capacités techniques, opérationnelles et amélioration de la gouvernance des espaces maritimes des Etats du golfe de guinée. Cet appui est porté par des projets et programmes qu'elle finance entièrement dans la plus part des cas, comme le projet Support to the West African Integrated Maritime Strategy (SWAIMS) et le Programme d'Appui à la Stratégie de Sûreté et de Sécurité Maritimes en Afrique Centrale (PASSMAR) qui ont bénéficié de l'appui financier du 11ème fond européen de développement. Ces financements sont adossés à la stratégie de l'union européenne pour le golfe de guinée et répondent aux besoins à la fois des bénéficiaires du financement et des bailleurs qui ont des activités économiques importantes dans cette partie du globe. Il importe donc dans le souci de construire le développement des Etats Africains par la mer, de réfléchir sur comment capitaliser sur la coopération avec l'Union Européenne, pour tirer les bonnes pratiques qui pourront déclencher les mécanismes d'internalisation du financement de la lutte contre l'insécurité dans les eaux du golfe de guinée.

INTRODUCTION GENERALE

La mondialisation de l'économie et des flux, a fait que la mer devient le milieu de transport privilégié pour les échanges mondiaux, suivant les statistiques de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), près de 90% du commerce mondial est acheminé par des vecteurs maritimes. L'espace maritime du golfe de guinée qui concentre une partie importante des échanges maritimes Africains, se situe au sud-ouest de l'Afrique et regroupe l'espace maritime de 13 Etats côtiers, le golfe de guinée selon l'Organisation Hydrographique Internationale est une région vaste et diversifiée qui s'étend du Sénégal à l'Angola, couvrant environ 6000 km de côtes. Cette même organisation considère l'étendue sud-ouest du golfe de Guinée comme "une ligne B partant du Cap Lopez (0°37′S 8°43′E), au Gabon, vers le nord-ouest jusqu'à l'île Gago Coutinho (l'île das Rôlas)

(0°01′S 6°32′E) ; et de là, une ligne partant d'île Gago Coutinho vers le nord-ouest jusqu'au Cap Palmas (4°22′N 7°44′W), au Liberia. Cette zone regorge de nombreuses richesses halieutiques, pétrolières et minières qui font qu'elle soit suffisamment convoitée.

Du fait de ses richesses le golfe de guinée est en proie à une criminalité maritime, qui se mue avec l'évolution des moyens de réponse que les Etats, la Commission du Golfe de Guinée (CGG), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et leurs partenaires internationaux apportent, pour endiguer les menaces qui y sévissent. Les plus récurrentes sont la piraterie, le brigandage maritime, les vols à mains armées, le siphonage des carburants, les trafics de drogue, la vente illicite des carburants en mer, les migrations clandestines, la surpêche, la pêche illicite non déclarée et non règlementée[1].

Pour apporter une réponse coordonnée et efficace à ces menaces en mer, les Etats du golfe de guinée, ont mis en place un ensemble d'instruments et d'organes, à l'issue du sommet des chefs d'Etats et de gouvernement de l'Afrique Centrale et de l'Ouest tenue les 24 et 25 Juin 2013 à Yaoundé sur la sécurité et sûreté maritime, pour combattre la criminalité maritime dans le golfe de guinée. L'architecture de Yaoundé qui désigne ce cadre de lutte interrégional est piloté par le centre interrégional de coordination qui assure la coordination, la mutualisation, la coopération, l'interopérabilité entre les Etats de la CEEAC et de la CEDEAO.

La lutte contre l'insécurité en mer dans les eaux du golfe de guinée, bénéficie de l'appui financier et matériel de nombreux partenaires, dont l'Union Européenne, qui fonde son intervention sur la stratégie de l'UE sur le golfe de Guinée (17 mars 2014), accompagnée de son plan d'action pour 2014-2020. Ce partenaire a jusqu'ici financé de nombreux projets et programmes dans cet espace maritime parmi lesquels le projet SWAIMS en Afrique de l'Ouest et le programme PASSMAR en Afrique Centrale.

