



**Faculté de Droit**

Mémoire  
Pour Maitrise en Relations internationales  
Mention. sécurité internationale et défense

WANSIANGA Disadidi

**LE ROLE DE L'ANGOLA DANS LE MAINTIEN DE LA  
SECURITE MARITIME DANS LE GOLF DE GUINEE**

Directeur de Mémoire : Monsieur François David,  
Professeur à l'Université Jean Moulin-Lyon III

**2015/2016**

## Remerciements

J'adresse mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire. En premier lieu, Monsieur François David, Maître de conférence à l'Université Jean Moulin Lyon III. En qualité de tuteur, il m'a orienté dans ma réflexion sur un sujet aussi complexe qu'est l'Afrique et m'a aidé, malgré ses nombreuses occupations, dans mes recherches.

Je voudrai également remercier l'Université Lyon III qui m'a fourni un cadre et les outils pour la rédaction de ce mémoire.

Plus profond de moi, je remercie Monsieur Carlos Diakanamwa, ex, Recteur de l'Université Kimpa Vita, de pouvoir recommander ma candidature pour l'octroi de bourse d'études auprès du gouvernement français. Également à Monsieur Philippe Makany, expert du gouvernement français en Angola, pour son accord et volonté de faire de moi un cadre de tout repos,

Ma reconnaissance va droit à Monsieur Pédro Vita, Directeur de l'École Supérieure Polytechnique de Kwanza norte.

En fin, j'exprime ma reconnaissance à toutes les personnes qui ont pu m'aider de quelque façon que ce soit dans mes recherches. En l'occurrence de Mr, Kodjo Theophile Yenoukounne pour ses conseils et encouragements, à mes collègues d'élites Platini Tshimpumpu M'Baya, Jabir Abodulaye Touré, Dohou Léon Expédit, Didier Magnon Bebada, Georges Antonio. Salimata nd'oye ,Pierre louis,Julien des Esseintes ,,,, A mes frères et sœurs ainsi que mes enfants et aux amis, et d'autres dont je n'ai pas cité, qu'il vous plaise de trouver au fond de moi ma reconnaissance et gratitude pour vos incessantes prière en ma faveur,

## LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

- AFRICOM** : Commandement des États-Unis pour l'Afrique
- CNUDM** : Conseil des Nations-Unies pour le Droit de l'Homme
- CMPC** : Chine Nationale Petroleum
- CNUDN** : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
- CGG** : Commission de Golfe de Guinée
- URSS** : Union des Républiques Socialistes Soviétiques
- CGPN** : Commandement Général de la Police Nationale
- CRESMAC** : Centre Régional de sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale
- CEDEAO**: Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest **CPLP** :  
Communauté des Pays de Langue Portugaise
- CEEAC** : Communauté Économique des États d'Afrique Centrale
- FAO** : Organisation des Nations Unies pour l'Agriculture et  
l'Alimentation
- GRIP** : Groupe de Recherche et de l'Information sur la Paix
- OCIMF** : Oil Companies International Marine Forum (Forum Maritime  
International des compagnies pétrolières)
- OMAOC**: Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
- ONU** : Organisation des Nations Unies
- OMI** : Organisation Maritime Internationale
- MNS** : Mouvement National Somalien
- MEND** : Mouvement pour l'Émancipation de Deltat du Niger
- ONUDC**: Office des Nations-Unies Contre le Drogue et le Crime
- RAMC**: Region Awareness Maritime Capability
- RDC** : République Démocratique du Congo **SAI**:  
Système d'identification Automatique **UE**: Union  
Européenne
- ZEE** : Zone Économique Exclusive
- ZOPACAS** : Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique du Sud

# Sommaire

|  |     |
|--|-----|
| <b>Remerciement</b> .....  | I   |
| <b>Liste des sigles et acronymes</b> .....   | II  |
| <b>Sommaire</b> .....  | III |
| <b>Introduction</b> .....  | 1   |
| <b>Première Partie:</b> Les données fondamentales de l'intervention angolaise dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée ..... | 7   |
| <b>Chapitre I:</b> L'identification des problèmes affectant le Golfe de Guinée .....   | 8   |
| <b>Chapitre II:</b> L'Angola et la sécurité des navires et des ports nationaux .....   | 19  |
| <b>Deuxième Partie:</b> Les limites de l'action angolaise contre l'insécurité maritime et les perspectives .....                                       | 30  |
| <b>Chapitre III:</b> L'Angola et la lutte contre la criminalité maritime .....   | 30  |
| <b>Chapitre IV:</b> La nécessité d'une coopération régionale pour la lutte contre la piraterie .....   | 47  |
| <b>Conclusion</b> .....  | 65  |
| <b>Bibliographie</b> .....   | 68  |
| <b>Table des matières</b> .....  | 70  |



## INTRODUCTION

L'Afrique serait un continent chroniquement malade, malade de ses choix politiques économiques, sociales, de sécurité et de défense. La négligence et le manque de suivi qui accompagnent généralement la prise de mesures hardies contre les problèmes que traverse le continent donnent lieu à des situations complexes dans ces domaines. Bien que l'Union Africaine et les organisations régionales dont la CEEAC et la CEDEAO aient adopté dans leurs stratégies sécuritaires sur papier une batterie de mesures implacables pour le maintien de la paix et de la sécurité sur le continent, l'observation des faits montre malheureusement que le manque d'application diligente de ces mesures a mis à mal la stabilité des États, des populations et des échanges internationaux par mer.

En effet, il est aisé de constater qu'au cours des deux dernières décennies la sûreté et la sécurité maritime sont objet de préoccupations croissantes sur le plan international, avec un accent particulier sur le danger représenté par l'insécurité en mer pour le commerce, la paix et la stabilité dans le monde<sup>1</sup>. Après la flambée des actes de piraterie dans le Golfe d'Aden à partir des années 2000 et la réaction des prompts des grands acteurs (États, multinationales) pour y mettre fin, la piraterie et le brigandage se sont déplacés dans le Golfe de Guinée, surtout avec la rébellion des populations du Delta du Niger à travers le Movement of Emancipation of the Niger Delta, Mouvement pour l'Emancipation de Delta du Niger (MEND).

Mais l'histoire démontre que la piraterie est un phénomène qui existe depuis l'Antiquité et a évolué de diverses manières jusqu'aujourd'hui<sup>2</sup>. Elle a été particulièrement intense entre le XV<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle en raison de l'expansion des activités et du commerce maritime. En effet, avec le développement des échanges internationaux par mer, les appétits criminels se sont aiguisés. Dans ce contexte, la motivation des pirates

était surtout économique et les marchandises ou produits volés étaient vendus.

En général l'équipage est pris en otage pour réclamer des rançons contre

---

<sup>1</sup> UKEJE., C. et MVOMO. W.Z., *Approche africaine de la sécurité maritime: cas du Golfe de Guinée*, Yaoundé, Fondation Friedrich Ebert Stiftung, 2013, p. 6.

<sup>2</sup> MATHEY, J-M, Piraterie, Les leçons de l'histoire, «Combattre la piraterie maritime», in *sécurité Globale* n° 7, Paris, Choiseul, 2009, pp. 21-36.

libération de les libérer. Mais avec le contrôle des espaces maritimes au XX<sup>e</sup> siècle par les grandes puissances et leur militarisation pendant la guerre-froide, la piraterie a sensiblement diminué.

Mais soudain, elle va réapparaître dans les années 1980-1990 avec l'intensification des échanges internationaux de l'après-guerre-froide. Dans ce contexte, les groupes de piraterie refont leur apparition dans certains endroits de la planète, particulièrement dans les pays sous-développés de l'Asie du Sud-Est (Chine, Indonésie, Philippines et surtout Inde). En Afrique, Il est possible de citer les exemples de la Somalie, du Kenya, de la Tanzanie, et récemment, les pays du Golfe de Guinée (surtout le Nigeria), et en Amérique Latine, il y a le Brésil et la région de Caraïbes.

Préoccupée par l'apparition de cette nouvelle menace qui met en danger la liberté de circulation et de développement des échanges internationaux en mer, la communauté internationale créa des organismes qui ont la responsabilité d'étudier le phénomène. C'est dans ce contexte que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui dépend de l'Organisation des Nations Unies (ONU), fut créée en 1948 pour mobiliser les informations pour la connaissance et le contrôle des activités maritimes ainsi que des transports maritimes. Face à la réapparition de la piraterie dans les années 80 et 90, l'OMI a divulgué un guide de conduit aux navigateurs qui s'exposent aux pirates. De son côté, le Bureau Maritime International (BMI), fut créé en 1981 par la Chambre de Commerce International (CMI). Cette institution participe dans la mesure du possible, à la lutte contre toutes les formes de crimes et délits maritimes, en élaborant des recommandations à destination aux chargeurs et navigateurs.

Historiquement, le premier acte de piraterie moderne en Afrique a eu lieu dans les eaux territoriales de la Somalie en 1989. Mais selon certains auteurs, il est difficile d'assimiler cet acte est un véritable acte de piraterie en ce sens qu'il fut commis par les rebelles du Mouvement National Somalien (MNS) à des fins politiques. Ainsi, les premiers véritables actes de piraterie à des fins criminels ont commencé en 1991 après la révolte du peuple Somali contre le gouvernement du Président Siad BARRE. Mais si pendant longtemps, toutes les attentions se sont focalisées sur les côtes somaliennes, aujourd'hui, c'est le Golfe de Guinée qui tient la vedette.

Pour faciliter la compréhension de notre travail, il importe avant nous de

définir le concept de piraterie. Étymologiquement, la première signification de la piraterie mentionne «une personne qui tente la fortune»<sup>3</sup>. Mais conformément à l'article 101 de la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, la piraterie peut être définie comme «*Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant pas de la juridiction d'aucun Etat; 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 pirate ou aéronef pirate; tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b), ou commis dans l'intention de les faciliter*»<sup>4</sup>.

Cette définition nous permet de distinguer la piraterie maritime du terrorisme maritime qui, de son côté, prétend atteindre des objectifs politiques. De même, cette définition apporte une précision fondamentale en ce sens que le dispositif de sa répression s'applique seulement aux actes commis en haute mer ou dans la Zone Économique Exclusive (ZEE), ou bien, au-delà de 12 miles nautiques. Dans les eaux territoriales<sup>5</sup>, les attaques sont qualifiées de vols à mains armées et entrent dans la juridiction d'un État côtier. En 2001, l'OMI a proposé une définition du banditisme maritime commis dans les eaux territoriales ou intérieures affirmant un acte de banditisme maritime, tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation ou menace de dépravation différent d'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou biens à son bord dans une zone relevant de la juridiction d'un Etat compétent pour connaître et sanctionner de tels crimes<sup>6</sup>. Dès lors, la criminalité maritime constitue, avec la montée de l'islam radical, la seconde

---

<sup>3</sup> La source étymologique provient du mot grec *peiratès*, lié au substantif *peira* que signifie tentative. Il provient du mot latin *pirata* qui signifie tester, de sorte que le pirate serait ou signifierait celui qui met à l'épreuve.

<sup>4</sup> Cf. article 101 de la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, disponible sur le site, <http://www.un.org/french/law/los:unclos:closindx>, consulté le 03 mai 2015.

<sup>5</sup> Les eaux territoriales désignent la zone maritime adjacente, contiguë, proche de la côte jusqu'à 12 miles, et qui représente le territoire maritime sur lequel l'État exerce sa souveraineté. Les eaux territoriales incluent la zone contiguë qui s'insère dans la superficie de 12 miles à compter de la côte et sur laquelle le pouvoir policier et douanier s'exerce.

<sup>6</sup> BEAULIEU. L.H.L., *Criminalité et trafic maritime: Des intérêts politique aux conséquences juridiques*, Textes du séminaire du 1er juillet 2006, Centre d'Études de droit militaire et de la guerre, P.U. Namur, 2007, p. 23.



menace urgente et sérieuse en Afrique. Le Golfe de Guinée apparaît actuellement comme une des zones les plus dangereuses du monde. En effet, la fréquence et la gravité des actes de piraterie ainsi que leurs conséquences sur le commerce maritime international, dépassent ce qui se passé actuellement aux larges des côtes somaliennes. Pendant longtemps, les pirates s'en sont pris au commerce maritime aux larges des côtes nigérianes depuis la naissance du MEND<sup>7</sup> jusqu'en 2009 où ces actes pirates ont atteint leur paroxysme.

L'insécurité dans le Golfe de Guinée se caractérisait par des attaques à mains armées commises dans les eaux territoriales et aux abords des ports. Dans ce contexte, les pirates attaquaient des navires ou plate-formes, volant des biens de valeur appartenant aux membres de l'équipage ou aux passagers<sup>8</sup>. Parfois, ces pirates font des otages pour demander en contrepartie de grandes rançons ou pour exercer des pressions politiques sur l'État nigérian<sup>9</sup>. À partir de 2010-2011, la piraterie adopta d'autres formes d'action basées sur les actes de piraterie commis en haute mer, utilisant les modes opératoires similaires à ceux aux larges des côtes somaliennes. Désormais, les attaques perpétrées dans le Golfe de Guinée se caractérisent par des détournements de navires, impliquant des actes de violence et de prise d'otages<sup>10</sup>.

La piraterie se trouve dans une phase de développement spectaculaire dans le Golfe de Guinée depuis la fin des années 90 et a pour épicentre, la région du Delta du Niger (Nigeria). Ses causes découlent de divers facteurs parmi lesquels l'extrême pauvreté dans laquelle se trouvent les populations de la région, la faiblesse des institutions étatiques et des dispositifs de surveillance et de contrôle des côtes, la circulation incontrôlée des armes légères et de petit calibre, l'inégale répartition des ressources nationales et le manque de réponse régionale coordonnée contre le phénomène. Mais depuis l'organisation des opérations de patrouille conjointe par les marines nigérianes et béninoises en 2011, on constate un déplacement et une exportation des actes de piraterie vers différents pays comme la Côte-d'Ivoire, le Cameroun, la Guinée Équatoriale, le

---

<sup>7</sup> Au départ, le MEND était dirigé par l'écrivain, le producteur, militant écologiste et Prix Nobel de la Paix Kenule Beeson Saro-Wiwa, alias Ken Saro Wiwa, condamné à mort et pendu le 10 novembre 1995 par le régime ABACHA. Il fut remplacé par l'avocat nigérian Henry Okah né en 1965.

<sup>8</sup> LUNTUMBUE. M., , *Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée?*, GRIP, 31 décembre 2012, p. 3.

<sup>9</sup> LUNTUMBUE.M., *idem*, p. 4.

<sup>10</sup> *Ibid*, p. 3.

Gabon, Congo-Brazzaville et récemment, l'Angola.

Face à cette situation, la communauté internationale commença à prendre très au sérieux les conséquences de la criminalité maritime sur le développement de la région et les menaces qu'elle représente pour l'économie internationale<sup>11</sup>. Consciente de cette grave menace, la République d'Angola a décidé de prendre de grandes mesures de sécurité en vue de se prémunir, se protéger, aidant aussi ses voisins. Ainsi par son implication dans diverses actions régionales ou internationales au sein de la Communauté des Pays de Langue Portugaise (CPLP), de la Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique Sud (ZOPACAS), de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), ainsi que de la Commission du Golfe de Guinée (CGG), la République d'Angola joue un rôle important, soutenant une intervention régionale contre l'insécurité maritime et la réinsertion sociale des anciens pirates ou criminels.

Mais malgré les efforts mis en œuvre par l'Angola dans le maintien de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, il est possible de constater que les actes de piraterie, de contrebande et de vols à mains armées dans les eaux territoriales persistent. La piraterie est la source de 30% des attaques dans les mers africaines entre 2003 et 2011, et ce taux est en constante augmentation<sup>12</sup>.

Face à situation, la question de pose de savoir dans quelle mesure la République d'Angola contribue-t-elle à la lutte internationale contre la piraterie et l'insécurité dans le Golfe de Guinée. Les mesures de lutte adoptées par l'Angola sont-elles efficaces? Quelles sont les faiblesses ou limites de la lutte contre l'insécurité maritime dans la région du Golfe de Guinée et quelles en sont les perspectives?

Pour répondre à cet ensemble de préoccupations, il nous paraît indispensable de vérifier trois hypothèses: En premier lieu, les mesures adoptées par la République d'Angola la protègent, autant que faire se peut, contre les actes de piraterie et de certains crimes susceptibles d'être commis dans ses eaux territoriales, mais exigent une vigilance accrue et constante. Ensuite, il est à noter que la contribution de l'Angola au maintien de la sécurité

---

<sup>11</sup> GRIP Crisis Group, *Le Golfe de Guinée: nouvelle zone à risqué*, Rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012, p. 1.

<sup>12</sup> Commission de golf de Guinée, *Angola e o Golfo da Guiné: Rumo a uma estratégia marítima integrada*, Relatório da conferência do Angola Fórum a bordo do HMS Dauntless em Luanda, 29 de julho de 2012, p. 5.

maritime dans le Golfe de Guinée est fragilisée par la faiblesse de la politique sécuritaire maritime de certains pays de la région. La troisième hypothèse constate une inefficacité de la lutte régionale contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, d'où la nécessité d'un appui international de la part des grandes puissances comme ce fut le cas aux larges des côtes somaliennes.

L'objectif principal de ce travail est d'analyser le rôle et la manière dont l'Angola contribue à la lutte contre la piraterie et les divers actes d'insécurité dans la région du Golfe de Guinée. Quant aux objectifs spécifiques, ils consistent à identifier les facteurs qui fragilisent la lutte contre l'insécurité dans le Golfe de Guinée, en favorisant la prolifération des réseaux pirates. Dans cette perspective, il importe d'identifier et de définir les voies et moyens susceptibles de renforcer cette lutte et penser à la réinsertion sociale des anciens criminels et pirates.

Il convient d'ajouter que plusieurs éléments ont motivé le choix de ce sujet. En effet, notre intention en choisissant, ce thème réside dans le fait de contribuer modestement à la lutte contre la piraterie, de voir comment les États membres du Golfe de Guinée s'efforcent dans cette lutte en vue de faciliter le développement des activités maritimes, économique et commerciales internationales dans la région.

Pour mieux aborder le développement du travail, nous avons utilisé la méthode descriptive et analytique. Cela nous a amené à procéder à l'exposé des faits, à l'analyse et à l'évaluation des instruments de lutte pour en mesurer l'efficacité ou non et à proposer quelques pistes de solution. De même, nous avons utilisé la technique de l'observation pour apprécier nos différentes sources d'informations, notamment documentaires et électroniques (internet). Tous ces éléments ont permis d'articuler l'analyse autour deux axes principaux. Le premier axe, données fondamentales de l'intervention angolaise dans la lutte contre l'insécurité dans le Golfe de Guinée, il a été question de présenter l'importance géopolitique du Golfe de Guinée et ses ressources de même que les causes de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Quant au second il aborde, nous avons abordé les limites de l'action angolaise dans la lutte contre l'insécurité maritime et les perspectives, y est apparu nécessaire de passer en revue les diverses actions entreprises par ce pays tant au plan national que régional en vue de contribuer au maintien de la sécurité maritime. Vu la

faiblesse des actions entreprises par l'Angola et les autres membres du Golfe de Guinée pour lutter contre l'insécurité maritime, le recours à l'intervention internationale exercée par les grandes s'avère obligatoire.

**PREMIERE PARTIE:**  
**LES DONNEES FONDAMENTALES DE L'INTERVENTION**  
**ANGOLAISE DANS LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE MARITIME**  
**DANS LE GOLFE**  
**DE GUINÉE**

**CHAPITRE I: L'IDENTIFICATION DES PROBLEMES AFFECTANT**  
**LE GOLFE DE GUINÉE**

**SECTION 1: PRESENTATION DU GOLFE DE GUINÉE ET DES CRIMES**  
**COMMIS DANS LA REGION**

L'objectif dans la présente rubrique consiste d'une part, de présenter géographiquement le Golfe de Guinée (I) et de l'autre, de tenter d'identifier les crimes qui y sont commis (II).

**Sous-section 1 : Présentation géographique de la région du Golfe de Guinée**

Le Golfe de Guinée est une région dont les réels contours sont difficiles à délimiter et à maîtriser<sup>13</sup>. En effet, le Golfe de Guinée en termes d'espaces, représente un épicode, une zone dont la délimitation est encore floue et exige beaucoup de clarifications dans la mesure où les interprétations varient selon les auteurs et même, selon les pages ou cartes du même Atlas. Généralement, l'espace, la superficie du Golfe de Guinée varie entre 475000 km<sup>2</sup> et 2.350.000 km<sup>2</sup>. Selon nos investigations, il existe différentes définitions du Golfe de Guinée quatre définitions) à savoir le petit Golfe de Guinée ou le Golfe de Guinée intérieur, deux définitions proposées par l'Organisation Hydraulique Internationale (OHI) et enfin, la définition africaine ou le grand Golfe de Guinée<sup>14</sup>.

