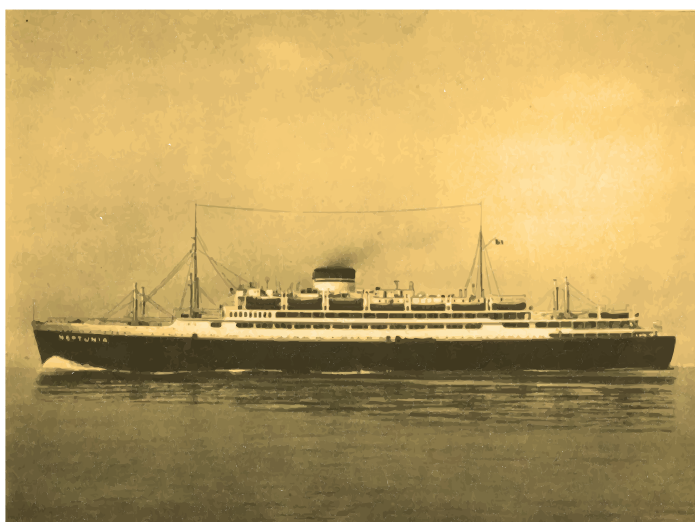


PAIX ET SÉCURITÉ INTERNATIONALES

02

2014



REVUE MAROCO-ESPAGNOLE
DE DROIT INTERNATIONAL ET RELATIONS INTERNATIONALES
(NOUVELLE SÉRIE- VERSION ÉLECTRONIQUE)



LA MER DU GOLFE DE GUINÉE. RICHESSES, CONFLITS ET INSÉCURITÉ

ABDELHAK BASSOU¹

I. INTRODUCTION : L'IMPORTANCE GÉOPOLITIQUE DU GOLFE DE GUINÉE – II. CONFLITS ET DIFFÉRENTS FRONTALIERS MARITIMES EN GOLFE DE GUINÉE – III.- INSÉCURITÉ DANS LES EAUX DU GOLFE DE GUINÉE – IV.- CONCLUSION : COOPÉRER, BIEN GOUVERNER POUR NE PAS STAGNER

RÉSUMÉ : Le Golfe de Guinée est une zone maritime très riche mais qui n'arrive, cependant, pas à générer des Etats prospères. C'est la mer où cohabitent plusieurs contradictions.

La mer y constitue un élément d'encouragement à l'intégration autant par les richesses qu'elle recèle que par les solutions de coopération qu'elle offre. Mais certains Etats continuent à entretenir un esprit de belligérance et de convoitise qui retarde leur marche vers des avenir meilleurs. De plus le développement de la criminalité maritime qui vient renforcer un climat d'instabilité dû à la mauvaise gouvernance.

MOTS CLÉS : Golfe de Guinée, Afrique de l'Ouest, piraterie maritime, frontières maritimes.

EL MAR DEL GOLFO DE GUINEA: RIQUEZAS, CONFLICTOS E INSEGURIDAD

RESUMEN: El Golfo de Guinea es una zona de gran riqueza marítima, pero que apenas llega a generar Estados prósperos. Es el mar donde conviven varias contradicciones.

El mar constituye un elemento de estímulo para la integración tanto por las riquezas que alberga como por las soluciones de cooperación que ofrece. Pero algunos estados siguen manteniendo un espíritu de beligerancia que retrasa su viaje a un futuro mejor. Además, el desarrollo de la delincuencia marítima refuerza un clima de inestabilidad debido a la mala gobernanza.

PALABRAS CLAVE: Golfo de Guinea, África Occidental, piratería marítima, fronteras marítimas.

GULF OF GUINEA SEA: RICHES, CONFLICTS AND NON-SECURITY

ABSTRACT : The Gulf of Guinea is a very rich maritime area which can not, however, generate prosperous states. It is the sea around which several contradictions coexist.

The sea is, in principle, an integration element by its treasures and the cooperative solutions it offers. But some states continue to maintain a spirit of belligerence and lust delaying their advance towards better futures. In addition, the development of maritime crime reinforces a climate of instability due to poor governance.