Ces projets et programmes ont pour particularité qu'ils travaillent tous à l'appui au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes dans les espaces où ils sont déployés. Il s'agit globalement de contribuer à la mise en œuvre graduelle, des instruments et organes de l'architecture de Yaoundé, de faciliter un cadre de cohérence régional et national des Etas en matière de sécurité et sûreté maritime.

Ces projets et programmes bénéficient de l'appui financier de l'Union Européenne dans le cadre de la coopération. Il importe donc qu'une réflexion soit suscitée sur la durabilité de ces projets, pour qu'ils produisent les meilleurs résultats dans le temps en pensant à internaliser leurs mécanismes de financement.

I- Contribution des programmes SWAIMS et PASSMAR au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes dans le Golfe de Guinée

L'Union Européenne reconnait l'importance géostratégique du golfe de guinée et propose une approche intégrée pour lutter contre l'insécurité maritime et le crime organisé. Les objectifs de la stratégie ciblent spécifiquement le renforcement d'un consensus sur l'ampleur des menaces, l'appui auprès des gouvernements de la région et des institutions régionales afin de mettre en place des structures capables de garantir la gouvernance, la maitrise et la sécurisation de leurs espaces maritimes, contribuer au développement durable de la région, et renforcer la coopération régionale et interrégionale[2].

C'est dans ce contexte qu'interviennent le projet SWAIMS et le programme PASSMAR qui sont des instruments de la stratégie de l'Union Européenne dans le golfe de guinée. Ces programmes viennent donc appuyer les efforts consentis par la région et les Etas côtiers pour lutter contre l'insécurité et la criminalité en mer.

A- Le projet PASSMAR et l'élaboration de la stratégie maritime intégrée de l'Afrique Centrale

Le PASSMAR est un programme instauré dans le cadre de la stratégie de l'Union européenne pour le golfe de Guinée, afin de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique centrale. Sa mise en œuvre vise à améliorer la gouvernance maritime, maîtriser les espaces maritimes, adapter les cadres juridiques nationaux aux standards régionaux, renforcer l'application des lois dans les pays membres, coordonner l'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée.

L'objectif global du PASSMAR est de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Les objectifs spécifiques du PASSMAR sont: (OS.1) La gouvernance maritime et la maitrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée sont renforcées; (OS.2) Les cadres législatifs et réglementaires nationaux sont adaptés et l'application des lois est renforcée; (OS.3) L'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée, est facilitée et coordonnée[3].

Le programme PASSMAR a effectivement appuyé la CEEAC par son financement, à procéder à la modification du protocole de Kinshasa du 24 Octobre 2009, sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC. D'un autre côté la CEEAC a élaboré les principaux axes de la politique intégrée des mers et des eaux continentales partagées de la communauté économique des Etats de l'Afrique centrale, des projets de stratégie de développement de l'économie bleue durable, projet de stratégie de sûreté et de sécurité maritimes, pour ce qui est de la gouvernance maritime des réflexions et discussions sont entamées pour orienter la stratégie.

Le programme PASSMAR dont l'un des bénéficiaires est la CEEAC, était estimé à 10 millions d'euros, il a été entièrement financé par l'Union Européenne, à cet effet a bénéficié d'une ligne de financement de 10 millions d'euros du 11e Fonds européen de développement (FED). Le programme est en cours jusqu'à échéance cette année.

B- Le projet SWAIMS et la stratégie maritime de l'Afrique de l'Ouest

L'objectif global est de contribuer à soutenir la Stratégie Maritime Intégrée de la CEDEAO et à améliorer la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée à travers une approche combinée en matière juridique, technique et activités opérationnelles dans la région.

Les résultats attendus sont le renforcement de la gouvernance maritime intégrée, des politiques, des lois et des systèmes pour soutenir la sécurité maritime (sur les plans politique, stratégique, administratif et opérationnel) ; l'élaboration et l'adoption de lois, de politiques, de protocoles d'accord pour les poursuites et le jugement des crimes maritimes; le renforcement des capacités opérationnelles et des réponses des forces de l'ordre ; l'évaluation des circuits financiers illicites générés par la criminalité maritime ; le renforcement de la formation opérationnelle régionale ; la mise en place d'une installation d'équipement pour fournir l'équipement essentiel, la formation et l'entretien.