Selon la première définition, c'est-à-dire, le petit Golfe de Guinée qui est la plus ancienne et minimaliste, la région du Golfe de Guinée part du Cap Palmas

---

<sup>13</sup> DE ANDRADA. P., *A strategia dos mares do Golfo da Guinée*, Lisbonne, Édition Scolaire, 2011, p. 267.

<sup>14</sup>Op. Cit., p.79.

ou des trois Pointes sur la côte ghanéenne au Cap Lopez Gonsalvo sur les côtes gabonaises. En d'autres termes, le Golfe de Guinée est limité au nord par le Cap Palmas et au sud par le Cap Lopez Gonsalvo (voir carte en annexe).

Quant aux deux définitions proposées par l'Organisation Hydraulique Internationale, l'une définit le Golfe de Guinée comme l'espace géographique limité au nord-ouest par le Cap de Palmas ou (Palmes) au Liberia et au sud-ouest par le Cap Lopez au Gabon<sup>15</sup>. Reprenant la définition traditionnelle, cette définition ajoute toutefois aux rives du Golfe de Guinée la partie centrale de la coté guinéenne, incluant le littoral ghanéen et ivoirien. D'autre part, l'Organisation Hydraulique Internationale définit le Golfe de Guinée comme la région limitée au nord-ouest par le Cap des Palmes au Liberia, à l'ouest par la ligne du Cap des Palmes jusqu'à la Pointe Albina au sud de l'Angola et au sud par le parallèle d'Annobon<sup>16</sup> au Cameroun.

Enfin, selon la définition africaine proposée par la Commission du Golfe de Guinée créée en 1999, le Golfe de Guinée serait l'espace allant du nord-ouest du Cap des Palmes à la Pointe Albina située à 80km au sud de Namibie, l'ancienne Moçamedes en Angola.

Géographiquement, le Golfe de Guinée est situé dans la zone que l'Organisation des Nations Unies pour l'Agriculture et l'Alimentation (FAO) qualifie d'Atlantique sud. En réalité, Le Golfe de Guinée est, aujourd'hui, une entité régionale en cours de reclassification économique du fait de sa reconnaissance et confirmation comme «zone utile» dans les démarcations géopolitiques du XXI<sup>e</sup> siècle. Dans cette perspective, le Golfe de Guinée s'insère dans les régions convoitées par les grandes puissances occidentales, la Chine et autres pays émergents.

Sur le plan culturel, le Golfe de Guinée constitue non seulement une zone de convergence de l'Afrique Anglophone, francophone, hispanophone et lusophone, mais aussi, un aire rencontre des civilisations Bantous, sahariennes ainsi que des religions chrétiennes, musulmanes et animistes.

Du point de vue institutionnel, le Golfe se limite aux huit (8) membres de la Commission du Golfe de Guinée notamment, l'Angola, le Cameroun, le Congo-Brazzaville, le Gabon, la Guinée Équatoriale, le Nigeria, la République

---

<sup>15</sup> Ibid., p. 289.

<sup>16</sup> Ibidem.

Démocratique du Congo (RDC) et São Tomé et Príncipe.

Historiquement, le Golfe de Guinée est apparu au moment de la formation de l'océan Atlantique il y environ 110.000 millions d'années en raison de la séparation entre l'Afrique et l'Amérique du Sud<sup>17</sup>. C'est une région riche en ressources pétrolières, mais où existent des actes abominables de criminalité, de piraterie et de brigandage international, qui sèment un climat d'insécurité dans la région. Il convient donc d'identifier clairement les crimes commis dans la région en vue de savoir comment y lutter contre.

## **Sous-section 2 : Les différents crimes commis dans le Golfe de Guinée**

Le constat effectué est que le désordre et la mauvaise gestion patentée des activités maritimes ont généré une multitude d'activités illicites et criminelles dans le secteur des transports, de la pêche et de l'exploitation du pétrole aussi bien en mer que sur terre. Dans cette confusion, ce tohu-bohu où le Léviathan moderne (l'État) a perdu toute emprise et autorité, un marché noir florissant reposant sur l'échange d'argent liquide se développe non seulement au Nigeria et au Bénin voisin, mais aussi, dans la région du Golfe de Guinée. En effet, d'immenses flux et masses d'argents sales attirent des criminels de tout acabit, des brigands, receleurs, trafiquants de toutes sortes et des proxénètes etc.

Ainsi, avec la contribution des receleurs, la revente des produits volés est facile. Du coup, les pratiques criminelles dans les trois secteurs, notamment, des hydrocarbures, des transports maritimes et de la pêche augmentent vertigineusement de manière à encourager les activités de piraterie<sup>18</sup>.

De manière générale, les crimes identifiés dans le Golfe de Guinée sont successivement le vol du pétrole brut, la contrebande, la piraterie, la pêche illégale et surtout, la corruption qui empêche les autorités nigériane à lutter efficacement contre ces fléaux.

Concernant le vol, il est possible de dire qu'il est né de la frustration créée au sein des populations de la région du Delta du Niger tant par les compagnies pétrolières y travaillant que par les autorités nigérianes. Alors que le pétrole de la région du Delta contribue grandement au renflouement des caisses de l'État,

---

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> CRISIS Group, « Le Golfe de Guinée: La nouvelle zone à haut risque », Rapport Afrique N° 195, 12 décembre 2012.

la population est délaissée à son propre sort. De là, les revendications ont commencé par surgir. La première trace d'une contestation de l'État central dans le Delta du Niger remonte en 1966 où un officier de police du Delta nommé Isaac Jasper Adaka Boro, recruta quarante hommes pour mener une rébellion dont le but était de parvenir à la libération de la région<sup>19</sup>. Après cela, d'autres groupes de revendication sont nés mais parmi tous ceux-ci, le MEND constitue incontestablement le groupe le plus actif, opérant sur terre et en mer, et dont le but consiste à contrôler tout le pétrole du Delta du Niger<sup>20</sup>.

C'est face à leur abandon que les populations du Delta du Niger décidèrent, au sein de groupes tels que le MEND de voler le pétrole et d'en assurer la vente afin de subvenir à leurs besoins vitaux. Dans cette perspective ce mouvement rebelle s'est bien organisé en répartissant les tâches. Entre autres, le Camp 5 est un groupe très armé, dont la mission consiste à voler le pétrole à partir des oléoducs ou « pipelines », à revendre ce pétrole brut, et enfin, à pratiquer les vols d'armes, le kidnapping etc<sup>21</sup>. De là, le vol du brut à partir des oléoducs, son transport et surtout, sa revente au large à des acheteurs à bord de navire de grande capacité appelés « Tankers », est devenue une activité commerciale très florissante. Une partie du pétrole brut volé est illégalement raffinée au Nigeria<sup>22</sup> dans une piètre qualité et est communément qualifié de pétrole ou essence frelaté. L'autre partie du pétrole volé est exportée vers le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, ou vers des destinations internationales comme la Russie, l'Inde et l'Extrême-Orient par des Tankers<sup>23</sup>. En 2012, la multinationale pétrolière Shell a estimé à 150.000 barils par jour les pertes subies par les compagnies pétrolières<sup>24</sup>. Ces détournements impunis du pétrole brut nigérian et le développement du commerce parallèle encouragent la contrebande à grande échelle.

Concernant la contrebande, il faut dire que le commerce illicite du pétrole mal raffiné est plus florissant au Nigeria et dans le Golfe de Guinée que celui du brut. Le carburant moins cher au Nigeria qu'ailleurs dans la région constitue

---

<sup>19</sup> RIOLS. A., *Piraterie et brigandage dans le Golfe de Guinée*, Université Paris Panthéon Sorbonne, Centre d'Études Supérieures de la Marine, 2010, p. 28.

<sup>20</sup> SAMPSON. I.T., « Niger Delta militancy and the challenge of criminalizing terrorism in Africa », *African Security Review*, Vol. 18, Juin 2009, pp.28-41.

<sup>21</sup> RIOLS. A., op. cit, p.29.

<sup>22</sup> CRISIS Group, op. cit, p. 7.

<sup>23</sup> idem, p. 7.

<sup>24</sup> Ibid, p. 9.



davantage une incitation à la contrebande. La conséquence de ces pratiques est que le Nigeria est obligé d'importer le pétrole à un prix subventionné qui est placé au niveau du prix pratiqué par le marché international. Mais pour affaiblir les trafiquants, l'État nigérian vend ce pétrole à la pompe à un prix moins bas que celui auquel il l'a acheté. L'effet pervers de ce système pratiqué par l'État nigérian encourage davantage la contrebande, vu que les contrebandiers se ravitaillent à la pompe avec la complicité des agents pétroliers, puis revendent les produits très vite dans la région, notamment au Bénin, en Centrafrique, au Tchad, au Cameroun ou ailleurs dans le monde. Dans ce cas, un négociant basé à n'importe quel point de la planète peut organiser son achat à distance. Il lui suffit d'affréter un Tanker généralement d'une capacité de 60.000 tonnes, de fournir au propriétaire et au capitaine l'information technique essentielle, à savoir, la quantité, le lieu et le moment pour charger et décharger le produit.

Pour ce qui est de la piraterie, disons qu'elle a été encouragée par la prospérité du commerce illicite du pétrole. En effet, les pirates ciblent d'importantes masses d'argent liquides brassées lors des transactions frauduleuses de même que le pétrole des Tankers qu'ils peuvent revendre à d'autres acheteurs peu scrupuleux. Immobilisant les navires vendeurs et acheteurs pendant des heures, les pirates les dévalisent jusqu'au dernier objet de valeur. Les produits de la piraterie génèrent des profits pour les communautés du Delta, incitant les habitants à soutenir ces pirates qui attaquent dorénavant, non seulement les Tankers, mais aussi, le trafic commercial local et les chalutiers.

La majorité des attaques ont eu lieu à partir de 2011 au large de Lagos et de Cotonou en raison de la congestion chronique du port de Lagos, qui force les navires à attendre au large la libération d'un poste d'amarrage pour faire leur entrée dans le port. Il convient d'ajouter que les groupes qui piratent ces navires sont bien organisés et ont des complices bien placés au sein du gouvernement, car leur marge de manœuvre indique qu'ils savent souvent en avance que le transfert aura lieu<sup>25</sup>. Les pirates utilisent aussi des commerçants et des prostituées comme espions pour pouvoir naviguer à proximité ou aborder les embarcations amarrées et inspecter leur cargaison ainsi que leurs points d'accès. Néanmoins, il convient de souligner que les pirates qui

---

<sup>25</sup> CRISIS Group, *ibid.*, p. 12.

attaquent les navires pour l'argent sont généralement très violents pendant que ceux qui détournent les Tankers sont d'habitude disciplinés et causent moins de dommages physiques<sup>26</sup>.

Les pirates disposent d'immenses ressources humaines, matérielles et financières et entre 5 à 30 hommes répartis dans les vedettes s'approchent des Tankers à près de 50 à 110 milles marins, c'est-à-dire, en 93 à 204 km au large des côtes. Lourdemment armés (mitrailleuses, lance-roquettes, grenades et AK-47, les pirates ont aussi de puissants outils de communication pour organiser une rencontre avec un second bateau. Malheureusement, la majorité des victimes, se sentant impliquées dans des activités illicites, n'aiment pas dénoncer les faits aux autorités nigérianes.

Quant à la pêche illégale, elle a lieu au large du Nigeria et de plusieurs pays membres du Golfe de Guinée et fournit aussi du terreau à la piraterie<sup>27</sup>. La pêche industrielle dans les zones près du ravage, en principe uniquement réservés à la pêche artisanale, détruit les habitats sous-marins et réduit les moyens de subsistance des communautés du littoral, incitant les pêcheurs à se tourner vers la criminalité.

Malheureusement, la corruption qui gangrène l'administration, la police et gendarmerie nigérianes réduit sérieusement les capacités de lutte contre ces crimes. Par manque de ressources financières, ces entités sont en situation de sous-effectifs et de sous-équipement pour contrer des réseaux mafieux lourdement armés. En 2005 par exemple, des officiers de la marine nigériane ont été démis de leurs fonctions pour implication dans le vol et la contrebande du pétrole<sup>28</sup>. En octobre 2009, un ancien président de l'Autorité Portuaire nigériane de 2001 à 2003, et des cadres ont été reconnus coupables d'usage de faux contrats de pouvoir et de multiplier les contrats pour contourner la réglementation, mais ils ont été libérés des accusations de surfacturation des contrats.

À tous ces crimes, s'ajoutent enfin le terrorisme lancé et entretenu par le

---

<sup>26</sup>Idem, p. 12.

<sup>27</sup> L'Association des chalutiers nigériens (Nigerian Trawler Owners' Association), souligne que des navires asiatiques et européens, plus grands que ceux sont utilisés par les Nigériens, entrent dans les eaux du pays et y pêchent la majorité du poisson disponible.

<sup>28</sup> IRIN, Nigeria: Conviction of admirals confirms navy role in oil theft, 6 janvier 200, <http://www.irinnews.org/report/52598/nigeria-conviction-of-admirals-confirms-navy-role-in-oil-theft>, [Consulté le 12/04/2015].

groupe djihadiste Boko Haram.

Après l'identification des crimes commis dans la région, il importe d'en connaître les causes.

## **SECTION 2: LES CAUSES DE L'INSECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE**

En l'espace d'une décennie (2003 – 2013), la région du Golfe de Guinée est devenue une des zones maritimes les plus dangereuses du monde. Dns la région du Delta du Niger (Nigeria), en raison de l'exploitation frauduleuse du pétrole par les rebelles du <sup>29</sup> Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger(MEND). Ces brigands de grand chemin ont développés des réseaux de contrebande et de vente illicites du pétrole. Avec la naissance de la secte Boko Haram<sup>30</sup>, la criminalité n'affecte pas seulement le secteur pétrolier, mais s'étend aux attentats terroristes et aux prises spectaculaires d'otages, résultats d'attaques audacieuses, lancées parfois à partir de la haute mer.

Ainsi, il est important, voir nécessaire, de démontrer comment les causes de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée sont multiples et multiformes. D'une part le constat effectué est que la région est devenue victime de sa richesse en ressources naturelles et de sa brusque importance géostratégique (I) qui ont fini par aiguïser l'appétit criminel et contrebandière des réseaux criminels transfrontaliers. D'autre part, la faiblesse des politiques sécuritaires des différents pays de la région constitue un terreau, un contexte favorisant l'expansion et le développement de la criminalité transfrontalière dans le Golfe de Guinée (II).

### **Sous-section 1 : Les ressources naturelles et l'importance géostratégique du Golfe de Guinée**

Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, l'intérêt exprimé par la communauté internationale pour le Golfe de Guinée fut de nature économique. Durant ces années, cet intérêt augmenta considérablement en raison de la découverte d'immenses ressources pétrolières et de gaz naturel aux larges des côtes de la région. Du coup, certains pays qui étaient abandonnés par les grandes puissances

---

<sup>29</sup> Au départ, le MEND était dirigé par Ken Saro Wiwa.

<sup>30</sup> IRIN, Nigeria: Conviction of admirals confirms navy role in oil theft, art. cit.

occidentales mais qui ont fini par être possesseurs de ces ressources naturelles commencèrent à être courtisés. Contrairement à une époque récente où la présence des pays occidentaux dans le Golfe de Guinée se limitait à la France et à quelques firmes multinationales intervenant dans le secteur pétrolier, où la présence américaine était très faible et où celle espagnole et portugaise était seulement linguistique, on note aujourd'hui la ruée des puissances occidentales, et d'autres pays dans le Golfe de Guinée.

Dorénavant, l'intérêt américain pour le Golfe est évident en raison de sa politique énergétique. En dehors des États-Unis d'Amérique, il y a d'autres puissances et pays émergents qui convoitent la région du Golfe de Guinée tels que la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud et les multinationales privées etc<sup>31</sup>.

Dans les années 60, les réserves pétrolières reconnues et évidentes se concentraient dans certains pays comme le Nigeria, l'Angola, le Gabon, le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Congo-Brazzaville. Mais aujourd'hui, de nouvelles études ou recherches démontrent la généralisation des réserves pétrolières à tous les pays de la région<sup>32</sup>. De là, la région commença à bénéficier de gros investissements dès les années 80 et 90 au fur et à mesure que le conflit du Moyen-Orient éloignait les investisseurs en pétrole et les amenait à diversifier les sources d'approvisionnement. Mais l'apparition de la Chine et du Brésil dans la région augmentera son importance mondiale.

Actuellement, le Golfe de Guinée est la première région pétrolière de l'Afrique subsaharienne où se trouvent les principaux pays producteurs du continent tels que le Nigeria, l'Angola et la Guinée Equatoriale<sup>33</sup>. Le Golfe de Guinée produit environ 5.000.000 de barils de pétrole par jour sur les 9.000.000 produits en Afrique subsaharienne<sup>34</sup>. Dans leur majorité, les réserves pétrolières du Golfe de Guinée se trouvent en mer et peuvent être directement acheminées vers l'Europe et les États-Unis, à l'insu des populations, par des circuits maritimes bien définis. Dans cette perspective, le Golfe de Guinée est devenu l'un des principaux points de départ de flux pétroliers et de gaz naturel

---

<sup>31</sup> NGOME. J. N., « Le Golfe de Guinée au centre des convoitises mondiales », *Diplomatie*, n° 56, mai-juin 2012, pp. 72-74.

<sup>32</sup> DE OLIVEIRA. R.S, *História petrolífera do Golfo da Guiné e a presença ocidental*, Londres, Hurst, 2007, p. 76.

<sup>33</sup> ORTOLLAND. D. et PIRAT J.P, *Atlas des espaces maritimes*, Paris, Atlas, 2010, p. 58.

<sup>34</sup> Op. Cit., p. 58.

en direction de l'Europe, des Etats-Unis, de la Chine, du Brésil et de l'Inde<sup>35</sup>.

À partir de janvier 2002, les États-Unis d'Amérique créent l'African Oil Initiative Group, composée de membres de l'Administration Américaine, du Congrès, du Département d'Etat ainsi que de membres des compagnies pétrolières. Ce groupe a recommandé après de profondes analyses que le Golfe de Guinée soit considéré comme une zone utile et d'intérêt pour les Américains. De même, le groupe recommanda que les Etats-Unis installent une base militaire dans la région<sup>36</sup>.

À la suite de ces recommandations entre 2002 et 2008, les compagnies pétrolières américaines ont décidé d'augmenter leurs investissements dans la région du Golfe de Guinée. En effet, le plan énergétique national élaboré depuis les attentats du 11 septembre 2001 prévoyait que jusqu'à l'horizon 2015, 25% des besoins pétroliers des États-Unis soient satisfaits par le marché africain. En ce qui concerne les autres puissances mondiales, la China National Petroleum Corporation (CNPC) et la China Petrochemical Corporation (CPC) se sont installées depuis 2002 au Gabon, au Nigeria, en Angola et en Guinée Equatoriale. Il convient d'ajouter que dans cette course pour l'accès au marché pétrolier africain du Golfe de Guinée, il y a aussi la présence du Brésil<sup>37</sup>.

L'importance économique et minérale du Golfe de Guinée est accompagnée d'une stratégie de consolidation des relations militaires. Dans cette perspective, les États-Unis font transiter depuis 2003 par le Golfe de Guinée une partie de leur flotte située en méditerranée. De même, ils ont conclu des accords avec le Cameroun, le Gabon et la Guinée Équatoriale qui leur permettent l'utilisation ponctuelle de leurs installations aéroportuaires par les forces américaines<sup>38</sup>.

En dehors des hydrocarbures, le Golfe de Guinée est une région riche en poissons et autres espèces animales très recherchées dans le monde. Mais bien que cette richesse en poissons soit moins importante que celle du pétrole, il est

---

<sup>35</sup> Selon les informations distillées par Didier Ortolland, les principales destinations du pétrole du Golfe de Guinée sont les Etats-Unis (1,5 million de barils par jour), l'Europe (1 million de barils par jour), la Chine (850.000 barils par jour), l'Inde (330.000 barils par jour).

<sup>36</sup> BARRY. S., et WIHBEY. P.M., African oil: A priority for US National Security and African Development, African oil policy initiative group, 16 Mai 2001, <http://openanthropology.org/libya/AOPIG.pdf>, [Consulté le 23/04/2015].

<sup>37</sup> Pendant son mandat en qualité de président du Brésil, Luis Inácio Lula avait visité quatre pays du Golfe de Guinée notamment, l'Angola, le Cameroun, le Gabon ainsi que São Tomé et Príncipe. Ces visites ont été couronnées par la signature d'importants contrats ou accords pétroliers. Pour plus de détails, consulter le site <http://www.codesria.org/?lang=en>, [Consulté le 29 décembre 2014].