KEYWORDS : Gulf of Guinea, West Africa, maritime piracy, maritime borders.

¹ Directeur exécutif African Intelligence Consulting (Rabat).

I. INTRODUCTION : L'IMPORTANCE GÉOPOLITIQUE DU GOLFE DE GUINÉE

Le golfe de Guinée est une région où les questions de la Mer trouvent toutes leurs illustrations. L'aspect juridique trouve celui économique, et rencontre également la géopolitique. La question de la sécurité en mer est également présente. La mer est, dans cette région du monde, un lieu de coopération et de belligérance, de rencontre mais aussi de convoitise et de séparation². C'est une zone maritime très riche mais qui n'arrive, cependant, pas à générer des Etats prospères. Bref le Golfe de Guinée est la mer de toutes les contradictions.

La région du golfe de Guinée est à cheval sur deux sous-régions africaines : la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Elle constitue donc, théoriquement, un espace important d'intégration. Autour de la mer du golfe de Guinée se rencontrent plusieurs valeurs et civilisations. En matière de langues parlées, c'est une zone à la fois anglophone, lusophone, hispanophone et francophone. S'y côtoient les civilisations bantoues et sahéliennes, et les religions, Musulmane (sunnite et chiite), Animiste et Chrétienne. La région est une véritable synthèse humaine.

Plusieurs auteurs et spécialistes de la géostratégie s'accordent à affirmer que si les Etats de ces deux régions s'attellent à amorcer correctement la maritimisation de leurs économies, ils cesseraient de languir dans un statut de seconde zone qui se cantonne au rôle de spectateur de la marche politique et économique du Monde³.

Le processus d'intégration maritime régionale s'est-il déclenché depuis 1999 avec la création du conseil du golfe de Guinée ? La question reste suspendue entre optimistes qui voient en cette initiative un cadre de concertation pour la coopération et le développement des pays du littoral du Golfe de Guinée, et observateurs sceptiques qui voient en l'initiative, une simple démarche vide de sens constitution calmant conjoncturel à une douleur structurelle qu'une véritable avancée vers la vraie intégration maritime régionale..

En effet parmi les facteurs qui soumettent à rude épreuve les tentatives et efforts de coopération et de développement dans cette sous-région, on dénombre :

1. L'instabilité politique de certains régimes de la région, et le climat

² OGOULAT, A.-D., « Afrique Centrale et Golfe de Guinée : géopolitique des termes de l'échange entre deux régionymes sous-continentaux », in *Enjeux* n°26, 2006, p. 9.

³ OGOULAT, A.-D., « La commission de Golfe de Guinée, instrument du renouveau maritime sous régional ? » in http://www.institut-strategie.fr/Strategie_80_Ougoulat2.htm.

d'insécurité qu'elle génère.

2. Le défaut de règles de bonne gouvernance politique et les fissures sociales qui en découlent.
3. La conflictualité régionale et la prolifération de réseaux de criminalité transnationale.

Une initiative telle que la création de la commission du golfe de Guinée constitue, cependant, l'entame d'une prise en compte de l'espace maritime, non seulement comme espace de développement, mais comme ciment d'une intégration régionale efficiente.

1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET IMPORTANCE DE LA MER

L'espace du golfe de Guinée fait partie d'un ensemble plus grand qui est toute la façade atlantique de l'Afrique. La FAO place le Golfe de Guinée dans l'espace atlantique centre-oriental, qui se situe au milieu de la façade de l'Atlantique Sud-Est.

Le Golfe de Guinée (G.G) fait l'objet de deux conceptions quant à sa définition géographique⁴ :

- A. Une délimitation large de la zone conçoit le G.G comme allant du Sénégal au nord à l'Angola au sud.
- B. Une autre définition, plus restreinte, le cantonne à la partie du littoral africain de l'Atlantique, limitée au nord par la Côte d'Ivoire, et au sud par le Gabon.

De par cette dernière définition le G.G est constitué des littoraux de neuf, voire dix pays⁵, appartenant à la CEDEAO pour les uns et à la CEEAC pour les autres, totalisant une surface de six millions de km² et une population se chiffrant à 230 millions d'habitants⁶.