L'équipe d'assistance technique du SWAIMS est chargée de procéder au renforcement de la gouvernance, des politiques, des lois et des systèmes maritimes intégrés pour soutenir la stratégie maritime dans tous les États de la CEDEAO et en Mauritanie afin de construire ou de renforcer les politiques maritimes et les structures administratives pour faire en sorte que la sécurité maritime puisse bénéficier de liens organisationnels clairs et rationalisés, du niveau politique au niveau stratégique, du niveau administratif au niveau opérationnel. Le projet SWAIMS, qui bénéficie aux Etats de la CEDEAO, était estimé à 29 millions d'euros, il appert qu'il a été financé entièrement par l'Union Européenne ; à cet effet il a bénéficié d'une ligne de financement de 29 millions d'euros du 11ème Fond européen de Développement (FED) de la période allant de 2019 à 2022.

II- Vers un changement de paradigmes de l'appui technique et opérationnel à l'appropriation pour un financement autonome des bénéficiaires

S'il est évident que l'appui que l'Union Européenne accorde aux Etats du golfe de Guinée, contribue à améliorer les capacités techniques et opérationnelles des organes de l'architecture de Yaoundé, et même des Etats pris individuellement. Il peut aussi se comprendre sous un angle purement géostratégique, que les financements européens garantissent davantage la protection des intérêts Européens dans les eaux du golfe de guinée, une part significative du commerce mondial (rapports de commerce Etats du golfe de guinée et autres de l'inter land avec le reste du monde), transite dans ces eaux. Au-deçà l'on pourrait évoquer les ressources halieutiques, pétrolières et minières qui sont dans une part significative, exploitées par les partenaires qui financent la sécurité dans cet espace globalement.

A- Le contexte prévalant de l'appui technique et opérationnel

L'appui de l'Union Européenne porte essentiellement sur l'apport d'aide financière et logistique dans le cadre de la Facilité de Soutien aux Experts pour former et améliorer les capacités opérationnelles du personnel de la marine et du corps des gardes côtes[4], cet appui porte également sur l'implication des acteurs non étatiques dans les problématiques de gouvernance, de sécurité sûreté maritime et surtout dans le développement de l'économie bleue durable, des pays du golfe de guinée. L'Union Européenne on peut le dire sans ambages, contribue à l'amélioration de la gouvernance maritime du golfe de guinée et des Etats qu'elle assiste. Seulement cet appui qui devrait s'appuyer sur les efforts des Etats et des organisations régionales, survole par les moyens de financements, les objectifs majeurs régionaux et nationaux.

1 YAPO MARINA MADEL, « La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la Cote d'Ivoire et du Nigeria », Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013, P.2

2 www.eeas.eoropa.eu consulté le 15 Février 2023 à 14 heures

3 Document relatif à l'action pour le « Programme d'appui à la stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale (PASSMAR) »

4 Charles UKEJE / Wullson MVOMO ELA, Approche Africaine de la Sécurité Maritime : Cas du Golfe de Guinée Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja, 12 Marrakesh Street, Wuse II, Abuja, Nigeria 2013, P.29.

Le programme PASSMAR dans l'analyse des parties prenantes fait ressortir clairement que « le CIC est la structure unique qui a vocation de lier les instances de la CEEAC et de la CEDEAO et qui a pour mission de coordonner leurs actions. Il s'agira pour le PASSMAR d'apporter, au travers du mandat du SG-CEEAC, des réponses adaptées au renforcement de l'action du CIC et à la réalisation des quatre principaux objectifs formulés dans le plan quadriennal 2017-1021 du CIC ». Cette volition a été prise en compte avec beaucoup de réserves dans la phase d'opérationnalisation du projet. La contextualisation des moyens de réponse aux pesanteurs, qui ne permettent pas encore une meilleure articulation de la stratégie de sécurisation de l'espace maritime du golfe de guinée, par les Etats qui le composent, ne doit pas rester aérienne.