<sup>38</sup> Ibidem.

indéniable que la pêche constitue la deuxième source d'exportation de beaucoup de pays membres du Golfe de Guinée au nombre desquels on peut citer le Nigeria où les activités de pêche représentent 3% des exportations du pays. Selon la Commission régionale des pêches du Golfe de Guinée, la région a un potentiel annuel de un million de tonnes de pêche maritime et 800.000 tonnes de pêche continentale ou fluviale. Toutefois, il convient de signaler que ce secteur est affecté par l'insécurité maritime résultant du brigandage et de la piraterie. En effet, des barques ou navires de pêche sont constamment la cible d'attaques provoquant une réduction drastique des activités de pêche, dont la conséquence logique est l'augmentation des prix du poisson.

En dehors des ressources et de la position géostratégique du Golfe de Guinée en tant que causes de l'insécurité dans la région, il est possible de citer un autre facteur relatif au contexte politique, le laxisme et à la défaillance des politiques maritimes qui favorisent la criminalité maritime.

### **Sous-section 2 : Un contexte favorable à la criminalité maritime**

Le constat effectué est que la criminalité maritime s'est développée à partir de problèmes sociaux tels que l'exclusion, les tensions socio-politiques et les revendications communautaires<sup>39</sup>. La gravité de la piraterie est le symbole de la radicalisation et du basculement des groupes sociaux frustrés dans la criminalité. Cette gravité de la criminalité est aussi favorisée par une forte concentration urbaine dans certaines régions du Golfe de Guinée ainsi que par la porosité des frontières (cas des frontières entre le Nigeria et le Cameroun d'une part, et entre le Nigeria et le Tchad de l'autre où le groupe islamique et terroriste Boko Haram règne pour le moment en maître).

Toutefois, il convient de préciser que la constatation faite est que la première cause de la criminalité maritime résulte de l'inégale répartition des ressources, c'est-à-dire, la pauvreté. En effet, pendant que la majorité de la population croupit dans une misère inqualifiable, les élites vivent dans un luxe effarant provenant de l'exploitation du pétrole. Les inégalités économiques sont évidentes, forçant la population de certains pays à recourir au crime et aux

---

<sup>39</sup> LUNTUMBUE. M., « Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée: défis et intérêts d'une gouvernance maritime régionale », *Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité*, 30 septembre 2011, pp. 2-4.

circuits illicites en vue de survivre. Dans la majorité des pays du Golfe de Guinée, l'extraction des hydrocarbures, s'est accompagnée la dégradation de l'environnement. Ce qui a pour corollaire d'empêcher le développement de l'agriculture et de la pêche.

Face à cette situation, la population n'a d'autre alternative de survie que de recourir au trafic et à la contrebande au début. Mais avec le temps, ce trafic rudimentaire s'est perfectionné par la création de réseaux mafieux, lourdement armés pour garantir la sûreté du trafic. Dans cette perspective, d'anciens criminels sont recrutés pour prêter service aux pêcheurs ou agriculteurs ayant abandonné leurs activités d'origine pour basculer dans l'exploitation illicite du pétrole et autres ressources comme le diamant. À toutes ces situations, s'ajoute le manque de coopération entre les États de la région dans la lutte contre la criminalité transfrontalière ainsi que la négligence dans la surveillance des espaces maritimes.

Il faut reconnaître que pendant longtemps, l'exercice de l'autorité maritime constituait une faible priorité pour certains Etats qui considéraient généralement la sécurité comme une affaire terrestre. L'inclusion de l'espace maritime dans les politiques publiques de sécurité ne devenait importante que lors des litiges territoriaux. Dans ce contexte, la majorité des pays du Golfe de Guinée observaient leur espace à partir des côtes sans trop chercher à s'enquérir de ce qui se passe dans la mesure où la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer n'a pas délimité les frontières maritimes entre États. Ainsi, excepté la détermination des frontières maritimes entre le Nigeria et le Cameroun sur la presqu'île de Bakassi, aucune autre frontière n'est délimitée dans le Golfe de Guinée. Face à la négligence des gouvernants de renforcer la sécurité des frontières maritimes, les pirates et autres criminels profitent pour développer leurs activités illicites.

Néanmoins il convient de souligner que certains États renforcent leur politique sécuritaire maritime dans la mesure ils se rendent compte que cela constitue une menace pour le développement des activités portuaires et l'exportation par mer des produits de base vers l'Europe, les Etats-Unis et autres destinations mondiales. C'est le cas de l'Angola et du Nigeria qui ont décidé de renforcer la marine, la police maritime et des frontières. Mais, au vu des faits, on se rend compte que cet effort des autorités gouvernementales

nigérianes et angolaises n'est pas suffisant pour lutter contre le développement des réseaux mafieux en mer dans le Golfe de Guinée. De même, il apparaît que d'autres mesures sont nécessaires en vue de contribuer à la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée tels que la sécurité des navires et des ports nationaux. De là, il importe de voir les dispositions prises par l'Angola pour garantir la sécurité des navires et des installations portuaires.

## **CHAPITRE II: L'ANGOLA ET LA SECURITE DES NAVIRES ET DES PORTS NATIONAUX**

Il ne fait l'ombre d'aucun doute que dans le domaine des transports maritimes internationaux, la sécurité des navires et des ports constitue non seulement un facteur de développement des transports et des ports, mais aussi, un facteur de sécurité en mer. Dans cette perspective, en dehors des mesures de sécurité prises par l'État angolais en vue de garantir le bon fonctionnement et la sécurité dans ses eaux maritimes, le gouvernement contribue à l'application des règles d'Hambourg, de Haye-Visby et du code International pour la Sécurité des Ports et Navires.

Mais la question qui se pose consiste à savoir si l'action de surveillance du gouvernement angolais est efficace. Dans quelle mesure la République d'Angola contribue-t-elle à la sécurité maritime en assurant la sécurité des navires et de ses ports? Quelles sont les faiblesses de l'action de l'État Angola dans ce domaine?

Telles sont les questions auxquelles nous tenterons de répondre tout au long du présent chapitre, analysant successivement la contribution de l'Angola à l'application des règles d'Hambourg, de la Haye-Visby, du code ISPS et enfin, les faiblesses de cette action.

### **SECTION 1 : L'ANGOLA ET LE CONTROLE DE L'APPLICATION DES REGLES D'HAMBOURG SUR LE FRET DES NAVIRES**

Le droit maritime aborde des domaines multiples et multiformes et en constantes mutations de sorte qu'il n'est pas aisé d'élaborer dans ce contexte



des règles définitives ou complètes. En effet, le droit maritime ne se réduit pas à l'étude juridique des opérations du transport maritime, mais couvre aussi les personnes et biens qui y sont rattachés. De même, hormis le droit de chaque État de légiférer sur des questions relevant de son intérêt, le caractère international des transports maritimes engendre généralement des conflits d'intérêts et de lois, d'où la nécessité de règles multilatérales uniformes et universelles. En qualité de membres signataire des règles d'Hambourg, la République d'Angola fait d'énormes efforts en vue de leur respect et application.

Dans cette rubrique, il nous incombe d'une part, de présenter le contenu des règles d'Hambourg et de voir comment elles sont appliquées. D'autre part, nous apprécierons les responsabilités des transporteurs de marchandises par mer ainsi que les documents nécessaires dont ils doivent se munir.

### **Sous-section 1 : Le contenu des règles et leur application**

Lors de la conférence des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mai 1978 où étaient présents plus de 70 États participants, de nouvelles règles sur les transports maritimes de biens ont été définies à travers l'adoption de la convention d'Hambourg<sup>40</sup>. Ces règles apportent de grandes innovations par rapport aux règles de la Haye et de la Haye-Visby qui limitent la responsabilité du transporteur à la faute ou la négligence et qui sont encore en vigueur. Les règles d'Hambourg établissent un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, sur la base d'un contrat de transport de marchandises par voie maritime. L'innovation la plus importante dans les règles du chargement concerne celle qui s'applique au transporteur. Selon l'article 5§1 des règles d'Hambourg, *«Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures*

---

<sup>40</sup> La convention d'Hambourg sur le transport de marchandises est entrée en vigueur en 1992 après l'obtention en novembre 1991 du vingtième instrument de ratification.

*qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences»<sup>41</sup>.*

La convention d'Hambourg sur le transport de marchandises par mer sépare les règles du transport de marchandises par voie maritime de celles du transport de marchandises par voie terrestre, ferroviaire ou aérienne, qui limitent quant à elles la responsabilité du chargeur à la faute ou à la négligence. Élaborées à la demande des pays en développement, les règles d'Hambourg contribuent à la protection des consommateurs du service transport au titre des mentions portées sur le connaissement pour décrire marchandises transportées, du transport en pontée, du transport des animaux vivants et de la limitation de responsabilité du transporteur. En raison de son caractère contraignant, beaucoup de pays ne l'ont pas signé. Ainsi selon certaines sources, la convention d'Hambourg ne s'appliquerait qu'à 5% du commerce maritime mondial<sup>42</sup>.

Entre autres, les règles d'Hambourg définissent certaines obligations et responsabilités à la charge du transporteur. Ces responsabilités ou obligations sont consacrées par les articles 4 et 5 de ladite convention. Toutefois, il convient de signaler que l'article 4 concerne la durée de la responsabilité du transporteur alors que l'article est relatif au fondement de cette responsabilité. À la lumière de l'article 4§1, *«la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement»<sup>43</sup>*. Quant à l'article 5§7, *«Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence»<sup>44</sup>*.

---

<sup>41</sup> Cf. art. 5§1 de la convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

<sup>42</sup> Le Dico du commerce international: <http://www.glossaire-international.com/>, [Consulté le 28/03/2015]

<sup>43</sup> Article 4 de la convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

<sup>44</sup> Article 5 de la convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

À la lumière de l'article 4 et du paragraphe 7 de l'article 5 des règles d'Hambourg, le transporteur a une série d'obligations. D'abord, il doit rendre le navire navigable, c'est-à-dire, le mettre dans les meilleures conditions de navigation internationalement acceptées. Ensuite, prendre soin de l'équipage, équiper et ravitailler le navire de manière adéquate. De plus, il doit maintenir tous les compartiments du navire où seront disposés les marchandises dans de bonnes conditions. Enfin, après avoir reçu les marchandises, le transporteur doit présenter au chargeur le connaissement de chargement que doit mentionner les marques d'identification des biens, le nombre de bagages ou de pièces et les différents poids des marchandises etc.

Quant au champ d'application de ces règles, disons que la convention d'Hambourg de 1978 s'applique à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents quand le port de chargement et de déchargement<sup>45</sup> prévu dans le contrat de transport par mer reste situé dans un État contractant.

En d'autres termes, on peut dire que le champ d'application est large en vue d'assurer l'uniformité internationale ou simplement, l'universalité du droit des transports maritimes de marchandises. Ainsi, les règles d'Hambourg s'appliquent non seulement à tous les contrats de transport maritime de marchandises entre deux États différents quand les ports de chargement et de déchargement prévus dans le contrat se situent dans un État contractant, mais aussi, lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve de contrat est émis dans un État contractant ou lorsque le connaissement ou autre document le prévoit, sans distinction de la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Ces règles ne s'appliquent pas, par contre, aux contrats d'affrètement. Néanmoins, le connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement y est soumis en ce sens qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

Après cette présentation des règles essentielles de la convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer, il convient d'aborder de manière détaillée, les documents nécessaires dans le transport maritime

---

<sup>45</sup> Article 2§1 selon lequel Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque (a) «le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant», (b) «le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant».

international des marchandises.

## **Sous-section 2 : Le transport des marchandises et les documents y afférents**

Les règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transport maritime à l'exception de ceux relatifs à l'affrètement qui mettent en scène le chargeur au moment de l'émission du connaissement. Les documents relatifs au transport de marchandises par mer dont le chargeur doit se munir sont successivement ceux, ci-après cités:

D'abord, il y a le connaissement dont l'émission exige certaines mentions obligatoires. En dehors du connaissement, autres documents peuvent être exhibés comme le contrat de transport confirmé par un document autre que le connaissement et qui en tient lieu. Les mentions que doit contenir le connaissement portent sur: la nature des biens ou marchandises; les caractéristiques ou marques d'identification des marchandises; le nombre de colis ou pièces ou le poids des marchandises et leur quantité; le bon état et conditionnement des marchandises; le nom du chargeur et du lieu de son activité professionnel à titre principal; le nom de l'armateur; le nom du consignataire; le port d'embarquement et la date à laquelle les marchandises ont été mises sous la responsabilité ou la garde du chargeur dans le port d'embarquement; le port de débarquement; les références et le nombre les originaux de connaissement de chargement; le lieu d'émission du connaissement.

De plus, le document doit mentionner que toutes les règles définies à Hambourg s'appliquent dans le cas d'espèce. En dehors du connaissement, d'autres documents peuvent être exhibés. Ainsi les règles de Hambourg stipulent que lorsque le contrat de transport est confirmé par un document autre que le connaissement, ce document sert de preuve de la signature du contrat et engage dorénavant la responsabilité du chargeur qui reconnaît avoir la garde et la responsabilité des marchandises qui lui ont été confiées. De même, ce document de substitution doit mentionner que ce contrat de transport est sous le gouvernement des règles de Hambourg.

En tant partie à la convention des Nations-Unies sur le transport des

marchandises par mer, l'Angola contribue dans la mesure du possible à l'application et au respect de ces règles par les transporteurs ou acteurs de l'activité maritime. Dans cette perspective, le pays a adopté un plan de sécurité destiné à contrôler ou vérifier le niveau de sécurité des navires, c'est-à-dire, s'ils sont dans les conditions optimales aptes à assurer le transport maritime conformément aux normes internationales. Ensuite ce plan de sécurité a pour objectif de voir si tous les ports existant sur le territoire national se sont dotés d'un système de sécurité pour leurs installations et de voir l'applicabilité et la fiabilité de ce plan de sécurité. Enfin, sur la base de ce plan, l'Angola doit communiquer et échanger des informations à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et autres acteurs du secteur maritime.

Après cette étude, il importe de jeter un regard sur la continuation de l'Angola à l'application des règles de la Haye et la Haye-Visby.

## **SECTION 2: LA CONTRIBUTION DE L'ANGOLA À L'APPLICATION DES RÈGLES DE LA HAIE-VISBY**

La convention de la Haye constitue un ensemble de règles juridiques destinées à régir et uniformiser les formalités relatives au transport maritime en particulier, concernant le connaissement. Définies à Bruxelles en 1924 à l'issue d'une série de conférences organisées en 1921-1922 par l'Association Internationale pour le Droit et le Comité Maritime International, ces règles de la Haye ont été adoptées par 89 États et incorporées dans leurs législations internes. En 1968, ces règles seront révisées à travers un protocole appelé aujourd'hui les règles de la Haye-Visby, vu que les règles ont été adoptées à Bruxelles mais signées dans la ville suédoise de Visby. Quel est le contenu de ces règles et quelle compréhension peut-on en avoir? Quelles sont les facteurs qui fragilisent l'action de l'État angolais dans la mise en œuvre des règles? Telles sont les préoccupations auxquelles il convient de répondre dans les développements qui vont suivre.

Dans cette perspective nous procéderons à l'étude du contenu de ces règles pour en appréhender la signification d'une part. De l'autre, il importe

d'identifier les facteurs qui fragilisent l'action de l'État angolais dans la sécurisation des navires du transporteur et du chargeur ainsi que des ports.

### **Sous-section 1 : Le contenu et la signification des règles de la Haye – Visby**

Sous les auspices du Comité Maritime International, le protocole modifiant les règles de la Haye de 1924, c'est-à-dire, la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au connaissement, a été signé à Bruxelles le 23 février 1968 mais rédigé dans la ville suédoise de Visby<sup>46</sup>. C'est d'ailleurs à cause de sa rédaction dans la ville de Visby que le protocole porte le nom de «*règles de Visby*» qui complète la convention de la Haye. Ce protocole de 1968 a donc débouché sur ce qu'on considère aujourd'hui comme étant tantôt les Règles de la Haye-Visby, tantôt la Convention de Bruxelles de 1924-1968<sup>47</sup>.

Mais paradoxalement, les règles de la Haye entrées en vigueur le 23 juin 1977 en vertu de son article 13, ont été l'objet d'un rejet tacite de la part des pays qui appliquaient les règles de la Haye dans la mesure où ces règles de la Haye-Visby seront rapidement modifiées le 21 décembre 1979 par un protocole signé à Bruxelles, de sorte qu'elles ne s'appliquaient qu'à cinq (5) pays<sup>48</sup>.

Il faut dire d'office que les règles de la Haye-Visby ont pour principal objectif de régir et d'engager la responsabilité du transporteur maritime. De même, à l'instar des règles de la Haye, celles de la Haye-Visby s'appliquent aux relations entre le chargeur et le transporteur. Mais par l'endossement ou la consignation, ces règles s'appliquent aussi aux relations entre le transporteur et le consignataire ainsi que l'endosseur. L'objectif de ces règles consiste à engager la responsabilité du chargeur concernant les diligences qu'il doit prendre en vue d'assurer la garde des biens ou marchandises à lui confiés dans de bonnes conditions.

Mais définir le fondement de la responsabilité du transporteur revient à déterminer les conditions dans lesquelles le transporteur, auteur d'un dommage

---

<sup>46</sup> RODIERE. R., « La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978, (le point de vue d'un juriste latin) », *DMF*, vol. 30, 1978, p. 451.

<sup>47</sup> Art.cit., p. 451.

<sup>48</sup> Les pays qui appliquent les règles de la Haye-Visby sont l'Equateur, le Singapour, le Sri Lanka, la Syrie et le Tonga. Mais officieusement, ces règles sont appliquées par plusieurs pays.

ou d'une obligation contractuelle mal accomplie peut voir sa responsabilité engagée<sup>49</sup>. Selon le professeur Rodière, il existe quatre possibilités de réponses à cette épineuse question, lesquelles s'inspirent de différents systèmes de responsabilité<sup>50</sup>. Les trois premières réponses tirent leur fondement de l'idée de faute alors que la dernière résulte de l'idée de risque<sup>51</sup>.

La première réponse a pour objectif de soutenir ou de prouver par tous les moyens que la responsabilité du transporteur est établie avant que sa responsabilité soit engagée ou mise en œuvre. En un mot, il s'agit du système de la faute prouvée.

La deuxième consiste à soutenir qu'une présomption simple de responsabilité pèse sur le transporteur dans la mesure où il est tenu de prendre diligemment soin des marchandises par lui transportées. Mais cette présomption de responsabilité est très tôt battue en brèche dès que le transporteur réussit à prouver qu'il n'a commis aucune faute à l'occasion de la survenance du dommage ou de l'inexécution de sa prestation contractuelle. Selon le professeur Rodière, il s'agit du système de la présomption de faute<sup>52</sup>.

Face à la fragilité de la deuxième réponse provenant du système de présomption de faute, la troisième réponse quant à elle fait peser une forte présomption sur le transporteur dont il peut se défaire de deux manières. D'une part il doit absolument apporter la preuve de la cause exacte du dommage ou de la non-exécution de son obligation. De l'autre, que cette cause ne lui est pas imputable, étant indépendante de sa volonté: Dans ce cas, le professeur Rodière parle du système de la présomption de responsabilité<sup>53</sup>. Ici, le transporteur demeure responsable bien que la cause du dommage soit partiellement ou totalement inconnue. Or tel n'est pas le cas dans le système de la présomption de faute.

Enfin, la quatrième et dernière réponse engage automatiquement la responsabilité du transporteur dès lors qu'il est démontré qu'il a causé un dommage ou manqué d'honorer ses obligations contractuelles. En d'autres termes, la simple constatation matérielle de l'inexécution des obligations du transporteur engage sa responsabilité. C'est le système de la responsabilité de

---

<sup>49</sup> RODIERE. R., op. cit, pp. 454-455.

<sup>50</sup> Idem

<sup>51</sup> Idem.

<sup>52</sup> RODIERE. R., ibid., p. 455.

<sup>53</sup> Ibid., p. 456.

plein droit ou de responsabilité absolue<sup>54</sup>.

Mais concernant la préoccupation qui consiste à savoir le système de responsabilité sur lequel se fonde la responsabilité du transporteur, on peut déduire à la lumière des règles de la Haye-Visby, que les Etats optent unanimement pour le système de la présomption de responsabilité consacré par la convention de Bruxelles de 1968, c'est-à-dire, les règles de la Haye-Visby dans l'article 4 de ladite convention<sup>55</sup>.