La part de littoral varie en importance d'un pays à l'autre, Elle va d'un ordre d'une centaine de Km, pour le Bénin, à plus de 800 Km pour le Gabon et le Nigéria. Cumulées les longueurs de ces littoraux dépassent les 4000 km. Voir tableau, ci-après.

⁴ Voir aussi, NGODI, E., *Pétrole et géopolitique en Afrique centrale*, Harmattan, 2008, p.13

⁵ Il s'agit de La Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, Le Nigéria, le Cameroun, La Guinée équatoriale, le Gabon, Sao-Tomé et Príncipe, voire, selon certaines définitions, le Congo Brazzaville.

⁶ LUNTUMBUE, M., « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », *Note d'Analyse du GRIP*, 30 septembre 2011, Bruxelles.

Tableau des littoraux des pays du golfe de Guinée

Pays	Littoral en km
Bénin	121
Cameroun	502
Congo Brazzaville	170
Côte d'Ivoire	515
Gabon	885
Ghana	539
Guinée Equatoriale	296
Nigéria	853
Sao-Tomé et Principe	209
Total	4090

Sources : Divers sur la toile Internet.

Sur les dix pays composant le Golfe de Guinée, cinq ont des capitales politiques à façade maritime, il s'agit d'Accra, Lomé, Libreville, Malabo, et Sao Tomé. Dans la même situation sont également les principales capitales économiques : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Bata et Pointe-Noire. On retrouve enfin, une dizaine de ports parmi les plus importants de la zone : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Douala, Port-Gentil, et dans une certaine mesure Pointe-Noire et Matadi. Ces données illustrent l'importance de la mer dans la géopolitique du golfe de Guinée.

2. RICHESSES ET EMLACEMENT STRATÉGIQUE

Situé au cœur de la côte Sud-Est de l'Atlantique La région est ouverte sur le monde. Elle constitue un véritable levier de la rencontre entre l'Afrique et l'Amérique du sud, rencontre qu'appelle de tous leurs vœux, les spécialistes de l'économie et de la politique⁷. Cette rencontre constitue également la réponse aux puissances nord-atlantiques dont les pourparlers autour du projet d'accord de libre-échange entre l'Union Européenne et les Etats-Unis (TAFTA), semble ignorer

⁷ DORVAL, B., *Communautés atlantiques / Atlantic Communities : asymétries et convergences*. Montréal; Éditions de l'Institut d'Études Internationales de Montréal, 2012.

les pays de l'Atlantique Sud, en dépit des tentatives européennes et étasuniennes de contracter chacun de son côté des accords isolés avec les pays du sud. Le joint-venture entre les deux rives sud de l'Atlantique est un projet qui intéresse le Maroc au plus haut point. Les relations amicales de notre pays avec plusieurs Etats du Golfe de Guinée, et l'ambition qu'il nourrit dans ses relations avec les pays d'Amérique du Sud, sont un facteur qui plaide en faveur du rôle que le Maroc peut jouer dans la constitution d'un tel espace.

La région du Golfe de Guinée est l'une des plus pétrolifères au monde⁸. C'est la seconde province mondiale en matière d'énergie, après le Moyen Orient. Elle emmagasine une réserve prouvée de 24 milliards de barils avec une production de 5 million de barils/jour, sur les 9 millions que produit le continent africain. Le Golfe de Guinée recèle sous ses eaux, 8% des réserves mondiales de pétrole.

Cette richesse énergétique constitue un enjeu géostratégique majeur. La zone fournit 40% du pétrole consommé en Europe et fournira dès 2015 le quart des besoins des USA en la matière. De ce fait la région est en proie aux convoitises des puissances étrangères, dont les investissements- tous pays confondus- sont estimés aux horizons 2020, à 50 milliards de dollars⁹⁻¹⁰.

Les richesses halieutiques complètent le tableau, avec une capacité de 600 000 tonnes par an.