B- Vers une internalisation du financement pour la sécurité et la sûreté maritime par les Etats du golfe de guinée

La coopération avec l'Union Européenne, a permis aux travers des appuis multiformes, à l'élaboration des stratégies maritimes intégrés de la CEEAC et de la CEDEAO, d'envisager les moyens de financement de ces stratégies, pour appuyer les organes opérants de l'architecture de sécurité sûreté maritimes qui a été mis en place. Si nous prenons le cas de la CEEAC, il est prévu dans les principaux axes de la politique intégrée des mers et des eaux continentales partagées de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale[5], la création et la mise en place du mécanisme de financement pour la gestion de l'espace maritime et des eaux continentales.

Ce mécanisme de financement s'appuie sur les compensations pour non-exploitation des ressources en vue de la préservation des écosystèmes mondiaux, ce mécanisme tirera également des ressources des autres formes de taxations susceptibles de permettre à la CEEAC de tirer profit de l'utilisation de l'espace maritime et des eaux continentales partagées.

Les Etats du golfe de guinée doivent donc capitaliser sur ces opportunités qui procèdent des outils qu'ils ont élaborés avec l'appui de la coopération, pour se doter eux-mêmes des mécanismes viables et opérants qui vont soutenir le financement de la lutte contre l'insécurité dans leurs eaux. Quand l'on sait le rapport étroit qui existe entre la sécurité et le développement, l'on serait tenté de penser, qu'en assurant eux-mêmes la sécurité de leurs eaux, les Etats du golfe de guinée pourront mieux accéder aux richesses qui s'y trouvent. Ils pourront injecter ces revenus, pour financer le développement socio-économique et projeter se développer véritablement.

Plusieurs auteurs et spécialistes de la géostratégie s'accordent à affirmer que si les Etats de ces deux régions s'attellent à amorcer correctement la maritimisation de leurs économies, ils cesseraient de languir dans un statut de seconde zone qui se cantonne au rôle de spectateur de la marche politique et économique du Monde[6]. La mer est donc un enjeu de puissance, le jeu des acteurs qui structurent le contrôle des espaces par la surveillance et l'exploitation, devrait intégrer la conscience et le comportement des Etats du golfe de guinée. Le cadre de la mutualisation de l'action pensé au sein de la CEEAC et de la CEDEAO, devrait aider les Etats à se mettre en cohérence avec les orientations régionales, pour donner la force aux instruments et organes interrégionaux, régionaux et nationaux, qui articulent la stratégie régionale. Ainsi les Etats impliqués dans cette cohérence stratégique, devront honorer les engagements régionaux dans tous les sens et surtout payer à temps leurs cotisations pour financer les activités des organes.

5 Point 1.3 des principaux axes de la politique intégrée des mers et des eaux continentales partagées de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale, Janvier 2023

6 OGOULAT, A.-D., « La commission de Golfe de Guinée, instrument du renouveau maritime sous régional ? » in <http://www.institut-stratégie.fr/Strategic_80_Ougoulat2.htm>.

The contribution of cooperation with the European Union to maritime safety and security in the gulf of guinea: the case of the SWAIMS and PASSMAR projects

By ALIMA ETOUNDI Bertin
EIFORCES researcher, PhD student in Political Science, University of Douala
Email : bertinalima@yahoo.fr

SUMMARY OF THE ARTICLE

The Gulf of Guinea, with the challenges of securing its maritime space, which is rich in resources and faces a variety of criminal activities, is cooperating with many international partners to protect its waters. The European Union, as a partner, provides significant support in terms of technical and operational capacity building and improving the governance of the maritime areas of the Gulf of Guinea States. This support is provided through projects and programmes that it finances entirely in most cases, such as the Support to the West African Integrated Maritime Strategy (SWAIMS) project and the Programme d'Appui à la Stratégie de Sûreté et de Sécurité Maritimes en Afrique Centrale (PASSMAR), which have received financial support from the 11ème European Development Fund. This funding is backed by the European Union's strategy for the Gulf of Guinea and meets the needs of both the beneficiaries of the funding and the donors who have significant economic activities in this part of the world. It is therefore important, in the interests of building the development of African States by sea, to reflect on how to capitalise on cooperation with the European Union, in order to draw on good practices that could trigger mechanisms for internalising the financing of the fight against insecurity in the waters of the Gulf of Guinea.