En effet, qu'on soit tenté de croire à la lumière des article 1, 2 et 3 de la convention de Bruxelles de 1968<sup>56</sup> que le transporteur pourra se tirer d'affaire, se libérer de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a commis aucune faute, l'article 4§2 de la même convention nous en dissuade en consacrant à travers ses 17 causes d'exonération, la présomption de la responsabilité du transporteur.

Ainsi, l'inexistence de la responsabilité du transporteur est subordonnée d'une part à la preuve du bon état de navigabilité du navire, c'est-à-dire, à la diligence due et d'autre part à l'établissement des cas d'exonération énumérés par l'article 4§2 des règles de la Haye-Visby. À notre humble avis, cela laisse entendre qu'en dédit de l'existence de la diligence due qui relève de la présomption de faute (bon état de navigabilité du navire), il est indispensable que le transporteur prouve que la cause du dommage répond à l'une des situations d'exonération énumérées par l'article 4§2 pour se libérer des liens de la responsabilité.

Dans cette optique, il est possible de dire que le système de responsabilité établi par les règles de la Haye-Visby se fonde sur la présomption de responsabilité. Cela signifie que les dommages dont les causes sont partiellement ou totalement inconnues n'entraînent pas pour autant la l'irresponsabilité du transporteur dans la mesure où il est tenu au contraire de les réparer en dédommageant les présumés propriétaires. Ainsi, le système de responsabilité mis en œuvre par les règles de la Haye-Visby est un système dans lequel la responsabilité du transporteur maritime se fonde sur une

---

<sup>54</sup> Ibid, p. 457.

<sup>55</sup> Article 4 de la convention de Bruxelles de 1968 encore appelée règles de la Haye-Visby.

<sup>56</sup> Ces dispositions juridiques consacre l'obligation de diligence due mise à la charge du transporteur. En principe, cela sous-entend que ce dernier doit prendre toutes les mesures nécessaires en vue de garantir le bon état des marchandises qu'il transporte en vue de les livrer dans en bon état aux différents propriétaires.



obligation de résultat et où la charge de la preuve pèse sur le transporteur ou toute personne se prévalant de l'exonération. En effet, l'obligation de résultat réduit du transporteur exige de lui qu'il transporte les marchandises dans le délai prévu dans le contrat et que ces marchandises soient en bon état qualitatif et quantitatif. Ainsi, s'il advenait qu'il livre ces marchandises endommagées ou en retard, sa responsabilité est automatiquement engagée selon l'article 4§2 des règles de la Haye-Visby, indépendamment du bon état du navire.

Après cette étude, il importe de porter un regard sur les faiblesses de l'action dans l'application des règles maritimes en général, et particulièrement, des règles la Haye-Visby.

### **Sous-section 2 : Les faiblesses de l'action de l'État angolais dans l'application des règles de la Haye-Visby: L'indélicatesse des agents de contrôle, l'insuffisance de ressources humaines et la négligence dans l'application des lois maritimes**

Lorsque la République d'Angola devint indépendante le 11 novembre 1975 après une impitoyable guerre de libération nationale contre l'ancien colonisateur portugais, le pays prit en charge son organisation interne et commença à assumer ses responsabilités sur le plan international avec ses moyens intellectuels de bord. À son départ de l'Angola, le colon portugais avait pris le malin et diabolique soin de détruire tout l'appareil administratif, forçant les nouvelles autorités à repartir carrément à zéro. De ce fait et à l'instar de beaucoup d'Etats membres du Golfe de Guinée, le pays ne s'est pas très tôt rendu compte de l'importance du développement des activités portuaires et maritimes comme sources de recettes destinées à renflouer les caisses publiques et renforcer l'économie nationale. Peu à peu, le gouvernement commença une politique de formation des cadres qui, durant la colonisation, avaient un bas niveau d'étude.

Dans le domaine du droit maritime, la formation de cadres était très pratiquement nulle ou inexistante. C'est seulement en 1995 et plus précisément le 7 juillet 1995 que le ministère de la justice adopta le décret n° 26 : 95 relatifs à la création de la Chambre des questions maritimes près le Tribunal Provincial

de Luanda<sup>57</sup>. Jusqu'à ce jour, il y a un nombre insuffisant de cadres qualifiés<sup>58</sup> pouvant veiller à la diligente application des lois maritimes et sanctionner leurs violations.

En dehors de l'insuffisance de ressources humaines qualifiées, il y a la corruption des quelques agents publics dont la mission consiste à contrôler le respect des règles maritimes dans les différents ports angolais. Ils sont généralement des cadres moyens, mais bien payés par l'Etat angolais en vue de bien accomplir leur mission, ces cadres indécents, mus par le gain se font facilement corrompre à coup de dollars pour laisser des navires ne répondant aux critères internationalement définies accoster dans le port de Luanda, Benguela ou encore Benguela ou Cabinda. Selon certaines sources, des agents sont suspectés d'être de connivence avec les équipages pour enfreindre les lois maritimes, les laissant même sortir de certains ports, sous prétexte d'acte de piraterie, des navires, au nombre desquels un Tanker<sup>59</sup> qui fut miraculeusement retrouvé au Nigeria après des semaines de recherches et grâce à la coopération policière.

Enfin, il faut ajouter que l'incompétence, le manque d'éthique de plusieurs agents, conjugués à la corruption ont comme conséquence logique, la négligence dans le contrôle de l'application et du respect des lois maritimes.

Ce sont là autant de facteurs qui, malgré la volonté des autorités angolaises de contribuer à l'application des règles internationales relatives aux activités maritimes, fragilisent les différentes initiatives prises au plan national. Mais le gouvernement s'efforce de réduire ces faiblesses, tout en contribuant à des initiatives régionales et internationales en vue de lutter contre la criminalité maritime.

---

<sup>57</sup> Usant de ses compétences conformément à l'article 20 de la loi n° 27 : 90 du 03 novembre 1990 et de l'article 114§3 de la loi constitutionnelle de 1992, le ministère de la justice angolais créa cette salle des questions maritimes du Tribunal provincial de Luanda.

<sup>58</sup> Lors d'une déclaration à la presse le 11 février 2014, le ministre angolais des transports M. Augusto Thomas avait déclaré que les gestionnaires portuaires doivent être compétents en vue de contribuer au développement économique du pays. Cette portion de déclaration fut faite lors du lancement du code d'éthique et du Plan de développement durable du port de Cabinda.

<sup>59</sup> Le 18 janvier 2014, un tanker libérien, rempli de 60 mille tonnes de carburant, propriété de la compagnie grecque Dynacom Tankers Management, au service de la Compagnie nationale angolaise de pétrole la SONANGOL, disparaît mystérieusement, au motif d'être pirate, au large de Luanda pendant qu'il attendait son tour pour entrer dans ledit port. Selon le porte-parole de la marine angolaise, le Capitaine Augusto Alfredo, le tanker n'a pas été attaqué par les pirates, mais a simulé une piraterie. Retrouvé au Nigeria, le Tanker a été ramené en Angola et remis aux autorités angolaises. Il convient de souligner qu'il s'était déjà vidé de 12 mille tonnes.

**DEUXIÈME PARTIE:**  
**LES LIMITES DE L’ACTION ANGOLAISE CONTRE L’INSÉCURITÉ**  
**MARITIME ET LES PERSPECTIVES**

**CHAPITRE III: L’ANGOLA ET LA LUTTE CONTRE L’INSÉCURITÉ**  
**MARITIME**

Il est évident que la piraterie et d’autres crimes connexes prolifèrent dans le Golfe de Guinée au point de donner d’inquiéter plusieurs Chefs d’État. En effet, la multiplication des actes de piraterie dans cette région résulte de plusieurs facteurs parmi lesquels on peut citer le développement du trafic maritime, mais aussi et surtout, la découverte et l’exploitation exponentielle des hydrocarbures. Ces actes de piraterie, partis de la région du Delta du Niger (au Nigeria) sont le fait de groupes hyper organisés, capables d’opérer des attaques en haute mer visant des biens de valeur et les cargaisons de pétrole<sup>60</sup>. Première région pétrolière africaine avec ses 24 milliards de barils de réserves et sa production journalière de plus de 5 millions de barils de pétrole<sup>61</sup>, il importe de souligner que les principaux producteurs sont la République d’Angola, le Nigeria et la Guinée équatoriale<sup>62</sup>.

Ce développement de la piraterie dans le Golfe de Guinée encourage les crimes connexes et menace la stabilité politique et économique des pays de la région. Pour cela chacun a défini individuellement des mesures et stratégies de lutte. Mais de l’observation des faits, on constate malheureusement qu’en dépit des mesures prises par les différents Etats pour lutter contre l’insécurité maritime, aucun d’eux n’est en mesure de résoudre seul le problème. D’où la conjugaison des efforts pour juguler le fléau dans une approche collective et

---

<sup>60</sup> LUNTUMBUE. M., *Insécurité dans le Golfe de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée?* GRIP, 31 décembre 2012, p. 2.

<sup>61</sup> LUNTUMBUE. M., *Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée: Défis et enjeux d’une gouvernance maritime régionale*, GRIP, 30 septembre 2011, p. 4.

<sup>62</sup> Idem, p.4.

régionale.

Dans le présent chapitre, il s'agira de voir comment l'Angola participe aux différentes initiatives régionales ou internationales de lutte. De même, un regard sera porté sur les mesures que ce pays a prises en vue de se prémunir contre l'insécurité et développer ses activités portuaires et maritimes.

## **SECTION 1: LES DIVERSES ACTIONS AU NIVEAU INTERNATIONAL**

Née dans le Delta du Niger, la piraterie maritime s'exporte dangereusement dans les autres pays du Golfe de Guinée et met variablement en péril, leur économie.

Face à ce danger collectif, plusieurs initiatives sont prises par les États membres du Golfe de Guinée en vue de conjurer ce mal qui prend des proportions inquiétantes et internationales, qui font croire à la faillite et à l'impuissance des pays de la région. Au nombre de ces initiatives, on peut citer celles prises respectivement par les pays membres de la Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique du Sud (ZOPACAS) d'une part, d'autre part, nous aborderons les autres actions prises dans le cadre des États membres de la Communauté des Pays de Langue Portugaise (CPLP), de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) ainsi que de la Commission du Golfe de Guinée (CGG). Il convient de voir alors comment l'Angola a participé à ces diverses initiatives.

### **Sous-section 1 : La participation de l'Angola à la ZOPACAS**

La diplomatie angolaise a été très active en 2013 et en 2014. Le pays a poursuivi ses actions diplomatiques en vue de contribuer au maintien de la paix et de la sécurité en Afrique. De même sur le plan diplomatique, l'Angola annonça sa candidature au poste de membre non permanent du Conseil de Sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour la période 2015-2016. Par ailleurs, l'Angola décida de consolider ses actions en vue de contribuer non seulement à la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, mais aussi, pour contrôler l'immigration en provenance de l'Afrique occidentale et orientale, de la Chine, du Liban et de l'Afrique du

Nord. Pour cela, le gouvernement a pris diverses initiatives dont la participation à la ZOPACAS. Mais, qu'est-ce que la ZOPACAS?

La ZOPACAS provient d'une proposition qui fut faite à l'ONU par l'ancien président brésilien Sarney de Araujo Costa<sup>63</sup>, avec l'appui de l'ancien président de l'Argentine Raul Alfonsín Ricardo Foulkes<sup>64</sup> et visait la promotion de la coopération régionale, le maintien de la paix et de la sécurité des pays qui y adhéreront. Cette union politico-stratégique entre l'Argentine et le Brésil est née de l'intention des deux États de consolider leurs pouvoirs après la guerre des Malouines. Il s'agissait pour eux de corriger les vulnérabilités de la région et de la prémunir contre d'autres menaces extérieures dues aux transformations provoquées par la Pérestroïka et les signaux de la fin de la guerre-froide. Créée pour sécuriser les transports et autres activités maritimes dans l'Atlantique Sud, mais malheureusement dans le contexte de la guerre-froide, la ZOPACAS n'a jamais été bien vue par les Américains qui avaient d'ailleurs voté contre sa création. Il convient de rappeler que la ZOPACAS a été créée le 27 octobre 1986 par la Résolution 41 : 11 de l'Assemblée Générale de l'ONU contre laquelle les États-Unis ont voté, Par contre, la Belgique, la France, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, la Hollande, l'Allemagne et le Portugal se sont abstenus.

L'objectif principal de l'organisation consistait, entre autres, à développer l'espace géostratégique de l'Atlantique Sud par l'intégration et la coopération régionale dans divers domaines<sup>65</sup>. Mais toutes ces actions sont fondamentalement basées sur le maintien de la sécurité de la région. Pendant plus de trente ans d'existence, la ZOPACAS, ne put atteindre ses objectifs, ni

---

<sup>63</sup>José Ribamar Ferreira de Araujo Costa alias José Sarney est né le 24 avril 1930 à Pinheiro-Maranhão au Brésil. Connu donc sous le pseudonyme de José Sarney, il devient le 31<sup>e</sup> Président du Brésil dès le 15 mars 1985 après que le Président élu Rancredo Neves fut tombé malade et opéré en urgence le 14 mars 1985, à quelques heures de son investiture. Son mandat dura de mars 1985 à mars 1990.

<sup>64</sup>Né le 27 mars 1927 à Buenos Aires, il succède à Carlos Saúl Menem et devient Président de l'Argentine du 10 décembre 1985 au 8 juin 1989. Il est mort le 31 mars 2009 de la suite d'un cancer pulmonaire.

<sup>65</sup>Plus précisément, les principaux objectifs de la ZOPACAS revenaient entre autres, à défendre l'indépendance, la souveraineté, l'intégrité territoriale et développer les relations dans un contexte de paix et de liberté; Protéger la région contre la militarisation, la course aux armements, la présence ou l'installation de bases militaires étrangères et, surtout, d'armes nucléaires; Stimuler la coopération pour le développement économique et la paix; Promouvoir l'indépendance de la Namibie et la fin de l'Apartheid en Afrique du Sud. Défendre les principes et normes du droit international applicables aux espaces et enfin, maintenir la paix et la sécurité internationales, éliminant tous les foyers de tension dans la région et encourager la protection de l'environnement ainsi que la conservation des ressources maritimes.

consolider la coopération avec la Commission du Golfe de Guinée car étant asphyxié par l'adversité américaine avec la complicité des États européens, et aussi par la négligence des États africains qui étaient préoccupés par d'autres problèmes politiques. C'est seulement en 2013 que l'organisation est ressuscitée de ses cendres après la Déclaration de Luanda de novembre 2012.

En effet, avec l'augmentation du trafic maritime, de l'accroissement des réseaux mafieux et de stupéfiants ainsi que l'essor de la piraterie, la ZOPACAS a été réactivée. Déjà en juin 2007 où l'Angola assumait la présidence de la ZOPACAS, promouvant des actions concrètes dans le domaine de la protection de l'environnement, de la sécurité maritime, de la dénucléarisation et de la résolution pacifique des conflits entre pays membres. Mais un des points importants du mandat angolais réside dans l'initiative de Luanda qui constitue le point de départ de ce qu'il convient d'appeler le Plan d'Action de Luanda de novembre 2012 où les États membres se sont engagés à garantir la mise en œuvre de projets dans les domaines de la cartographie et de l'exploitation des fonds marins, vu que l'Atlantique Sud est considéré comme une des régions riches mais moins exploitées du monde. Ce Plan d'Action de Luanda renforce donc la coopération entre les États membres pour exercer leur souveraineté sur la région. Selon les participants de la conférence de Montevideo du 15 au 16 janvier 2013, l'Angola aurait rempli avec succès son mandat<sup>66</sup>.

Les actions initiées sous le mandat angolais seront poursuivies par l'Uruguay après la conférence de Montevideo de janvier 2013 mais se focaliseront surtout sur la lutte contre le trafic de la drogue et la piraterie entre l'Amérique latine et l'Afrique occidentale, centrale et un peu austral. Dans ce contexte, l'Angola et l'Afrique du Sud modernisent leurs forces navales non seulement pour relever le défi sécuritaire de la région, mais aussi, pour rivaliser avec le Brésil qui cherche à jouer un rôle de leadership dans la ZOPACAS.

Créée en 1986, la ZOPACAS est une alliance de 24 pays latino-américains et africains<sup>67</sup> parmi lesquels deux membres des BRICS (Brésil, Afrique du

---

<sup>66</sup> Agence Angolaise Presse (ANGOP), Angola conclut avec succès le mandat à la présidence de la ZOPACAS, n° 1118, 16/01/2013, [http://www.portalangop.co.ao/angola/fr\\_fr/noticias/politica/2013/0/3/Angola-conclut-avec-succes-mandat-presidence-ZOPACAS,9ad15e77-6754-4ba7-930e-4bee6b62917d.html](http://www.portalangop.co.ao/angola/fr_fr/noticias/politica/2013/0/3/Angola-conclut-avec-succes-mandat-presidence-ZOPACAS,9ad15e77-6754-4ba7-930e-4bee6b62917d.html), [Consulté le 18 février 2015].

<sup>67</sup> La ZOPACAS est une organisation dont les membres sont l'Afrique du Sud, l'Angola, l'Argentine, le Bénin, le Brésil, le Cap-Vert, le Cameroun, Congo, Côte-d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée Bissau, La Guinée Équatoriale, la Guinée Conakry, Liberia, Namibie,

Sud), un membre du G20 (Argentine), et deux des principaux producteurs pétroliers africains qui sont le Nigeria et l'Angola.

Dirigée au départ par des Présidents anti-communistes, (José Sarney du Brésil et Raul Alfonsin de l'Argentine), la ZOPACAS se méfiait beaucoup de l'ex. Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS). Mais selon l'analyste de politique internationale uruguayen Raul Zibechi, *«l'Occident craint tellement la coopération Sud-Sud que des pays comme les États-Unis, la France l'Allemagne, le Japon, l'Italie, le Portugal et les Pays-Bas ont voté contre la création de la ZOPACAS aux Nations-Unies»*<sup>68</sup>. L'alliance a sporadiquement fonctionné de sorte que la conférence de Montevideo convoquée à l'initiative du Brésil en janvier 2013 constituait la septième rencontre de la ZOPACAS en 27 ans d'existence. D'ailleurs, c'est lors de cette conférence que la ZOPACAS réunissait pour la première fois, les ministres de la défense des pays membres, qui ont adopté un plan de renforcement des capacités navales et aériennes de l'organisation. La délégation angolaise ayant participé à cette conférence était d'ailleurs dirigée par l'ancien ministre de la défense, Cândido Van-Dúnem.

Après ses actions au sein de la ZOPACAS en vue de contribuer, autant que possible, au maintien de la paix et de la sécurité dans l'Atlantique Sud, la République angolaise déploie des efforts au sein d'autres regroupement œuvrant pour la lutte contre la criminalité maritime internationale dans la région du Golfe de Guinée. Il importe donc de jeter un regard synthétique sur ces différentes.

### **Sous-section 2 : Les autres actions: au sein de la CPLP, de la CEEAC et de la CGG**

L'insécurité maritime, se confirme comme l'une des menaces à la stabilité économique et politique des États membres du Golfe de Guinée. En effet, malgré la volonté de lutter contre ce fléau, l'essor de la piraterie et des crimes connexes a pris de court plusieurs pays de la région<sup>69</sup>, d'où la nécessité de

---

Nigeria, République Démocratique du Congo, São Tomé et Príncipe, Sierra Leone, Togo, et enfin l'Uruguay.

<sup>68</sup> MALTAI. A., « Le Brésil fait sentir sa présence dans la mer des Antilles. L'alliance Zopacas renaît de ses cendres », L'au Journal, n° 317, [ Consulté le 15 février 2015].

<sup>69</sup> LUNTUMBUE. M., *Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée?*, GRIP, Bruxelles, 31 décembre 2012, p. 1.

mener des actions de lutte dans le cadre de regroupements régionaux solidaires. Dans ce contexte, l'Angola a décidé de mener certaines actions de lutte contre l'insécurité maritime au sein de certaines organisations à savoir la Communauté des Pays de Langue Portugaise<sup>70</sup> (CPLP), la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale<sup>71</sup> (CEEAC) et enfin, la Commission du Golfe de Guinée<sup>72</sup> (CGG).

Concernant la CPLP, il faut dire qu'après la fin de la guerre-froide, la sécurité de chaque Etat est devenue la préoccupation des organisations internationales ou régionales et domine leurs agendas. Ainsi, ces organisations insèrent dans leurs programmes de coopération sécuritaire, des rubriques relatives à la sécurité maritime auparavant négligée par plusieurs Etats. Ne faisant exception à cette règle, la CPLP se considère comme un patrimoine géo-culturel des pays ayant en partage la langue portugaise représentant ainsi pour eux, un mécanisme important de coopération stratégique multidimensionnelle pour la sécurité et le développement<sup>73</sup>.