Toutes ces données, censées normalement faire l'essor d'une région des plus nanties, ne sont pas sans être également la source d'Aléas et de crises qui sévissent dans cette partie du Monde. Deux phénomènes émergent particulièrement comme facteurs de tension dans cette partie de l'Afrique. Il s'agit des conflits et différents frontaliers maritimes nés entre les pays de la région avec comme toile de fond l'exploitation des richesses maritimes, énergétiques et halieutiques (chapitre 1) et de l'insécurité/instabilité dans la région du fait de la piraterie maritime notamment (chapitre 2).

⁸ SERVANT, J.C., « offensive sur l'or noir Africain : une priorité stratégique », In *Le Monde diplomatique*, Paris, janvier 2003.

⁹ NDOUTOUME NGOME, J., « Le Golfe de Guinée au centre des convoitises mondiales ». In *Diplomatie*, no. 56, mai-juin 2012, p. 72-74 ;

¹⁰ « African oil : A priority for US national security and African development », *Symposium proceedings, Institute for Advanced Strategies and Political Studies*, Washington DC, 25 janvier 2002.

II. CONFLITS ET DIFFÉRENTS FRONTALIERS MARITIMES EN GOLFE DE GUINÉE

1. NAISSANCE DES CONFLITS

Le golfe de Guinée a fait l'objet d'une série ininterrompue de découvertes majeures depuis 1996, en particulier en offshore profond. En cette même période la convention de Montégo Bay venait d'entrer en vigueur. La coïncidence entre l'entrée en vigueur d'un texte qui consolide le droit des Etats sur leurs espaces maritimes, et les découvertes massives de gisements offshore dans la région de golfe de Guinée, Va accentuer l'importance des zones économiques exclusives et poussera les Etats de la région à s'intéresser, plus que par le passé, à leurs frontières maritimes¹¹. Il en naitra des différents frontaliers maritimes¹² qui connaîtront différents modes de résolution.

Même si certains pays sont passés par des périodes de tensions ayant frôlé les conflits armés (Nigéria / Cameroun et Gabon / Guinée équatoriale), et que certains ont préféré s'en remettre à l'arbitrage juridictionnel de la CIJ, la tendance comme le confirment les faits va aux procédures de négociations et de compromis aboutissant en général à des procédures d'exploitation commune des richesses des plateaux continentaux, soit se chevauchant ; soit communs à deux ou plusieurs pays. Ces compromis qui ne figurent pas précisément dans les termes de la convention de Montego Bay peuvent selon spécialistes être déduits de son esprit, notamment des articles 74 et 83 qui posent comme principe l'arrangement provisoire en attendant que soit définitivement réglée la délimitation entre les États concernés. Or les Etats étant souverains dans leur compétence à négocier ; ce qui est prévu comme provisoire par la convention, peut être adopté de manière durable si les Etats y trouvent leurs intérêts. D'autant plus que dans le cas d'espèce des Etats du Golfe de Guinée, les parties sont pour la plupart sinon tous, déjà membres dans des systèmes d'intégration qui tendent à dépasser l'enfermement stricte dans des notions classiques de frontières.

¹¹ OGOULAT, A.-D., « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques ». In *Noroi*. N°180, 1998. L'Atlantique et les géographes. pp. 587-607.

¹² MENELIK ESSONO : explique dans son mémoire: *Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le golfe de Guinée* que : « Il y a conflit frontalier maritime entre deux Etats lorsqu'un désaccord sur une frontière maritime naît entre eux. Soit en raison de l'adjacence des côtes soit en raison du caractère frontale de celles-ci. Ce désaccord se manifeste généralement par la non-reconnaissance par l'un, des prérogatives que l'autre croit avoir sur un espace maritime spécifique qu'il prétend relever de sa souveraineté... ». In *Mémoire online 2010, catégorie Droit et Sciences Politiques > Relations Internationales*