GENERAL INTRODUCTION

The globalisation of the economy and flows has made the sea the preferred means of transport for world trade. According to statistics from the International Maritime Organisation (IMO), almost 90% of world trade is carried by sea. The maritime space of the Gulf of Guinea, which concentrates an important part of African maritime exchanges, is located in the south-west of Africa and gathers the maritime space of 13 coastal States. According to the International Hydrographic Organisation, the Gulf of Guinea is a vast and diversified region which extends from Senegal to Angola, covering approximately 6000 km of coastline. The same organisation considers the southwestern extent of the Gulf of Guinea as "a line B from Cape Lopez (0°37′S 8°43′E), Gabon, northwest to Gago Coutinho Island (das Rôlas Island) (0°01′S 6°32′E); and from there, a line from Gago Coutinho Island northwest

to Cape Palmas (4°22′N 7°44′W), Liberia. This area is rich in fisheries, oil and mineral resources, which makes it sufficiently coveted.

Because of its wealth, the Gulf of Guinea is prey to maritime crime, which is changing with the evolution of the means of response that the States, the Gulf of Guinea Commission (GGC), the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and their international partners are bringing to bear on the threats that plague it. The most recurrent threats are piracy, maritime robbery, armed robbery, fuel siphoning, drug trafficking, illegal sale of fuel at sea, clandestine migration, overfishing, and unregulated and unreported illegal fishing. To provide a coordinated and effective response to these threats at sea, the Gulf of Guinea States have put in place a set of instruments and bodies, following the summit of Heads of State and Government of Central and West Africa held on 24 and 25 June 2013 in Yaoundé on maritime security and safety, to combat maritime crime in the Gulf of Guinea.

The Yaoundé architecture which designates this inter-regional fight framework is piloted by the inter-regional coordination centre which ensures coordination, mutualisation, cooperation and interoperability between the ECCAS and ECOWAS States. The fight against insecurity at sea in the waters of the Gulf of Guinea benefits from the financial and material support of many partners, including the European Union, which bases its intervention on the EU strategy on the Gulf of Guinea (17 March 2014), accompanied by its action plan for 2014-2020. This partner has so far financed numerous projects and programmes in this maritime space, including the SWAIMS project in West Africa and the PASSMAR programme in Central Africa. The particularity of this project and programme is that they all work to support the strengthening of maritime safety and security in the areas where they are deployed. The overall aim is to contribute to the gradual implementation of the instruments and bodies of the Yaoundé architecture and to facilitate a framework of regional and national coherence of the States in the area of maritime security and safety. This project and programme receive financial support from the European Union in the framework of cooperation. It is therefore important to reflect on the sustainability of these projects, so that they produce the best results over time by thinking about internalising their financing mechanisms.

I- Contribution of the SWAIMS and PASSMAR programmes to enhancing maritime safety and security in the Gulf of Guinea

The European Union recognises the geostrategic importance of the Gulf of Guinea and proposes an integrated approach to combat maritime insecurity and organised crime. The objectives of the strategy specifically target the strengthening of a consensus on the extent of the threats, the support of the governments of the region and regional institutions in order to put in place structures capable of guaranteeing the governance, control and security of their maritime spaces, to contribute to the sustainable development of the region, and to strengthen regional and interregional cooperation . It is in this context that the SWAIMS project and the PASSMAR programme, which are instruments of the European Union's strategy in the Gulf of Guinea, intervene. These programmes therefore support the efforts made by the region and the coastal states to combat insecurity and crime at sea.