Ce pari dans l'approfondissement et la consolidation de la coopération en matière de sécurité et défense, particulièrement, dans le secteur maritime constitue une préoccupation de la CPLP depuis l'adoption de son plan de stratégie sécuritaire dans l'Atlantique Sud en 2010. En effet, par le truchement de ce plan stratégique la CPLP prétend coordonner à travers les réunions des ministres chargés des affaires maritimes, appuyés par un secrétariat et la création d'un centre d'études maritimes de la CPLP<sup>74</sup>. Ce secrétariat garantira aux États membres, un appui technique et une opérationnalisation des propositions et mesures adoptées dans les rencontres internationales relatives

---

<sup>70</sup> La CPLP a été créée le 17 juillet 1996 à Lisbonne par sept pays à savoir l'Angola, le Brésil, le Cap-Vert, la Guinée Bissau, Le Mozambique, le Portugal et São Tomé et Príncipe. Après son indépendance en 2002, le Timor orientale a rejoint l'organisation comme membre.

<sup>71</sup> La CEEAC a été créée le 18 octobre 1983 par les membres de L'Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale et ceux de la Communauté Économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) c'est-à-dire le Burundi, le Rwanda, la République Démocratique du Congo et São Tomé. Elle est entrée en fonction en 1985 mais a sporadiquement travaillé. L'Angola a gardé un statut d'observateur jusqu'en 1999 avant d'adhérer définitivement comme membre à la CEEAC.

<sup>72</sup> La Commission du Golfe de Guinée a été créée à Libreville en 2001 mais est entrée en fonction en 2007. Il compte 8 États membres qui sont l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, la République Démocratique du Congo, São Tomé et Príncipe, et le Nigeria.

<sup>73</sup> Entretien avec M. Ngoubi, secrétaire administratif à la commission du Golfe de Guinée de Luanda, le 12 février 2015.

<sup>74</sup> Ibid.



aux affaires maritimes. Quant au centre d'études, il représente une plate-forme d'échanges d'informations et de connaissances sur la mer, regroupant les unités de recherches ou d'investigation des centres de recherches universitaires des États membres et établissant enfin, un réseau d'informations et d'harmonisation des données. Les efforts en vue de la création de ce centre de recherches de la CPLP sont en cours dans la mesure où selon cette organisation, elle contribuerait valeureusement au maintien de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée en développant les recherches sur la sécurité du littoral et sur les voies et moyens de fragiliser les actions criminelles dans la région<sup>75</sup>.

Mais en réalité, les actions de l'Angola dans le cadre multilatéral de la CPLP ne sont pas trop importantes. Désireux en effet de jouer un rôle de leadership dans le maintien de la sécurité en Afrique en général, et particulièrement dans le golfe de Guinée, l'Angola va développer sa coopération bilatérale maritime avec le Portugal. Ainsi, par le biais de cette coopération technique militaire, la République portugaise contribua au développement des capacités angolaises en matière de sécurité maritime, notamment dans le cadre de l'appui à l'organisation des structures supérieures, de l'élaboration de documents et de législations, de la formation et du recyclage des angolais localement ou au Portugal. Des efforts ont été aussi faits dans la formation de la police côtière angolaise en vue d'assurer un meilleur contrôle de l'espace maritime angolais dans la mesure où le pays s'est engagé dans une lutte impétueuse contre l'immigration clandestine par mer et les autres crimes et activités illégales sur mer.

Enfin, l'Angola et le Portugal se sont engagés à échanger des expériences dans le domaine de l'extension ou de l'élargissement de la plateforme continentale. Ainsi, en raison de l'expérience du Portugal dans ce secteur, (extension des frontières maritimes ou ports), non seulement ce pays aide l'Angola, mais aussi tous les autres membres de la CPLP qui en manifestent l'intention<sup>76</sup>.

Conscient de l'importance de la mer et ses ressources dans le développement des pays côtiers, le ministère angolais de la défense s'est

---

<sup>75</sup>Ibid.

<sup>76</sup>Ibid.

engagé au nom du gouvernement à continuer les actions de renforcement des capacités navales angolaises en vue de contribuer dans la mesure du possible au maintien de la paix et de la sécurité en Afrique en général, et particulièrement dans le Golfe de Guinée.

Quant à la CEEAC<sup>77</sup>, elle a permis aux Etats membres de prendre des mesures collectives en vue de lutter contre la piraterie maritime et ainsi que les autres contrebandes. En effet à partir d'octobre 2009, la CEEAC a défini une stratégie de sécurité pour le Golfe de Guinée, comportant deux volets.

Le premier volet porte sur la création d'un Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (en Guadeloupe). Le second volet consiste à promouvoir une synergie entre les pays de la Commission du Golfe de Guinée et de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest. Cette stratégie sécuritaire s'articule en six objectifs qui sont successivement la gestion commune de l'information, les mesures de surveillance locales par la détection et la mutualisation des moyens aéronavals, l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États, l'autofinancement par une taxe communautaire, les acquisitions et l'entretien des équipements dédiés à la stratégie et enfin, l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique centrale<sup>7</sup>.

En vue d'atteindre ses objectifs de maintien de paix et de sécurité dans la région, la CEEAC a divisé l'Afrique centrale en trois zones géographiques A, B, et D, partant de l'Angola aux frontières maritimes du Nigeria et du Cameroun. La zone D couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée Équatoriale et São Tomé et Príncipe<sup>79</sup>. Rappelons que cette zone est considérée comme une zone à haut risque et d'insécurité maritime maximum. La zone A couvre l'Angola et la RDC<sup>80</sup> pendant que la zone B comprend l'Angola, le Congo et le Gabon<sup>81</sup>. Chaque zone est supervisée par un centre de coordination multinational, qui est lui-même placé sous l'autorité du CRESMAC. Mais signalons que parmi les trois zones définies par la CEEAC, c'est la zone D,

---

<sup>77</sup> Les États membres de la CEEAC sont l'Angola, le Burundi, le Cameroun, la république centrafricaine, le Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, São Tomé et Príncipe, enfin, la république du Tchad.

<sup>78</sup> Pour plus de détail, voir [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org).

<sup>79</sup> ESTHER. G. Z., et BAPTISTA. M., « Pirataria no Golfo da Guiné », *UFRGS Model United Nation*, , vol. 2, 2014, [Consulté le 18 février 2015]

<sup>80</sup> LUNTUMBUE. M., *Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée*, op. Cit, p. 7.

<sup>81</sup> Idem, p. 7.

comprenant le Cameroun, la Guinée Équatoriale, le Gabon et São Tomé et Príncipe qui fut la première à être activée en raison des attaques qui y sont perpétrées depuis 2006<sup>82</sup>. Mais pour sécuriser toute la région, des patrouilles de surveillances communes sont organisées depuis 2009.

En avril 2010, la CEEAC a adopté un mécanisme de financement en vertu duquel les pays des différentes zones peuvent regrouper leurs taxes maritimes dans une taxe commune dont le but consisterait à financer la sécurité maritime<sup>83</sup>. De plus, des formations régionales à la sécurité maritime ont été prévues au sein des centres militaires créés dans certains États membres tels que l'Angola, le Cameroun, le Congo, la Guinée Équatoriale et le Gabon.

En gros, s'il est vrai que la mise en œuvre du mécanisme de lutte défini par la CEEAC contribua à la réduction des crimes maritimes tels que la piraterie, la contrebande et la pêche illégale, il convient toutefois de reconnaître que le Cameroun, le Nigeria et le Gabon continue de subir des attaques sporadiques dans leurs espaces maritimes. En dehors de ces différentes actions faites en vue de lutter contre l'insécurité maritime dans le cadre de la CPLP et de la CEEAC, il importe de voir comment la Commission du Golfe de Guinée (CGG) contribue à cette lutte.

Il serait imprudent de terminer la réflexion sur les différentes de l'Angola dans la lutte contre l'insécurité maritime sans parler de sa participation à la Commission du Golfe de Guinée.

Créée dans la capitale Gabonaise, Libreville le 03 juin 2001, la Commission du Golfe de Guinée commença à travailler en mars 2007 avec huit membres<sup>84</sup> dont sept appartiennent à l'Afrique centrale (l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, São Tomé et Príncipe) et un à l'Afrique de l'ouest (Nigeria). Ayant son Secrétariat Exécutif dans la capitale angolaise, Luanda dans le quartier huppé de Talatona (un quartier de Luanda), la Commission a pour objectif de faciliter les consultations régionales en vue de prévenir, gérer et résoudre les conflits découlant de la délimitation des frontières maritimes et de l'exploitation économique et commerciale des ressources naturelles se trouvant sur le territoire de chaque État membre. La

---

<sup>82</sup>Ibid, p. 7

<sup>83</sup>STRATEGY 1PPT,op. cit.

<sup>84</sup>Les membres de la Commission du Golfe de Guinée sont l'Angola, le Cameroun, le Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, le Nigeria et enfin São Tomé et Príncipe.

Commission apparaît comme un noyau au centre d'institutions régionales déjà existantes et peut favoriser l'harmonisation des politiques et actions publiques dans la région du Golfe de Guinée.

Préoccupé de jouer un rôle prépondérant dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, l'Angola déploya de colossaux efforts financiers et diplomatiques non seulement pour abriter le siège du Secrétariat Exécutif de l'organisation, mais aussi, pour organiser la conférence de Luanda de 2012<sup>85</sup> à l'issue de laquelle il a été adopté une déclaration dénommée la Déclaration de Luanda sur la Paix et la sécurité dans le Golfe de Guinée.

En effet, face à l'augmentation des actes de criminalité dans le Golfe de Guinée et convaincus qu'il y a une relation entre le vol des produits pétroliers et l'essor de la piraterie de même que l'achat de ces produits par les réseaux mafieux internationaux<sup>86</sup>, les Chefs d'État de la région ont décidé, entre autres, dans la Déclaration de Luanda, de promouvoir la confiance entre les États de la région et ceux des autres régions, par la mise en œuvre de politiques, mesures et mécanismes visant le renforcement des relations de bon voisinage et de coopération<sup>87</sup>; d'élaborer des politiques communes pour éviter la prolifération et le trafic d'armes légères et de petit calibre ainsi que d'assurer la mise en œuvre des accords et autres mécanismes déjà existants<sup>88</sup>. Enfin, la Déclaration de Luanda insiste sur l'intensification de la lutte contre criminalité transfrontalière et le terrorisme international, en harmonisant et en établissant des politiques et législations communes sur ce sujet<sup>89</sup>.

Après cette analyse des différentes actions menées par l'Angola, tant dans la ZOPACAS que les autres organisations sous régionales africaines, il sied de jeter un regard sur les actions prises au plan interne par ce pays en vue de lutter contre l'insécurité maritime.

## **SECTION 2: LES ACTIONS AU NIVEAU NATIONAL**

Le constat effectué est que depuis plusieurs années, la République angolaise

---

<sup>85</sup>La conférence de Luanda a eu lieu du 27 au 29 novembre 2012

<sup>86</sup>Paragraphe 14 de la Déclaration de Luanda de 2012.

<sup>87</sup>Paragraphe 19 de la Déclaration de Luanda de 2012.

<sup>88</sup>Déclaration précitée, paragraphe 21.

<sup>89</sup>Déclaration de Luanda, op. cit.

s'est sérieusement engagée dans la lutte contre les activités illicites qui se déroulent en mer en raison de sa préoccupation de contribuer au maintien de la paix et de la sécurité en Afrique, et plus particulièrement, dans le Golfe de Guinée. Dans cette perspective, le pays s'est investi dans la formation de ses ressources humaines et le développement des infrastructures maritimes. En effet, Sans une formation exigeante et de qualité, de moyens adéquats ainsi qu'une conscientisation profonde de l'importance de l'espace maritime pour le développement national, il serait pratiquement impossible d'explorer et exploiter les immenses ressources maritimes dont dispose le pays. Il est indéniable que la formation est la base du progrès tandis que l'exploitation judicieuse des synergies dans un contexte de coopération dans un monde interdépendant est le vecteur du développement.

Toujours au plan national, l'Angola va agir tant dans le cadre bilatéral que multilatéral en vue d'exécuter de politique de sécurité maritime. Mais parmi toutes ces actions nationales pour lutter contre la criminalité maritime, il sera question de mettre en relief le rôle de la police côtière. Ainsi, dans la présente section, il sera question d'aborder le rôle de la police côtière angolaise d'une part et d'autre part, souligner la nécessité de consolidation de cette lutte.

### **Sous-section 1 : Le rôle prépondérant de la police côtière dans le maintien de la sécurité maritime**

Le terme police désigne le plus souvent l'ensemble institutionnel qui a pour fonction de maintenir l'ordre public au sein d'une communauté politique donnée. Il s'agit le plus souvent de l'appareil administratif qui a pour charge la prévention et la répression des comportements délinquants. Dans son sens initial, le terme de « police » était synonyme de celui de gouvernement. C'est à partir de la Révolution française que le terme recouvre les dispositifs juridiques et administratifs qui ont pour objectif et justifications d'exercer cette coercition physique légitime monopolisée par l'État.

Selon le Professeur Marcelo Caetano, il est possible de définir la police comme le mode d'action de l'autorité administrative qui consiste à intervenir dans l'exercice des activités des individus susceptibles de mettre en danger ou de troubler l'ordre public, et dont l'objectif consiste à éviter leur réalisation,

leur aggravation ou généralisation. La police est le mode d'intervention de l'administration qui nous permet de manière préventive ou répressive, de limiter l'exercice abusif des libertés pour qu'elles ne portent pas préjudice à l'intérêt général.

C'est pour cette mission républicaine que s'inscrit la police côtière angolaise en vue de lutter non seulement contre les divers crimes susceptibles de se produire dans les eaux territoriales angolaises mais aussi, dans les pays voisins dans une approche de coopération policière. Cette police côtière est une unité opérationnelle de la police angolaise, placée conjointement sous la direction du Commandement National de la Police Côtière (CNPC)<sup>90</sup>, du Commandement Général de la Police Nationale (CGPN) et du ministère de l'intérieur, une unité spécialisée destinée à protéger, surveiller et défendre les frontières maritimes, fluviales et lacustres<sup>91</sup> angolaises. Avec l'aide de la coopération américaine et portugaise, cette police est dotée de moyens modernes conséquents de travail pouvant lui permettre d'intervenir sur terre comme en mer.

Les objectifs de cette police s'inscrivent activement, non seulement, dans le plan de modernisation et de développement de la police nationale angolaise, mais aussi, dans le plan de sécurité nationale et de lutte contre la criminalité maritime. Ce qui lui permet de lutter efficacement contre les crimes contre l'économie angolaise commis en mer notamment l'immigration clandestine, la pêche illégale, la piraterie, le trafic de stupéfiants et la contrebande pétrolière etc.

Partie intégrante de la souveraineté maritime et dotée d'une capacité d'agir en mer et dans les eaux intérieures ainsi dans la Zone Économique Exclusive (ZEE), la police côtière angolaise, en coopération avec d'autres, intervient magistralement pour garantir la présence navale du pays et répondre à certaines crises, protégeant les frontières maritimes angolaises des assauts prédateurs des pirates et autres brigands maritimes. C'est d'ailleurs grâce à la vigilance et au dynamisme de cette police que le Tanker Kerala, disparu en janvier 2013 au

---

<sup>90</sup> La nouvelle base de cette police se trouve dans le quartier balnéaire appelé Ilha de Cabo (Luanda) et a été inaugurée le 26 février 2002.

<sup>91</sup> Le plan de modernisation et de développement de la police nationale a été adopté le 05 novembre 2002 et pour principaux points, l'optimisation du fonctionnement interne de la police nationale, l'élévation ou l'amélioration du niveau de formation technique, professionnel et culturel du personnel, la modernisation technique, logistique et infrastructure de la corporation, et enfin, l'amélioration des conditions sociales des agents.

large des côtes angolaises, a été retrouvée au Nigeria quelques jours après et ramené en Angola.

Cette police joue également un rôle important contre l'immigration illégale et le trafic de stupéfiants, rôle dans lequel des milliers d'immigrants clandestins ont été appréhendés ou secourus au large des côtes de Luanda, Cabinda ou Soyo<sup>92</sup>. De même, des cargaisons de drogues de toutes natures ont été appréhendées<sup>93</sup>.

Mais malgré la volonté de certains pays du Golfe de Guinée de lutter contre l'insécurité au large de leurs frontières maritime, leurs capacités restent limitées et n'ont pas la même envergure<sup>94</sup>. Ainsi, bien que certains États comme l'Angola aient élaboré et mis en place une bonne stratégie de lutte contre la piraterie et les crimes connexes (trafic de drogues et d'armes, contrebande pétrolière, terrorisme en mer et sur terre, prostitution et proxénétisme etc), on constate toutefois que ces mesures de lutte sont limitées dans leur efficacité<sup>95</sup> en ce sens qu'elles ne couvrent toute la région du Golfe de Guinée.

En tant qu'État préoccupé de sa sécurité interne, aussi bien en mer que sur terre, la République d'Angola ne lésine pas sur les moyens susceptibles de lui permettre d'accomplir cette mission régaliennne sécuritaire. En effet, la stabilité politique et économique du pays en dépend. Selon Giovana Esther Zucatto et Michele Baptista, *«bien que les eaux angolaises ne soient pas encore maculées de beaucoup d'attaques, l'Angola se prémunit non seulement contre les divers crimes maritimes à coup de gros investissements, mais aussi, aident ses voisins à consolider leurs capacités de lutte contre l'insécurité maritime»*<sup>96</sup>.

Ainsi à l'instar du Nigeria et du Bénin qui organisent conjointement des patrouilles maritimes communes, il serait souhaitable que de telles actions soient faites par tous les pays de la région afin d'anéantir les effets nocifs de la

---

<sup>92</sup> Op.cit.

<sup>93</sup> Idem.

<sup>94</sup> Alors que le Nigeria considère la question de la piraterie comme un grand danger pour sa sécurité et la stabilité de son économie et pour cela, a pris de grandes mesures de lutte, d'autres comme le Cap-Vert se confient à des sociétés de sécurité privées. La Guinée-Bissau, faisant face à de graves problèmes financiers, se limite à de petites interventions sporadiques pour lutter à peine contre la pêche illégale dans ses eaux territoriales. Le Bénin, s'est ligué au Nigeria pour combler sa faiblesse dans une lutte solitaire avec des moyens dérisoires et disproportionnels par rapport aux moyens modernes et sophistiqués utilisés par les pirates et autres criminels de grands chemins.

<sup>95</sup> LUNTUMBUE. M., op cit, p. 12.

<sup>96</sup> GIOVANA. E. Z., et BAPTISTA. M., op. cit, p. 557.

criminalité maritime. En effet, la coopération régionale et internationale apparaît comme la meilleure solution de lutte contre la criminalité et l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. D'où la nécessité de la consolidation de la lutte par des mesures internationales bien coordonnées.

### **Sous-section 2 : Le gouvernement angolais et la consolidation de la lutte nationale contre l'insécurité maritime**

Face à des situations critiques, d'extrême gravité exigeant de l'homme ou de l'État l'exercice de son instinct de survie en puisant dans ses ultimes ressources physiques, mentales ou spirituelles pour affronter l'obstacle ou le danger qui se dresse irrésistiblement devant lui, il est de coutume d'entendre dire dans les cultures et traditions africaines que «*ce n'est pas avec les yeux qu'on tue le buffle*». Ayant pris conscience de cette cruelle réalité que constitue la prise de mesures hardies en vue de lutter contre la piraterie, le brigandage, le vol à main armée et la pêche illicite, la République d'Angola a décidé d'appliquer une politique rigoureuse pour lutter contre la criminalité et préserver ses frontières maritimes.

Cette nouvelle arme de bataille du gouvernement angolais dirigé par le Président José Eduardo dos Santos, Commandant en Chef des Forces Armées Angolaises, se traduit par la consolidation de la lutte implacable contre la criminalité maritime. Cette consolidation de la lutte nationale contre l'insécurité maritime s'est faite à travers la prise d'une Kyrielle de mesures drastiques parmi lesquelles on peut citer le renforcement des capacités d'action de la police côtière ou maritime, la consolidation de sa capacité navale dont la concrétisation se fonde par le développement de la coopération bilatérale avec le Brésil et l'achat de navires modernes de guerre puis d'un porte avions<sup>97</sup>. De même, le gouvernement angolais a fortement investi dans l'achat d'avions de chasse pour renforcer la capacité des forces aériennes, pour renforcer les manœuvres de contrôle des eaux angolaises et lutter contre l'insécurité maritime<sup>98</sup>. Enfin, plusieurs séminaires ont été organisés en vue de renforcer l'application des règles maritimes en général, et particulièrement, du droit de la

---

<sup>97</sup> Ministère de l'intérieur de l'Angola,  
Document-cadre angolais de Politique de Sécurité Nationale, Luanda, 05 mars 2015, p.