A- The PASSMAR project and the development of the integrated maritime strategy for Central Africa

PASSMAR is a programme set up under the European Union's Gulf of Guinea strategy to strengthen maritime safety and security in Central Africa. Its implementation aims to improve maritime governance, control maritime spaces, adapt national legal

frameworks to regional standards, strengthen law enforcement in member countries and coordinate the increased involvement of civil society and the private sector in the integrated maritime policy process. The overall objective of PASSMAR is to enhance maritime safety and security in the Gulf of Guinea. The specific objectives of PASSMAR are: (SO.1) Maritime governance and control of maritime spaces in the Gulf of Guinea are strengthened; (SO.2) National legislative and regulatory frameworks are adapted and law enforcement is strengthened; (SO.3) Increased involvement of civil society and the private sector in the integrated maritime policy process is facilitated and coordinated. The PASSMAR programme has effectively supported ECCAS through its funding, to proceed with the modification of the Kinshasa Protocol of 24 October 2009, on the strategy for securing the vital interests at sea of ECCAS States.

On the other hand, ECCAS has elaborated the main axes of the integrated policy of the seas and shared continental waters of the economic community of Central African States, the draft strategy for the development of the sustainable blue economy, the draft strategy for maritime safety and security, and as far as maritime governance is concerned, reflections and discussions are underway to orient the strategy. The PASSMAR programme, one of the beneficiaries of which is ECCAS, was estimated at 10 million euros, and was entirely financed by the European Union, to which end it benefited from a financing line of 10 million euros from the 11th European Development Fund (EDF). The programme will run until the end of this year.

B- The SWAIMS project and the West African maritime strategy

The overall objective is to contribute to support the ECOWAS Integrated Maritime Strategy and to improve maritime safety and security in the Gulf of Guinea through a combined approach of legal, technical and operational activities in the region.

The expected results are the strengthening of integrated maritime governance, policies, laws and systems to support maritime security (political, strategic, administrative and operational); the development and adoption of laws, policies, memoranda of understanding for the prosecution and adjudication of maritime crimes; the strengthening of operational capacities and law enforcement responses; the assessment of illicit financial circuits generated by maritime crime; the strengthening of regional operational training; the establishment of a capital facility to provide essential equipment, training and maintenance.

The SWAIMS technical assistance team is tasked with strengthening governance, policy, legislation and integrated maritime systems to support maritime strategy in all ECOWAS states and Mauritania in order to build or strengthen maritime policies and administrative structures to ensure that maritime security can benefit from clear and streamlined organisational linkages from the political to the strategic to the administrative to the operational level. The SWAIMS project, which benefits ECOWAS states, was estimated to cost €29 million, and it appears to have been funded entirely by the European Union, with a €29 million funding line from the 11ème European Development Fund (EDF) for the period 2019 to 2022.

II- Towards a paradigm shift from technical and operational support to ownership for autonomous financing of beneficiaries

While it is obvious that the support that the European Union gives to the Gulf of Guinea States contributes to improving the technical and operational capacities of the organs of the Yaoundé architecture, and even of individual States. It can also be understood from a purely geostrategic angle that European funding guarantees the protection of European interests in the waters of the Gulf of Guinea, as a significant part of world trade (trade relations between the Gulf of Guinea states and other inter-states with the rest of the world) transits these waters. Beyond that, one could mention the fisheries, oil and mining resources that are to a significant extent exploited by the partners that finance security in this area globally.

A- The prevailing context of technical and operational support

The support of the European Union is mainly focused on the provision of financial and logistical assistance within the framework of the Expert Support Facility to train and improve the operational capacities of the navy and coastguard personnel , this support also focuses on the involvement of non-state actors in the issues of governance, maritime safety and above all in the development of the sustainable blue economy of the countries of the Gulf of Guinea. The European Union, it can be said without ambiguity, contributes to the improvement of maritime governance in the Gulf of Guinea and the countries it assists.