10.

<sup>98</sup> Op.cit.



mer.

Le renforcement des capacités de la police côtière ou maritime passe nécessairement par une politique de coopération en matière de sécurité et défense avec des pays ayant une immense expérience en matière de gestion des questions de sécurité maritime, de résolution des conflits et un développement technologique susceptible de combler les attentes sécuritaires et de paix de l'Angola. L'objectif consiste non seulement à protéger les eaux maritimes angolaises contre les actes de criminalité, mais aussi, à maintenir le nouvel ordre maritime dans l'Atlantique sud. Ensuite il s'agit de projeter et exercer sa puissance sur terre en créant des bases navales susceptibles de fournir un appui logistique aux diverses opérations maritimes.

Pour des pays à ressources intermédiaires, le recours à la puissance navale consiste à posséder des moyens destinés non seulement à la garantie de la sécurité maritime, mais aussi, à imposer un coût élevé à l'ennemi dans toute tentative d'attaques par voie maritime en dissuadant les velléités d'attaques abusives et les forcer à embrasser les voies pacifiques de résolution de conflit<sup>99</sup>. Ainsi selon les autorités angolaises, la posture de la police maritime doit s'inscrire dans cette politique stratégique de renforcement des capacités navales par l'acquisition de moyens matériels modernes dotés de systèmes de contrôle et d'armement très sophistiqués « dernière génération », utilisés par un personnel bien formé et entraîné pour affronter toutes éventualités et missions difficiles<sup>100</sup>. Le renforcement des capacités navales angolaises consiste à se préparer contre toute attaque terroriste par voie maritime.

L'objectif principal des autorités angolaises, à travers cette politique de renforcement de la puissance du pays, consiste à pratiquer la diplomatie de la canonnière à travers une démonstration de force destinée à dissuader d'éventuels ennemis ou les criminels maritimes. En effet, la présence navale est suffisante pour convaincre l'autre partie à réfléchir mûrement avant d'entreprendre quelque action que ce soit. De même le renforcement de la capacité navale contribuera à la protection des eaux maritimes angolaises et, par transivité, des eaux des pays voisins de l'Afrique centrale dans le cadre de

---

<sup>99</sup> Ministère de l'intérieur de l'Angola,  
Document-cadre angolais de Politique de Sécurité Nationale, op.

cit. <sup>100</sup> Idem.

la lutte collective contre la criminalité maritime<sup>101</sup>.

Il apparaît incontournable que pour atteindre ces objectifs, il importe de développer la coopération avec certains pays comme le Brésil, l'Espagne et les États-Unis d'Amérique. Dans cette perspective, le ministre angolais de la défense, João Manuel Gonçalves Lourenço et son homologue brésilien Celso Amorim, se sont réunis au Brésil en vue d'étudier les divers secteurs devant entrer dans le cadre de cette coopération militaire. Après appréciation de la situation, le renforcement des capacités navales de l'Angola est devenu la priorité majeure en ce sens qu'il fallait mettre en œuvre le Programme de Développement de la Puissance Navale de l'Angola (Pronaval), à travers l'action de l'entreprise brésilienne de gestion des projets navals (EMGREPRON)<sup>102</sup> de la marine brésilienne. Le programme naval angolais comporte entre autres, la construction de bases navales en Angola, l'acquisition de sept navires-patrouilleurs d'une capacité de 500 tonnes, la formation de ressources humaines angolaises pour la construction des bases navales, l'entretien et l'opérationnalisation des navires et du système de contrôle maritime<sup>8103</sup>. Pour le ministre de la défense de l'Angola, il urge d'acquérir ces équipements en vue de garantir la sécurité maritime non seulement de l'Angola, mais aussi de la région central, australe de l'Afrique et par extension, du Golfe de Guinée<sup>104</sup>.

Pour concrétiser rapidement cette coopération, les deux ministres se sont à nouveau rencontrés le 05 septembre 2014 en vue de signer l'accord technique que va viabiliser ou régir l'appui de la marine brésilienne au renforcement de la force navale angolaise à travers la mise en œuvre du Programme de Développement de la Puissance Navale Angolaise (PRONAVAL). Un facteur particulier, il s'agit de la coopération Sud-Sud en général et particulièrement dans le domaine de transfert de technologie, quatre des navires-patrouilleurs commandés seront fabriqués au Brésil alors que les trois restants le seront en territoire angolais<sup>105</sup>. En dehors de cela, la marine brésilienne devra intervenir

---

<sup>101</sup> Ministère de l'intérieur de l'Angola,

Document-cadre angolais de Politique de Sécurité Nationale, *ibid*.

<sup>102</sup> [www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca:2014:08angola-busca-cooperacao-br,asilop](http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca:2014:08angola-busca-cooperacao-br,asilop). cit.

<sup>804</sup> *Idem*.

<sup>103</sup> *Idem*.

<sup>104</sup> *Ibid*.

<sup>105</sup> Ces trois navires restants seront fabriqués en Angola, sur une base située à 200 km au Sud de Luanda, vers la province de Kwanza Sul avec l'appui technique brésilien de même que des

dans la formation et le recyclage du personnel aussi bien dans l'utilisation des navires ou embarcations, que dans la fabrication de ces navires. De même, pour consolider sa force navale, l'Angola renforça la coopération avec l'Espagne en acquérant un porte-avions espagnol «Principe de Asturias». Des navires-patrouilleurs seront aussi acquis.

Par ailleurs, l'Angola décida de renforcer la capacité de sa force aérienne par l'acquisition de certains avions de chasse «*Super Tucano BEM 314*». Ces appareils dont l'Angola a déjà acquis trois, devront appuyer les patrouilles navales en couvrant dans les airs, les manœuvres de contrôle maritime.

Enfin, le gouvernement s'emploie très sérieusement à œuvrer à l'application des lois maritimes en général, et particulièrement de la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer. Il n'est pas superflu de rappeler que la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer, en acronyme (CNUDM) est un traité multilatéral signé à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982. Ratifiée par la République le 05 décembre 1990, cette convention définit et codifie certains concepts hérités du droit international coutumier relatif aux affaires maritimes, telles que la mer territoriale, la Zone Économique Exclusive (ZEE), la plate-forme continentale et autre. De même, elle établit certains principes généraux relatifs à l'exploitation des ressources naturelles de la mer, du sol et du sous-sol et enfin, crée un tribunal du droit de la mer, habilité à juger les litiges relatifs à son interprétation et à son application.

Pour renforcer l'application des lois maritimes, l'Angola a adopté un loi, notamment, la loi n° 14 : 10 du 14 juillet 2010. Cette loi qui abroge celle du 28 août 1992<sup>106</sup>, régule l'exercice des droits et prérogatives de l'État angolais et définit les limites des espaces maritimes relevant de la souveraineté nationale. Mais une analyse théorique de cette loi angolaise permet de se rendre compte qu'elle n'est qu'une répétition de la convention sur le droit de la mer, refusant paradoxalement de définir clairement les droits et prérogatives de l'État angolais sur son espace maritime. D'où aujourd'hui, la nécessité d'adopter une nouvelle loi sur la gestion, la délimitation et la protection de l'espace maritime angolais dans un contexte de conflits frontaliers dans le Golfe de Guinée à cause du pétrole.

---

matériels et équipements en provenance du Brésil.

<sup>106</sup> La loi n° 21 : 92 du 28 août 1992 régit les questions relatives aux eaux intérieures, de la mer territoriale e de la Zone Économique Exclusive.

Malheureusement, on constate que malgré les immenses efforts faits par les États membres du Golfe de Guinée en général, et l'Angola en particulier, en vue de lutter contre l'insécurité maritime, il est difficile de vaincre le phénomène durablement. D'où la nécessité de lutter contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée dans une perspective régionale ou internationale.

#### **CHAPITRE IV: LA NECESSITE D'UNE COOPERATION REGIONALE POUR LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE**

**Un brin de paille, dit-on, ne balaie pas la cour: l'union fait la force.** Cet adage populaire, les États membres du Golfe de Guinée doivent l'avoir constamment à l'esprit car de l'observation des faits, il ressort qu'aucun d'eux n'a la capacité à lui seul de venir à bout de la piraterie et des actes de brigandage dans la région. Il est évident que la consolidation de la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée passe par la prise d'une batterie de mesures courageuses dont la principale se fonderait sur la coopération régionale et internationale, consistant à coordonner l'aide sécuritaire internationale et à responsabiliser les États membres du Golfe de Guinée de leur propre sécurité. En dehors de cela, il est impératif d'entreprendre des réformes à divers niveaux parmi lesquelles s'impose la bonne gouvernance. Enfin, il faudrait attaquer et poursuivre les pirates et autres criminels jusque dans leur anéantissement, tant en mer que sur terre, comme ce fut le cas de la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden.

En effet, la régionalisation de la piraterie et du brigandage maritimes dans le Golfe de Guinée exige<sup>107</sup> une solution réaliste, forte et collective vis-à-vis de ce phénomène. Il est important de souligner que la vulnérabilité des populations victimes de ce phénomène néfaste, découle de certains facteurs dont la faiblesse des actions nationales, une coopération des méfiances et surtout, l'absence de l'implication des acteurs régionaux qui ont la responsabilité de veiller au maintien de la paix et de la sécurité<sup>108</sup>. Vu que les crimes commis

---

<sup>107</sup> GRIP, Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque, Rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012, <http://www.crisisgroup.org/fr/regions/afrique/afrique-de-louest/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone.aspx>, [Consulté le 22/05/2015]

<sup>108</sup> Ibid.

dans le Golfe de Guinée ont généralement lieu dans les eaux continentales des États qui en sont victimes, il apparaît que l'intervention des acteurs régionaux s'avère prioritaire, les acteurs extra-africains ne pouvant jouer qu'un rôle complémentaire d'intervention que dans les eaux internationales.

Dans le présent chapitre, il s'agira d'abord, de voir dans quelle mesure les pays membres du Golfe de Guinée s'organisent pour mettre en œuvre une coopération efficace pour garantir la sécurité maritime dans la région. Ensuite, nous penserons aux sanctions contre les criminels et aux solutions durables pouvant contribuer à la résolution définitive de la problématique sécuritaire dans le Golfe de Guinée.

### **SECTION 1: DE LA FAIBLESSE À L'ELABORATION D'UNE COOPERATION EFFICACE**

Dans la lutte régionale contre l'insécurité dans le Golfe de Guinée, il est malheureusement constaté un déséquilibre, une inégalité de la coopération entre l'Afrique centrale et les pays de l'Afrique occidentale. En effet, bien que la piraterie dans le Golfe de Guinée soit partie de l'Afrique de l'ouest, on constate une inertie, une désorganisation et un manque de volonté de la part de ses États membres. Ainsi, alors que des évolutions institutionnelles et la mutualisation des moyens de lutte sont réellement constatées au sein de la Communauté Économique des États de l'Afrique centrale<sup>109</sup> (CEEAC), rien n'est fait dans le sens d'une réponse régionale cohérente et efficace contre l'insécurité maritime au niveau de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en raison des luttes de leadership régional et de la méfiance contre le Nigéria<sup>110</sup>.

Dans la présente section, il sera question de voir comment évolue la coopération inter-régionale en vue de venir à bout du fléau de l'insécurité dans le Golfe de Guinée. Pour cela, il importe de voir d'une part la manière dont l'Afrique centrale s'est organisée pour définir une stratégie régionale de lutte contre l'insécurité maritime, de porter un regard sur les faiblesses organisationnelles de l'Afrique de l'ouest et enfin de voir comment les États membres du Golfe de Guinée organisent mal le soutien international qui leur

---

<sup>109</sup> GRIP, Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque, *ibid.*

<sup>110</sup> *Idem.*

est donné dans cette lutte contre l'insécurité dans la région.

### **Sous-section 1 : L'ébauche d'une stratégie de lutte en Afrique centrale et un soutien international mal organisé**

Point n'est besoin d'être un spécialiste de questions sécuritaires ou un expert des affaires maritimes pour savoir que la coopération régionale pour la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, souffre de plusieurs faiblesses parmi lesquelles on peut identifier en premier lieu, une inégalité dans la coopération. En effet, les pays membres du Golfe sont variablement atteints par la piraterie et les crimes connexes qui engendrent l'insécurité et face à cela, ils ne sont pas dotés des mêmes moyens de lutte.

Il convient de reconnaître à l'actif de la CEEAC, la définition d'une stratégie de sécurisation du Golfe de Guinée initiée depuis 2009, s'articulant en deux principaux points à savoir d'une part, la création d'un Centre Régional de Coordination pour la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC)<sup>111</sup>, dont le rôle revient à conjuguer les compétences militaires et civiles des pays membres. Le deuxième axe de cette stratégie de sécurisation du Golfe de Guinée est la définition d'une synergie d'action avec la Commission du Golfe de Guinée et la CEDEAO.

La stratégie de sécurité maritime de la CEEAC se décline en six (6) objectifs à savoir l'échange et la gestion commune de l'information, les mesures de surveillance commune de l'espace maritime, l'harmonisation juridique et fonctionnelle des actions en mer, l'autofinancement par une taxe maritime communautaire, l'acquisition d'équipements communs et enfin, l'institutionnalisation d'une conférence maritime périodique<sup>112</sup>.

En vue de mettre en œuvre cette stratégie de sécurité maritime et vu l'immensité de l'espace maritime à couvrir et protéger, la CEEAC a divisé son espace maritime en trois zones A, B et D<sup>113</sup>, chaque étant supervisée par un

---

<sup>111</sup> Le CRESMAC est basé à Pointe-Noire en République du Congo et son financement proviendrait d'une taxe maritime régionale dont les modalités restent encore à définir. De même, son financement peut provenir des contributions budgétaires des Etats membres.

<sup>112</sup> LUNTUMBUE. M., « Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée? », op. cit, p. 7.

<sup>113</sup> LUNTUMBUE. M., op.cit., p. 7.

centre de coordination multinational placé lui-même sous la direction du CRESMAC. En raison de la prolifération des attaques pirates qui y sont enregistrées depuis 2006, la zone D sera la première à être activée. Dans cette perspective, des patrouilles conjointes de surveillance y sont réalisées constamment depuis 2009 pour ne pas laisser de répit aux pirates et autres criminels maritimes.

Il importe de rappeler que la réalisation de ces patrouilles communes de surveillance découle d'un accord signé entre les quatre États de la zone D, accord qui a été suivi de l'adoption d'un plan d'action dénommé SECMAR<sup>114</sup>. Selon la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale, les plans SECMAR ont permis non seulement d'inventorier les moyens navals de chaque pays membre, mais aussi, de mettre en place un centre multinational de coordination basé à Douala et qui s'efforce d'établir le contact et la liaison entre les stations de radars des États membres<sup>115</sup>. De même, ces plans SECMAR permettront à long terme, l'ouverture de la mer territoriale aux navires de guerre des pays membres pour y mouiller, exercer des droits de poursuite contre les voleurs à mains armées, les pirates ou autres criminels maritimes. Enfin, ces plans prévoient la collaboration entre les marines de chaque pays membre et la réalisation d'opérations conjointes impliquant des acteurs internationaux extra-africains<sup>116</sup>. Des formations régionales à la sécurité maritime sont également prévues dans le cadre des centres militaires mis à disposition par des pays comme l'Angola, le Cameroun, le Congo, la Guinée Équatoriale et le Gabon.

La mise en œuvre de la stratégie de sécurité maritime dans la zone D aurait contribué à la réduction drastique des actes de piraterie, de contrebande et de pêche illégale<sup>117</sup>. Néanmoins, le Cameroun continue d'être la cible d'attaques

---

<sup>114</sup> Le plan SECMAR vise à garantir la sécurité maritime dans la zone D composée du Cameroun, de la Guinée Équatoriale, du Gabon et de São Tomé et Príncipe en raison de la multiplicité et de la fréquence des attaques pirates y perpétrées. Ce plan SECMAR démarré en 2009 est dans sa seconde phase d'exécution car actuellement, on a le plan SECMAR 1 et SECMAR 2.

<sup>115</sup> GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *ibid*.

<sup>116</sup> Il s'agit des opérations dénommées « Obangame Express » organisée par le Commandement Afrique de l'armée américaine (AFRICOM). Ces opérations font partie de l'Afrique Partnership Station (APS) de l'AFRICOM. Le Nigeria, la France, la Belgique et l'Espagne participent également à ces opérations qui prennent la forme d'exercice de simulation de situations d'urgence telles que prises d'otages, poursuite de trafiquants d'armes et de drogues, sécurisation de la plate-formes pétrolières, etc. Le dernier exercice eut lieu au mois de février 2012.

<sup>117</sup> Rapport de la mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, p. 13.

sporadiques dans ses eaux continentales et parfois sur terre en raison du manque de moyens pour réaliser les patrouilles de manière sporadiques et sur une grande surface et durée. En effet, les quatre pays membres de la zone D ne disposent que de quatre navires patrouilleurs qui en réalité ne parviennent pas à couvrir convenablement les besoins sécuritaires de ces États.

Quant à la CEDEAO, elle accuse un grand retard en matière de sécurité maritime par rapport à la CEEAC. En réalité, malgré la gravité des actes de piraterie et de brigandage qui infestaient la côte ouest de l'Afrique, la CEDEAO n'a abordé la question de la piraterie maritime à partir d'avril 2010, plus exactement, durant sa réunion du 15 avril 2010<sup>118</sup>. Ainsi en janvier 2011, lors d'une réunion des Chefs d'État-major des armées des pays membres de la région, il a été recommandé à la Commission de la CEDEAO d'élaborer un plan régional d'action en matière de gouvernance de sécurité maritime. Ainsi la réunion de la CEDEAO tenue à Abuja (Nigeria) le 25 janvier 2012, avec la participation de la CEEAC, a notamment porté sur l'examen d'un accord entre la CEDEAO et la CEEAC dont l'objectif consiste à établir en étroite collaboration avec l'Union Africaine, un cadre de coopération dans le secteur maritime entre les deux organisations régionales pour éradiquer la piraterie, le vol à mains armées ainsi que les autres activités maritimes illicites<sup>119</sup>. Ainsi avec le soutien de partenaires internationaux dont la CEEAC et la Grande-Bretagne, la Commission de la CEDEAO s'évertue à stimuler et harmoniser les politiques de sécurité maritime de ses membres. En juin 2012, une réunion du comité technique préparatoire du sommet régional sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée préconisé par le Conseil de Sécurité à travers la résolution 2039 de 29 février 2012, s'est tenue à Abuja après une réunion organisée à Libreville par la CEEAC à son siège avec la CEDEAO, la Commission du Golfe de Guinée et les bureaux régionaux de l'ONU en Afrique<sup>120</sup>. En octobre 2012, une autre réunion du comité technique préparatoire du sommet régional

---

<sup>118</sup> Voir Cris Group, Golfe de Guinée : *La régionalisation de la sécurité maritime est-elle la solution contre la piraterie ?* Septembre 2014. <http://blog.crisisgroup.org/africa/2014/09/04/golfe-de-guinee-la-regionalisation-de-la-securite-maritime-est-elle-la-solution-contre-la-piraterie/> (Consulté le 01.05.2015)

<sup>119</sup> Art. op. cit.

<sup>120</sup> IPEMOSSO. C., *Le sommet sur la sécurité maritime aura lieu au Cameroun en 2013*, Africa info, 24 octobre 2012, disponible sur [www.africa-info.org/societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html](http://www.africa-info.org/societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html).



sur la mise en œuvre de la résolution 2039 du Conseil de Sécurité de l'ONU relative à la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, a été organisée à Libreville. Enfin en décembre 2012, une nouvelle réunion de la CEDEAO organisée à Abidjan s'est tenue en présence des représentants de la CEEAC, de la Commission du Golfe de Guinée, de l'OMAO, de l'OMI et des institutions des Nations-Unies.

Malheureusement, malgré toutes ces réunions et initiatives, la coopération ouest-africaine en matière de gestion de la sécurité est très limitée en raison de certains de facteurs économique et politique. D'une part, les dirigeants ouest-africains désirent préserver leurs prérogatives de souveraineté en ce sens que les États les plus faibles craignent qu'une éventuelle concession de souveraineté en faveur d'une intégration régionale ne profite à des voisins plus puissants comme le Nigeria. Ainsi, les relations de méfiance et tendues entre certains États voisins de l'Afrique de l'ouest bloquent l'échange d'informations. C'est le cas du différend frontalier maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire qui rend difficile, la coopération en matière de gouvernance maritime entre eux.

En dehors du piétinement de la coopération régionale en matière de sécurité maritime, on constate une mauvaise coordination de l'aide internationale.

En raison, de l'intérêt stratégique du Golfe de Guinée, la dégradation du climat sécuritaire de la région a suscité un élan solidaire envers les pays de la région de sorte qu'il y a actuellement, une augmentation rapide du soutien des partenaires extra-africains. En dehors des partenaires traditionnels du Golfe de Guinée notamment, les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France, certains pays émergents dont la Chine et le Brésil ont manifesté leur volonté de soutenir indéfectiblement les pays membres du Golfe de Guinée dans la lutte contre l'insécurité maritime<sup>121</sup>. Généralement, l'aide extérieure consiste dans le renforcement des capacités des forces navales en vue d'améliorer leur connaissance du domaine ainsi que leur capacité de dissuasion et de réaction aux attaques.

Malheureusement, le Nigeria a refusé la construction d'une base de

---

<sup>121</sup> La Chine a financé l'achat de navires de guerre alors que le Brésil a participé à l'opération multinationale « Obangame Express 2012 », organisé par les États-Unis dans la ville portuaire de Calabar au Nigeria en février 2012.

l'AFRICOM sur son territoire<sup>122</sup>. Toutefois, la marine américaine continue d'appuyer régulièrement ses homologues nigériens en vue de les former au maintien de la sécurité maritime dans le cadre du programme Africa Partnership Station. Ainsi, depuis 2007, les États-Unis œuvrent inlassablement à l'amélioration du système nigérien de surveillance côtière, dénommé « Régional Maritime Awareness Capability (RMAC) » en l'aidant à installer des radars, des équipements radio et des systèmes d'identification automatique (SAI) le long des côtes<sup>123</sup>. Dans le cadre de ce programme américain de renforcement des capacités nigérianes à lutter contre l'insécurité maritime, les États-Unis ont donné cinq navires-patrouilleurs et de guerre parmi lesquels l'ancien U.S. Coast Guard Cutter Chase en février 2012<sup>124</sup>.

De son côté, la France offre aussi un appui bilatéral à ses anciennes colonies. Après les attaques pirates dont le Bénin a été victime en mars-avril 2011, la France a envoyé à la mi-2011, un projet d'une durée de trois mois en vue de soutenir le Bénin, le Togo et le Ghana à définir des stratégies de sécurité maritime, de former des civils et militaires et d'améliorer la coordination entre eux et leurs voisins. Dénommé ASECMAR<sup>125</sup>, ce projet dans lequel la France a mis beaucoup de moyens<sup>126</sup>, sera élargi pour y inclure la Côte-d'Ivoire, la Guinée et le Nigeria.

Pour sa part, la Grande-Bretagne soutient le Forum Maritime International des compagnies pétrolières (OCIMF), qui est en réalité, une association de compagnies transportant des hydrocarbures par voie maritime, en vue de créer un centre d'échange d'informations sur le commerce maritime au Ghana. Ce centre se chargera de recueillir et de partager des informations sur les incidents survenant dans le Golfe de Guinée via un site internet sécurisé. Ce modèle de partenariat public-privé s'inspire de l'expérience de gestion du transport maritime au large des côtes somaliennes. Complétant l'action de la France et de la Grande-Bretagne, la Chine fit un don de 4 millions d'euros au Bénin pour l'achat d'un navire – patrouilleur<sup>127</sup>.

---

<sup>122</sup> GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *op. cit.*, p. 25.

<sup>123</sup> *Idem*, p. 25.

<sup>124</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>125</sup> Ce projet ASECMAR a pour objectif de renforcer le secteur de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. La France y mettra beaucoup de moyens d'ailleurs.

<sup>126</sup> La France y a investi un montant d'environ 800.000 euros.

<sup>127</sup> Nigerian, Benin navies capture pirates; to receive gun-boats, DefenceWeb, 17 novembre 2011.

De son côté, les Nations-Unies ont décidé de fournir une aide technique aux États côtiers et aux sociétés de transport maritime par le truchement de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC)<sup>128</sup>. L'ONU tente également de réunir des fonds pour financer le renforcement des capacités des pays du Golfe de Guinée dans le maintien de la sécurité maritime. En dehors de cela, l'ONU entend organiser un sommet en vue d'amener les États membres du Golfe de Guinée à définir une stratégie commune de lutte contre l'insécurité maritime<sup>129</sup>.

Enfin, pour sa part, l'Union Européenne (UE), en plus des nombreuses études qu'elle effectue actuellement sur le Golfe de Guinée et les différents problèmes qui l'assaillent, mène également dans plusieurs pays ouest-africains et de l'Afrique centrale, un programme de coopération portuaire visant à juguler le trafic de drogue en provenance de l'Amérique Latine vers l'Europe en renforçant le contrôle maritime national et régional<sup>130</sup>.

Néanmoins, en dépit de l'intervention d'une multiplicité d'acteurs extra-africains en vue de renforcer la capacité d'action des États membres du Golfe de Guinée dans la lutte contre l'insécurité maritime, tant au plan national que régional, le manque de communication et de coordination limite et fragilise leur action et risque d'engendrer d'autres risques sécuritaires. Du coup, la nécessité de coordonner les efforts en vue renforcer la capacité d'action des États s'avère évidente. Mais selon le Groupe de Recherche et d'Informations sur la Paix (GRIP), en se focalisant sur l'aspect défense, la piraterie serait perçue à tort comme un problème purement sécuritaire plutôt que comme une forme de crime transfrontalier organisé, résultat de la mauvaise gouvernance des États à travers l'inégale dans la répartition des ressources nationales et la corruption. Quelle que soit l'aide fournie par les partenaires internationaux, elle ne produira ses effets positifs dans la lutte contre la criminalité maritime que si elle est bien coordonnée et que les États membres du Golfe de Guinée savent qu'ils doivent se responsabiliser en première position de leur sécurité.

---

<sup>128</sup> Voir « Rapport d'activité de la mission d'évaluation de l'Organisation des Nations Unies sur la piraterie dans le Golfe de Guinée », *op. cit.*, p. 9.

<sup>129</sup> *Idem*, Rapport onusienne, p. 9.

<sup>130</sup> Voir GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *op. cit.*, p. 26.

## **Sous -section 2 : La nécessité de la coordination du soutien international et de la responsabilisation des États pour la gestion de sécurité dans la région**

Il est indéniable que sans l'aide des grandes puissances occidentales et de certains pays émergents, les États membres du Golfe de Guinée ne pourront pas relever les défis sécuritaires qui se posent à eux dans le secteur maritime<sup>131</sup>. En effet, les pays membre du Golfe de Guinée ont besoin de l'assistance des partenaires internationaux comme ce fut le cas de la lutte la piraterie maritime dans le Golfe d'Aden. Mais pour rendre ce soutien international efficace et efficient, les partenaires internationaux doivent aider les États membres du Golfe de Guinée à s'attaquer frontalement aux causes de l'insécurité maritime. Ainsi les acteurs extra-africains ne doivent pas se limiter à une approche téléologique de la sécurité, mais doivent en faire une interprétation « lato sensu », analogique de manière à élargir les stratégies de coopérations en vue d'inclure les notions de gouvernance économique, de développement, de sécurité et d'application de la loi. De même, ils doivent identifier ensemble, les besoins des États du Golfe de Guinée en matière de renforcement des capacités et répartir les tâches en fonction de la volonté et des domaines d'expertise des bailleurs de fonds<sup>132</sup>.

Pour s'attaquer aux causes profondes de la criminalité maritime, les partenaires extra-africains doivent axer leurs efforts sur le développement du littoral et la création de l'emploi de la force dans le Delta du Niger et les États côtiers. De même, ils doivent exiger une plus grande transparence dans le secteur des hydrocarbures en exerçant une pression constante sur l'État nigérian pour adopter la loi sur l'industrie pétrolière et qu'il investisse dans les raffineries vétustes pour leur remise en état.

Enfin, l'ONUDC et Interpol doivent appuyer les États membres du Golfe de Guinée en général et en particulier, le Nigeria à lutter contre les réseaux mafieux transnationaux<sup>133</sup>. Ces institutions pourront faire des efforts pour conseiller et assister les pays du Golfe de Guinée dans le suivi des mouvements de capitaux sales. Ainsi, la cellule spécialisée de la lutte anti-drogue et anti-piraterie d'Interpol qui travaille déjà à la collecte et à l'échange de données

---

<sup>131</sup> Voir GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *op. cit.*, p. 33.

<sup>132</sup> *Idem*, p. 33.

<sup>133</sup> *Ibid*, p. 32.

ainsi qu'au renforcement des capacités pour amener les pirates somaliens devant la justice, devrait étendre ses activités au Golfe de Guinée.

Par ailleurs, il faut coordonner les efforts sécuritaires dans les zones spéciales. Dans cette perspective, l'Opération Prosperity, bien qu'elle n'ait pas pu prévenir toutes les attaques pirates, a néanmoins contribué à l'amélioration de la sécurité dans l'espace maritime béninoise<sup>134</sup>. De même, le Togo s'entend avec la marine béninoise et nigériane pour des opérations similaires. Dans la même lancée, le Nigeria et le Cameroun s'évertuent à renforcer la sécurité frontalière terrestre et maritime dans la zone transfrontalière en vue de lutter contre les réseaux criminels et groupes armés comme Boko Haram. Dans cette perspective, il importe de mutualiser les efforts ou ressources selon les recommandations des plans SECMAR en créant une école régionale de sécurité maritime afin d'améliorer et de mettre en commun la connaissance et la surveillance de l'espace maritime.

De plus, afin d'améliorer la surveillance et la diffusion rapide et efficace de l'information, les États de la CEEAC et de la CEDEAO peuvent transformer le centre d'échange d'informations sur le commerce maritime en cours de création au Ghana en centre interrégional de partage d'informations<sup>135</sup>.

Tous ces efforts convergent vers la philosophie qui consiste à responsabiliser les États membres du Golfe de Guinée garantissent leur propre sécurité. En vue donc de responsabiliser les États membre du Golfe de Guinée de la garantie de leur propre sécurité, il est indispensable de consolider la coopération pour la rendre efficace et effective. Mais comment atteindre cet objectif consistant à rendre efficace et effective la coopération sécuritaire? À cet effet, le renforcement de la coopération dans le Golfe de Guinée doit se focaliser sur trois axes prioritaires notamment, l'opérationnalisation de la coopération au sein des institutions régionales de la CEEAC et de la CEDEAO ; Ensuite, il faut développer une véritable synergie entre ces deux organisations régionales et parvenir à une coordination effective des actions entre elles. Enfin, il est indispensable d'organiser un sommet régional en vue de concrétiser toutes ces bonnes intentions en présence des Chefs d'États de la région.

---

<sup>134</sup> GRIP, « *Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque* » p. 33.

<sup>135</sup> *Idem*.

Les États membres du Golfe de Guinée doivent prendre en mains la gestion de leur propre sécurité et en être les principaux acteurs en raison non seulement du caractère transnational de la criminalité maritime, mais aussi, parce que plus que quiconque, il connaît toutes les zones affectées par le crime organisé dans la région. De même, ils ne sont pas en réalité prêts à céder une partie de leur souveraineté à un quelconque acteur extra-africain pour assurer à leur place, leur mission régaliennne de la garantie de la sécurité des personnes et des biens. Afin donc d'assurer une coopération étroite entre les marines, les forces armées et les composantes de la société civile des États voisins, les Chefs d'États pourraient tenir des séries de négociations bilatérales ou multilatérales et signer des protocoles de coopération.

Les États membres du Golfe de Guinée doivent prendre la mesure de leur responsabilité dans le maintien de leur propre sécurité car personne ne le ferait à leur place: *«On n'est mieux servi que par soi-même»*, dit un adage populaire. Pour cela, il importe de consolider la coopération en vue de la rendre effective et efficace, en ce sens que le caractère transnational de la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée appelle et exige une réponse transnationale et proportionnelle à la mesure de la forfaiture. Ainsi, les pays membres du Golfe de Guinée doivent impérativement agir collectivement, en définissant des projets communs et concrets de lutte contre l'ennemi commun.

Néanmoins, vu que les moyens de lutte des seuls États membres du Golfe de Guinée sont limités, les autres membres de l'ONU, notamment les puissances occidentales et certains pays émergents dont le Brésil et la Chine, peuvent, à la lumière de l'article 56 de la Charte, s'engager *«en vue d'atteindre les buts énoncés à l'article 55, à agir, tant conjointement que séparément, en coopération avec l'Organisation»*<sup>136</sup>, vu que ces buts de l'article 55 de la Charte ne vise que la paix et la sécurité de même que le respect des droits de l'homme dans le monde.

Cette manifestation de la volonté politique est importante pour garantir non seulement l'échange d'informations, mais aussi, pour exercer le droit de poursuite d'un criminel dans les eaux territoriales voisines et appliquer les accords d'extradition. Dans cette perspective, la CEEAC et la CEDEAO doivent être le moteur de cette collaboration régionale et interrégionale, vu que

---

<sup>136</sup> Voir article 56 de la Charte de L'Organisation des Nations-Unies.

la Commission du Golfe n'est ni efficace, ni suffisamment inclusive. En tant que forums au sein desquels les Chefs d'État représentent la plus haute autorité, la CEDEAO et la CEEAC peuvent projeter les questions de sécurité maritime dans la sphère politique. En rassemblant tous les États membres affectés par la piraterie et les crimes connexes, la CEEAC et la CEDEAO offrirait l'opportunité de définir une vision commune pour combattre la criminalité maritime. Cette vision devra se traduire par des projets concrets et des efforts coordonnés en matière de sécurité pour les zones particulièrement à risque. En somme, selon les conclusions de la mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie sur le Golfe de Guinée<sup>137</sup>, la plupart des Chefs d'États et autres acteurs régionaux sont attachés à une solution africaine à l'insécurité dans la région, rejetant par là-même, toute solution de substitution aux organisations régionales<sup>138</sup>.

En dehors de ces mesures, il apparaît nécessaire de faire certaines réformes dans le sens de la définition de solutions durables. Mais cela n'exonère pas les États d'entreprendre des actions musclées contre les criminels en les poursuivant tant en mer que sur terre.

## **SECTION 2: LA NECESSITE DE REFORMES DURABLES ET D'UNE ACTION COLLECTIVE CONTRE LES CRIMINELS**

L'action collective peut être menée dans cette région que dans le cadre du concept de « sécurité collective ». A cela, Charles-Philippe David et Jean-Jacques Roche définissent la sécurité collective comme : « *un mécanisme dont les composants s'engagent à respecter et à garantir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique pressente de tous les membres*<sup>1</sup> ». Cette définition va de même avec celle donnée par la Société

---

<sup>137</sup> Selon le rapport de cette mission onusienne d'évaluation qui a eu lieu du 07 au 24 novembre 2011 au Bénin, Nigeria, Angola et Gabon, suite à la lettre du Président béninois Thomas Boni Yayi, les conclusions ont été prises en compte par le Conseil de Sécurité de l'ONU dans sa résolution 2039 du 29. 02.2012. Dans le sillage de cette résolution, le rapport du Bureau Maritime International note, dans son rapport annuel 2012 publié le 10.01.2013, que l'épicentre de la piraterie s'est déplacé des côtes somaliennes pour siéger dans le Golfe de Guinée. Selon ce dernier rapport, les pays oust-africains sont probablement corrompus mais pas faillis ou décomposés et les pirates se regroupent en gangs très organisés dans les régions où les États riverains n'ont pas de moyens de contrôle.

<sup>138</sup> Cf. rapport d'évaluation de la mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie dans le Golfe de Guinée du 07 au 27 novembre 2011, op. cit, p. 16.

<sup>1</sup> Charles-Philippe DAVID et Jean-Jacques ROCHE, *Théories de la sécurité*, Paris, Montchrestien, 2002, p. 66.

des Nations dans l'article 10 de son Pacte qui fut l'origine de ce concept.

La sécurité collective est en ce sens comportant à la fois une procédure de garantie et une menace d'intervention collective.

Aujourd'hui plus que jamais, les pays membres du Golfe de Guinée sont très préoccupés par la résolution définitive du problème de la piraterie et de l'insécurité dans la région. Mais de l'observation des faits, il en découle que la solution uniquement militaire contre les criminels ne garantit aucune durabilité. Dès lors, en dehors d'une possible solution militaire, il convient de définir des solutions durables en pensant à la réinsertion de ces personnes dont certaines sont devenues criminelles contre à cause des contraintes dues au chômage et de la précarité entretenus par la mauvaise gestion des ressources publiques et l'abandon des populations à leur sort.

Dans la présente section, notre objectif consisterait à inventorier les éventuels réformes susceptibles d'être faites d'une part, et d'autre part, à recommander aux autorités étatiques, l'utilisation de la force militaire contre ces marginaux en vue de les forcer à composer et à garantir la sécurité dans le Golfe de Guinée.

### **Sous-section 1 : Les éventuels réformes**

Dans le cadre des réformes possibles à entreprendre, on peut humblement suggérer certaines. D'abord, les États membres du Golfe de Guinée doivent améliorer leur gouvernance économique et développer une bonne politique publique balnéaire ou du littoral en renforçant le respect et l'application des lois maritimes. Ensuite, dans certains pays comme le Nigeria où plusieurs raffineries sont vétustes et abandonnées, il convient à tout prix de les remettre en plein fonctionnement afin de réduire l'utilisation de ces installations abandonnées par les contrebandiers d'hydrocarbures. De plus, il serait convenable, pour bien lutter contre la criminalité maritime et ses causes, de réaliser de profondes enquêtes en vue d'identifier les réseaux mafieux et les compagnies pétrolières indécrites qui s'impliquent dans ces activités illicites. Par ailleurs, vu que la criminalité maritime, partie du Delta du Niger, résulte de l'inégale répartition des ressources nationales, de l'abandon des populations à



leur propre sort ainsi que de l'augmentation exponentielle du chômage, il convient d'œuvrer à la correction de telles bévues de gouvernance en créant d'emplois dans toutes les régions côtières africaines, même si parfois, il faut appliquer le principe de la discrimination positive. De même, il convient de veiller à la protection de l'environnement de manière à protéger la pêche artisanale. C'est l'ensemble de ces problèmes qui ont incité les populations à s'engager dans la voie du crime.

L'amélioration de la gouvernance économique est importante car c'est la mauvaise gouvernance du secteur des hydrocarbures et de l'industrie des transports maritimes qui a provoqué l'essor de la contrebande du brut et du pétrole raffiné. Elle a également permis à une élite de s'enrichir pendant que la majorité écrasante de la population croupit dans une pauvreté inqualifiable. C'est justement cette inégalité qui a servi de terreau à la criminalité dans les régions côtières selon une déclaration de la Commission du Golfe de Guinée<sup>139</sup>. Face à cette situation, toute stratégie de sécurité maritime pourrait viser deux objectifs. D'une part, cette stratégie doit privilégier la lutte contre la corruption par tous les moyens. D'autre part, elle doit se fonder sur une bonne redistribution des ressources provenant de l'exploitation du pétrole. Le Nigeria est entrain de tenter de corriger ces erreurs qui lui ont coûté chers en créant une commission contre les crimes économiques et financiers<sup>140</sup>. Mais comment fonctionne cette commission? Seuls les experts dans la matière sont compétents pour y répondre, car bien que certaines arrestations, c'est juste de la poudre aux yeux de la population. La corruption nigériane en général et particulièrement, dans le secteur du pétrole est inqualifiable.

Pour ce qui concerne la stimulation du développement du littoral, elle contribuera à coup sûr, à la diminution du chômage le long des côtes pour éviter que les populations côtières basculent dans la criminalité. Mais pour qu'il y ait une bonne politique de développement du littoral il faut de colossaux investissements dans des secteurs qui favorisent la croissance rapide de l'économie notamment, les infrastructures routières, l'eau, l'électricité la santé, le tourisme et l'éducation etc<sup>141</sup>. Les pays membres du Golfe de Guinée devront

---

139 Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le Golfe de Guinée, novembre 2012, Luanda, article 14, p. 3. Consulté le 03/03/2015. <http://www.psgg.info/wp-content/uploads/2012/11/DeclarationLuanda-FRFINAL.pdf>

<sup>140</sup> Op.cit.

<sup>141</sup> Voir GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *op. cit.*, p. 28.

mettre le développement du secteur maritime au centre de leurs stratégies de développement. Si en vérité, beaucoup de pays de la région traînent encore les pas dans ce domaine, l'Angola a commencé une immense politique de développement du littoral dans certaines villes côtières du pays comme Luanda, Benguela, Cabinda et Namibie. Le développement du secteur du littoral est à l'étape embryonnaire dans beaucoup de pays africains de sorte que les plages sont abandonnées et transformées en sanctuaires aux criminels.