However, this support, which should be based on the efforts of the States and regional organisations, overshadows the major regional and national objectives through its funding. The PASSMAR programme, in its stakeholder analysis, makes it clear that "the ICC is the only structure that links the ECCAS and ECOWAS bodies and whose mission is to coordinate their actions. The aim of PASSMAR is to provide, through the mandate of the ECCAS-SG, appropriate responses to strengthen the action of the ICC and to achieve the four main objectives formulated in the ICC's 2017-1021 four year plan. This volition has been taken into account with many reservations in the operationalisation phase of the project. The contextualisation of the means of responding to the constraints, which do not yet allow for a better articulation of the strategy for securing the maritime space of the Gulf of Guinea by the States that make it up, must not remain aerial.

B- Towards the internalisation of funding for maritime security by the Gulf of Guinea States

Cooperation with the European Union has made it possible, through multi-faceted support, to draw up integrated maritime strategies for ECCAS and ECOWAS and to envisage ways of financing these strategies in order to support the operating bodies of the maritime safety and security architecture that has been set up. If we take the case of ECCAS, the main axes of the integrated policy for the seas and shared continental waters of the Economic Community of Central African States include the creation and implementation of a financing mechanism for the management of maritime space and continental waters.

Photo : Gouvernement de la République du Bénin

This financing mechanism is based on compensation for non-exploitation of resources with a view to preserving global ecosystems, and will also draw resources from other forms of taxation likely to enable ECCAS to benefit from the use of the shared maritime space and continental waters.

The States of the Gulf of Guinea must therefore capitalise on these opportunities which derive from the tools they have developed with the support of cooperation, to provide themselves with viable and operational mechanisms which will support the financing of the fight against insecurity in their waters. Given the close relationship between security and development, it is tempting to think that by ensuring the security of their waters themselves, the Gulf of Guinea states will be able to gain better access to the wealth found there. They will be able to inject these revenues to finance socio-economic development and plan for real development. Several authors and specialists in geostrategy agree that if the states of these two regions set about correctly initiating the maritimisation of their economies, they would cease to languish in a second-rate status that is confined to the role of spectator of the political and economic progress of the world.

The sea is therefore a power issue, and the interplay of actors who structure the control of spaces through surveillance and exploitation should integrate the consciousness and behaviour of the Gulf of Guinea states. The framework for the mutualisation of action thought out within ECCAS and ECOWAS should help the states to be consistent with the regional guidelines, in order to give strength to the inter-regional, regional and national instruments and bodies that articulate the regional strategy.

Thus, the States involved in this strategic coherence should honour their regional commitments in all senses and, above all, pay their dues on time to finance the activities of the bodies.

---

1 YAPO MARINA MADEL, "La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la Cote d'Ivoire et du Nigeria", United Nations-Japan Foundation Research Fellowship Programme 2012-2013, P.2

2 www.eeas.eoropa.eu accessed on 15 February 2023 at 2pm

3 Action Paper for the "Support Programme for the Maritime Safety and Security Strategy in Central Africa (PASSMAR)

4 Charles UKEJE / Wullson MVOMO ELA, African Approach to Maritime Security: Case of the Gulf of Guinea Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja, 12 Marrakesh Street, Wuse II, Abuja, Nigeria 2013, P.29.

5 Point 1.3 of the main axes of the integrated policy of the seas and shared continental waters of the Economic Community of Central African States, January 2023

6 OGOULAT, A.-D., "La commission de Golfe de Guinée, instrument du renouveau maritime sous régional?" in <http://www.institut-stratégie.fr/Strategic_80_Ougoulat2.htm>.

oomediaz

Nos services :

° Création et diffusion
de contenus média
(en ligne et hors ligne)
° Création et gestion de
média (en ligne et hors ligne)
°Stratégie Editoriale
°Content Marketing
°Brand Content
° Gestion des Réseaux Sociaux
° Représentation / Correspondance
° Régie Publicitaire
° Veille media
° Edition

Vous CONNECTER à vos Cibles, IMPACTER vos Audiences

www.oomediaz.com - +221 78 470 08 74 - oomediaz@gmail.com