De même, les États du Golfe de Guinée doivent encourager la pêche artisanale et commerciale qui sont des secteurs pourvoyeurs d'emplois aux plus vulnérables (pêcheurs, conducteurs de chaloupes ou barques motorisées et vendeuses de produits maritimes). Il serait aussi souhaitable d'encourager de petits et moyens entrepreneurs en leur accordant des crédits pour développer la transformation des poissons à des fins de consommation à grande échelle.

Par ailleurs, les compagnies peuvent développer des politiques sociales, en construisant des infrastructures économiques, des hôpitaux, des écoles...etc dans les zones où il exploitent le pétrole en vue d'aider les populations locales à satisfaire certains droits dont surtout les droits économiques, sociaux et culturels. La construction des résidences peut être destinée à location vente à bas coût.

Enfin, il conviendrait de renforcer l'application des lois maritimes dans la mesure où c'est la faible application de ces lois dans le Golfe de Guinée qui a favorisé la contrebande du pétrole, d'armes, de la drogue, ainsi que la pêche illégale et la piraterie et le brigandage<sup>142</sup>. Pour réduire ces crimes, les gouvernants doivent considérer comme priorité, la consolidation de l'application des lois maritimes, la professionnalisation des forces navales et des agents portuaires. Dans cette perspective, il conviendrait de veiller à leur bonne formation, les doter de matériels modernes de travail et empêcher que les dirigeants de ces secteurs versent dans la corruption en appliquant une bonne politique de sanction.

Les États côtiers doivent améliorer la surveillance des frontières maritimes en vue de repérer non seulement les immigrants illégaux et les pêcheurs furtifs, mais aussi, les pirates et autres criminels maritimes. Pour tenter de finir avec le

---

<sup>142</sup> *Ibid*, p. 29.

commerce illicite ou la contrebande du carburant, les Etats membres du Golfe de Guinée doivent exiger des Tankers présent dans la zone économique exclusive de prouver la provenance de leur cargaison et qu'il s'approvisionnent auprès de fournisseurs agréés par le gouvernement<sup>143</sup>.

Pour réduire la capacité des pirates de mener des opérations de reconnaissance, les autorités portuaires et la police côtière doivent renforcer les contrôles des petites embarcations faisant la navette entre les navires et le rivage pour transporter le personnel des compagnies pétrolières, des fournisseurs de biens et équipements aux travailleurs sur les plate-formes, ainsi que les touristes maritimes. Enfin, en dehors de toutes ces mesures, l'aspect sanctionnateur est indispensable car l'homme ne domine ses vils désirs ou instincts que s'il se sente sous la menace de sanctions exemplaires. Ainsi il faudrait poursuivre les pirates et autres criminels maritimes, les arrêter et les juger.

## **Sous-section 2 : Les actions contre les criminels sur terre et en mer**

Nous reprendrons à notre compte, la majorité des actions préconisées par le Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix. Lors du sommet de la Commission du Golfe de Guinée de Luanda de 2012 sur les moyens de lutte contre la piraterie et le Brigandage dans le Golfe de Guinée, le Président angolais, José Eduardo dos Santos suggérait entre autres actions, qu'il ne faudrait pas donner du répit aux criminels maritimes, mais les poursuivre impétueusement jusque dans leurs derniers retranchements, les arrêter et les juger<sup>144</sup>. Cette pensée du Président angolais cadre pertinemment avec l'expérience mise en œuvre durant la lutte internationale contre la piraterie dans les eaux somaliennes, plus précisément dans le Golfe d'Aden.

En effet, l'expérience internationale en matière de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes démontre que pour solutionner de manière durable l'insécurité maritime dans le Golfe d'Aden, il est impératif de dissuader et d'arrêter les groupes issus du crime organisé qui financent, entretiennent et

---

<sup>143</sup> *Ibid*, p. 29.

<sup>144</sup> Voir allocution du Président José Eduardo dos Santos, lors du sommet de la Commission du Golfe de Guinée à Luanda en 2012.

exécutent les attaques criminelles. Cela implique, selon un rapport du GRIP, un travail approfondi de police et de renseignement en mer et sur le continent<sup>145</sup>.

Ainsi, pour les États membres du Golfe de Guinée qui, de loin, sont plus nantis que la Somalie, le premier défi à relever dans la lutte contre la piraterie et le brigandage consiste à dissuader les pirates en réduisant au maximum, leurs attaques dans la région afin de faciliter le trafic maritime international dans l'océan Atlantique. Pour cela, ces États doivent fédérer leurs efforts et aussi travailler avec les compagnies pétrolières, de transport et de pêche en vue de détecter tous les réseaux mafieux et les réduire à néant. Dans cette action conjointe entre États et compagnies privées, les États auront la mission d'organiser une surveillance opérationnelle et efficace de leur espace maritime alors que les compagnies pétrolières, de transport et de pêche doivent veiller à la sécurité et la défense de leurs navires contre toute attaque.

Dans le cadre de la surveillance opérationnelle, les forces navales doivent protéger la circulation maritime commerciale en vue de dissuader les pirates et voleurs à mains armées à travers des réactions rapides et des patrouilles constantes. Ainsi elles doivent organiser des patrouilles musclées non seulement dans les eaux continentales, mais aussi en haute mer et surtout pendant la nuit avec des équipements sophistiqués, capables de détecter les criminels à longue distance. Lors de ces patrouilles, il faudrait y associer les forces aériennes pour effectuer des vols de reconnaissance susceptibles de dissuader les pirates. Ainsi, les forces aériennes et navales peuvent rapidement intervenir dès un signal d'attaque de la part des canaux d'urgence.

Les navires commerciaux peuvent aider les forces navales et aériennes par leur système d'identification rapide et par radio. Dès lors, il importe que ces systèmes fonctionnent constamment. De même, ces navires commerciaux doivent informer les forces navales sur les embarcations suspectes ou toute tentative d'attaque ou incident.

Concernant les compagnies privées de pétrole, de transport ou de pêche, elles doivent protéger leurs navires conformément aux recommandations internationales. Ainsi elles doivent avoir une garde privée permanente, bien éclairer les ponts des navires, les entourer de fils barbelés. Quant aux navires entrant dans les ports, il doivent rapidement s'annoncer pour être accompagnés

---

<sup>145</sup> GRIP, « Le Golfe de Guinée: la nouvelle zone à risque », *op. cit.*, p. 29.

par un pilote. L'inutilisation de ces moyens de prévention et de lutte a contribué à la réduction de la piraterie et du brigandage dans le Golfe d'Aden. À coup sûr donc, elle sera utile dans la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée.

Enfin, il faut arrêter les pirates et les juger car l'expérience humaine montre qu'en dehors de la protection du trafic maritime, il serait souhaitable que les États membres du Golfe de Guinée cherchent activement à arrêter les criminels maritimes et les emprisonner. Dans cette perspective, les marines, la police maritime, les diverses agences de maintien de l'ordre et les instances judiciaires établissent des coopérations pour l'appréhension de ces criminels. Ainsi, dans les États membres du Golfe de Guinée, une force polyvalente contre la piraterie et les crimes maritimes peut se créer, comportant la police et le renseignement naval.

Cette synergie entre les différentes forces de maintien de la sécurité peut mener des enquêtes sur terre et en mer pour découvrir les bases ou retranchements des pirates et autres criminels maritimes, leurs caches d'armes, des munitions ou leurs bases logistiques. Les services de renseignements doivent fonctionner, en cultivant une harmonie entre eux et les opérateurs maritimes de même que la population littorale. En effet, poursuivre et appréhender les pirates est important afin de dissuader beaucoup d'individus de basculer dans le crime. Par ailleurs, les États côtiers doivent adhérer à certains instruments juridiques internationaux de lutte contre la piraterie maritime tels que la convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer.

Ce sont autant de mesures que nous avons jugées pertinentes et qui pourraient modestement contribuer à la réduction de la piraterie.

## CONCLUSION

La prolifération des actes de piraterie, de trafic d'armes, de drogues, de prostitution et de proxénétisme sans oublier la pêche illégale, ou tout court, la montée de la violence aveugle en mer dans le Golfe de Guinée en vue d'atteindre de vils objectifs de gains faciles, apparaît comme la résultante d'une série de facteurs datant de plusieurs décennies, dont entre autres, la négligence, la désordre et un inqualifiable malaise social entretenus imprudemment par les gouvernants nigériens. Dans ce contexte, le problème sécuritaire affectant de manière collatérale les pays du Golfe de Guinée n'est pas seulement la piraterie, mais bien sûr, la mauvaise gouvernance nigérienne à laquelle s'ajoutent incidemment les faibles politiques de sécurité de plusieurs pays littoraux de la région.

Dans cette lutte pour le maintien de la paix et de la sécurité dans le Golfe de Guinée, il apparaît que la solution militaire ne parviendrait pas à elle seule à venir à bout de la piraterie et des crimes connexes. Néanmoins, elle peut permettre de diminuer temporairement les effets de ces crimes et répondre à l'urgence d'une situation devenue cauchemardesque. Ainsi, pour bien résoudre le problème sécuritaire dans le Golfe de Guinée, il doit y avoir, à notre humble avis, une combinaison de la solution militaire qui est indispensable, avec les solutions pacifiques durables sur le plan économique, politique et sociale, focalisées sur l'éducation, l'emploi, la justice et la bonne gouvernance. Selon certains analystes, ce n'est que quand le Nigeria sera un véritable État de droit et de bonne gouvernance, que les populations auront retrouvé de quoi vivre que la piraterie pourra éventuellement disparaître ou être réduite.

En effet, atténuer le risque d'attaques pirates contre le transport maritime ne représente qu'une infime partie du défi sécuritaire auquel sont confrontés les États membres du Golfe de Guinée et leurs divers partenaires internationaux. La réalité est que la piraterie n'est qu'un épi-phénomène, marginal qui n'occupe qu'une frange de la population nigérienne exaltée, ne supportant plus les excès d'une gouvernance corrompue, sans aucune vision développementaliste durable de la région du Delta du Niger.

Face donc à la menace sécuritaire que représente la piraterie maritime, les États membres du Golfe de Guinée ont pris des mesures variables de lutte.

Certains pays comme l'Angola ont mis en place un système de lutte contre la piraterie mais dont la portée et l'efficacité sont limitées en ce sens que ces mesures ne couvrent pas tout le Golfe de Guinée. En coopération avec ses partenaires internationaux comme le Portugal, les États-Unis, la France et la Grande-Bretagne, l'Angola a sécurisé, autant que possible, ses côtes. Mais, malgré la volonté des États du Golfe de Guinée de relever le défi sécuritaire de la piraterie maritime, on constate malheureusement la faiblesse de leur capacité face à des brigands très bien organisés, se réfugiant parfois dans les zones d'accès difficile ou se fondant dans une population civile devenue accidentellement leur complice. A partir de 2010-2011, le Bénin et le Nigeria organisent des patrouilles communes au large de leurs côtes mais on craint que ces patrouilles navales ne fassent déplacer les pirates au loin en haute mer, ou sur terre avec les réseaux tissés par la secte islamiste et terroriste «*Boko Haram*».

Pour le moment, les eaux angolaises n'ont pas encore été affectées par beaucoup d'attaques en dépit de l'affaire mystérieuse de la Kerala de janvier 2013. En effet, en coopération avec ses partenaires internationaux tels que les États-Unis, le Portugal, le Brésil, la France et la Grande-Bretagne, le pays a pris et continue de prendre de grandes mesures en vue de la consolidation de la sécurité de ses frontières maritimes. De même, l'Angola aide ses voisins et soutien au sein de la Commission du Golfe de Guinée, de la CPLP, de la CEEAC et de la ZOPACAS l'adoption d'une stratégie de sécurité maritime cohérente et coordonnée en conformité avec les normes internationales et les objectifs de l'ONU.

Ainsi, la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée doit non seulement être collective impliquant tous les États de la région en vue réduire la mobilité des pirates et autres criminels et de les empêcher de se réfugier dans des zones non couvertes par des dispositifs efficaces de surveillance, mais aussi, doit se fonder sur un programme de développement économique durable susceptible de détourner la population de cette activité. Cette idée est aussi soutenue par la mission d'évaluation de l'ONU de 2012 dont le rapport souligne en substance que pour être efficace, la lutte contre la piraterie doit «*englober les politiques visant à combattre les menaces posées par d'autres formes de criminalité transnationale organisée, tels que le trafic de drogues, la*

*pêche illicite, le déversement illégal de déchets toxiques, le trafic d'armes et le trafic de migrants ou la traite des personnes... Enfin, il faut développer de bonnes politiques sociales et économiques».*

Au-delà de toutes ces conjectures, l'Ecclésiaste nous enseigne qu'il y a un temps pour tout au sein de la nature; un temps pour pleurer, un temps pour rire. Et comme tout fait naturel, la piraterie maritime est née, elle grandit à travers son actuel essor mais aussi, elle finira à coup sûr, à court, moyen ou long terme. De toute façon, les États de la région, appuyés par les grandes puissances, sont déterminés à y mettre fin, quel qu'en soit le coût. En attendant, de prendre les mesures hardies de solution à la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, elle continuera de sévir encore pendant de nombreuses années.



# BIBLIOGRAPHIE

## Sources officielles

Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, disponible sur le site, <http://www.un.orgg:french:law:los:unclos: clo.htmsindx>

Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le Golfe de Guinée, 18 P.

Dico du commerce international sur le site [www.glossaire-international.comm:pages: tous-les-termes-de-hambourg.htm](http://www.glossaire-international.comm:pages: tous-les-termes-de-hambourg.htm).

Document-cadre angolais de Politique de Sécurité Nationale (PSN).

GRIP Crisis Group, *Le Golfe de Guinée: nouvelle zone à risqué*, Rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012, 43 P.

GRIP, *Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives*, n° 7, 25 avril 2014, 20 P.

Rapport d'activité de la mission d'évaluation de l'Organisation des Nations Unies sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, 14 P.

Rapport de la mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, 13 P

## Ouvrages:

ALEXI. R., *Piratérie et brigandage dans le Golf du Guinée*. Université Paris Panteho Sorbone, Centre d'Etude supérieure de la marine, 2010. 213 P.

HARDY. L., BEAULIE. L., *Criminalité et trafic maritime*, Presse universitaire Namir, 2007, 355 P.

LUNTUMBUE. M., *Insécurité maritime dans le Golf de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée?*, Note d'analyse de GRIP, Bruxelles, GRIP, 31 décembre 2012, 247 P.

MATERIE. J. M., *Piraterie: leçon de l'histoire. Combattre la piraterie maritime*, in sécurité globale, Edition jamaïque fondation africaine.

ORIOILLAND. D., et PIERRE. J., *Priate, Allas des espaces maritimes*, Paris, 2010, 325 P.

SAMPAO. I., *Niger delta military and the chalenge of criminaliting terrorisme in Africa*, Vol. 18-2, Juin 2009, 342 P.

SOARES. R., *Historia petrolifera do Golf da Guiné e a presença occidental*, Presse universitaire de Porto, Porugal, 2001, 352 P.

## Articles:

ESTHER. G. Z., et BAPTISTA. M., « Pirataria no Golfo da Guiné », *UFRGS*, pour plus de détails, [www.egn.mar.mil.br:arquivos:revista\\_aegn:dezembro2009:pirataria%20mar%c3%a9](http://www.egn.mar.mil.br:arquivos:revista_aegn:dezembro2009:pirataria%20mar%c3%a9), consulté le 18 février 2015.

LUNTUMBUE. M., « Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée: défis et intérêts d'une gouvernance maritime régionale », *note d'analyse du Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité*, 30 septembre 2011.

NGOME. J. N., « Le Golfe de Guinée au centre des convoitises mondiales », *Diplomatie* n° 56, mai-juin 2012, pp. 72-74.

RODIERE. R., « La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978, (le point de vue d'un juriste latin) », *DMF*, vol. 30, 1978, p. 451.

SAMPSOM. I.T., « Niger Delta militancy and the challenge of criminalizing terrorism in Africa », *African Security Review*, Vol. 18-2, , juin 2009, pp.28-41.

UKEJE. C., « Approche africaine de la sécurité maritime: cas du Golf de Guinée », *Friedrich Eberto Stiftung*, Décembre 2013, 50 P.

## Site internet :

[www.africa-info.org:societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html](http://www.africa-info.org:societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html).

[www.etudes@marine.defense.gouv.fr](mailto:www.etudes@marine.defense.gouv.fr).

[www.africa-union.org](http://www.africa-union.org):

[www.brasil.gov.br:defesa-e-seguranca:2014:08angola-busca-cooperacao-brasil](http://www.brasil.gov.br:defesa-e-seguranca:2014:08angola-busca-cooperacao-brasil)

[www.panapress.com mm: reunion-a-cotonou-des-chefs-d-Etat-major-de-la-12-672789-99-lang1-index.html](http://www.panapress.com:reunion-a-cotonou-des-chefs-d-Etat-major-de-la-12-672789-99-lang1-index.html)

[www.afriquinfos.com:article:2012:3:29\\_eeaccedeao-validation-mecanismes-conjoints-pour-s%C3%BBrete-securite-maritime-dans-golfeguinee-199610.asp](http://www.afriquinfos.com:article:2012:3:29_eeaccedeao-validation-mecanismes-conjoints-pour-s%C3%BBrete-securite-maritime-dans-golfeguinee-199610.asp)

[www.africa-info.org:societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html](http://www.africa-info.org:societe:4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en-2013.html).

## Table des matières

|  |     |
|--|-----|
| Remerciement .....   | I   |
| Liste des sigles et acronymes .....  | II  |
| Sommaire .....   | III |
| Introduction .....   | 1   |
| Première Partie: Les données fondamentales de l'intervention angolaise dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée .....      | 8   |
| Chapitre I: L'identification des problèmes affectant le Golfe de Guinée.....   | 8   |
| Section 1: Présentation de la région du Golfe de Guinée et des crimes commis.....  | 8   |
| Sous-section 1 : Présentation géographique du Golfe de Guinée  | 8   |
| Sous-section 2 : Les différents crimes commis dans le Golfe de Guinée  | 10  |
| Section 2: Les causes de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée .....   | 14  |
| Sous-section 1 : Les ressources naturelles et l'importance géostratégique du Golfe de Guinée   | 14  |
| Sous-section 2 : Un contexte favorable à la criminalité maritime   | 17  |
| Chapitre II: L'Angola et la sécurité des navires et des ports nationaux .....  | 19  |
| Section 1: L'Angola et le contrôle de l'application des règles de Hambourg sur le fret des navires .....   | 20  |
| Sous-section 1 : Les faiblesses de l'action de l'Etat angolais dans la mise en œuvre des instruments juridiques                                      | 20  |
| Sous-section 2 : La corruption des agents de contrôle, l'insuffisance des ressources humaines et la négligence dans l'application des lois maritimes | 23  |
| Section 2 : Le contenu des règles et leur application.....   | 24  |
| Sous-section 1 : Le transport des marchandises et les documents y afférents  | 25  |
| Section-section 2: La contribution de l'Angola à l'application des règles de la Haye-Visby   | 28  |
| Deuxième Partie: Les limites de l'action angolaise contre l'insécurité maritime et les perspectives.....   | 30  |
| Chapitre III: L'Angola et la lutte contre la criminalité maritime.....   | 30  |
| Section I: Les diverses actions au niveau international .....  | 31  |
| Sous-section 1 : La participation de l'Angola à la ZOPACAS   | 32  |
| Sous-section 2 : Les autres actions (dans le cadre de la CPLP, de la CEEAC, de la Commission GG)   | 35  |
| Section 2: Les actions au niveau national .....  | 40  |
| Sous-section 1 : Le rôle prépondérant de la police côtière dans le maintien de la sécurité maritime  | 40  |
| Sous-section 2 : La nécessité de la consolidation de la lutte  | 43  |
| Chapitre IV: La nécessité d'une coopération régionale pour la lutte contre la piraterie.....   | 47  |
| Section 1: De la faiblesse à l'effectivité et à l'efficacité de la coopération .....   | 48  |
| Sous-section 1 : L'ébauche d'une stratégie en Afrique centrale et un soutien international mal organisé  | 49  |
| Sous-section 2 : La nécessité de la coordination du soutien et de la responsabilisation des Etats de la région de leur propre sécurité               | 55  |
| Section 2: La nécessité de réformes durables et d'une action implacable contre les criminels.....  | 59  |
| Sous-section 1 : Les éventuelles réformes  | 60  |
| Sous-section 2 : L'action commune contre la criminalité dans le Golfe de Guinée  | 63  |
| Conclusion .....   | 65  |
| Bibliographie.....   | 68  |