2. EXEMPLES D'ENTENTE ET DE COOPÉRATION : RÉGLEMENT PAR LA NÉGOCIATION

Le différend frontalier opposant la République Démocratique du Congo à l'Angola (des pays qui comptent parmi ceux du Golfe de Guinée dans sa définition large) a été réglé à l'amiable. Il passe pour être un bon exemple de coopération qui se substitue à l'esprit de tensions infructueuses. En effet, la République Démocratique du Congo a déposé une requête auprès des Nations unies visant à étendre son plateau continental. La façade maritime de la RDC étant de 40 km, il peut prétendre avec l'extension à 4000 km² (200 km de long sur 20 km de large). Or cette zone couvre la zone pétrolière dans laquelle l'Angola puise ses ressources. Le but de cette action entreprise par le Congo était de contrôler une partie des gisements offshore exploités par des multinationales pour le compte de l'Angola. En attendant le verdict, les deux pays ont identifié une ZIC (Zone d'intérêt commun), au terme d'un accord, qui prévoit le partage à égalité de l'exploitation et des revenus, signé et ratifié en 2008. De leur côté, Le Nigéria et la Guinée équatoriale avaient, en dépit de la saisine de la CIJ, signé en 2000, un accord de délimitation des frontières maritimes, qu'ils avaient complété par la mise en place d'une ZEC (Zone d'Exploitation Conjointe) en 2002.

L'autre exemple s'illustre par l'accord passé entre le Nigeria et Sao Tome et Principe. En 2001, Le Nigeria a négocié avec l'archipel un traité portant sur une ZDC (zone de développement conjoint)¹³ où les réserves avoisineraient les 1 milliard de barils. De par cet accord, Sao Tome obtient 40% et le Nigeria 60 % de l'exploitation commune des ressources marines en général et pétrolières en particulier.

3. DES DIFFÉRENDS RÉSOLUS JURIDIQUEMENT : SAISINE DE LA C.I.J.

Depuis 1981, un important contentieux frontalier bilatéral (à plusieurs reprises réactivé : 1994, 1996) oppose le Nigeria au Cameroun. Il concerne le tracé des

¹³ La zone de développement conjoint peut s'entendre selon l'Institut britannique de droit international et comparé, comme un espace maritime où les ressources à exploiter portent exclusivement sur le pétrole et le gaz présents dans le plateau continental que deux États voisins s'accordent à développer et partager. Voir: HAZEL FOX et AL., "joint Development of Offshore Oil and Gas", Londres, *British Institute of International and Comparative Law*, 1989 p. 45 . Voir aussi James E. HORGAN, "Unitization of Petroleum Reservoirs Extending Across Sub-Sea Boundary Lines of Bordering States in the North Sea" *Natural Resources Lawyer* 67 pp. 73-74.

frontières de part et d'autre de la péninsule de Bakassi¹⁴. La C.I.J reconnaît en octobre 2002 la souveraineté du Cameroun sur cette péninsule. Ce territoire, de près de 1000 km², qui était administré par le Nigeria, regorge de richesse (hydrocarbures et ressources halieutiques) ressources qui étaient à la base du conflit. Fort de cet arrêt, le Cameroun a récupéré la péninsule à compter d'Aout 2013, et se trouve en situation de demander à la communauté internationale de reconsidérer le tracé de ses frontières maritimes avec la Guinée équatoriale, dans la zone comprise entre la péninsule récupéré et le nord-ouest de l'île de Bioko qui fait partie de la Guinée équatoriale.

4. UN CONFLIT PERSISTANT : DES RESSOURCES AVÉRÉES NON EXPLOITÉS

Un conflit demeure irrésolu c'est celui entre le Gabon et la Guinée Équatoriale¹⁵. Il s'agit en l'espèce, de 3 îles désertes : Mbaníá la plus grande, Conga et Cocotier. Situées à une trentaine de kilomètres des côtes continentales gabonaises et équato-guinéennes. Le conflit qui date d'avant la découverte d'hydrocarbures dans la zone s'est envenimé après cette découverte. Pour avoir la main mise sur le potentiel pétrolier, Les deux États revendiquent leurs droits sur les îles et les eaux territoriales qui les entourent¹⁶. L'Union Européenne tente de désamorcer le différend maritime par l'installation d'une aire protégée transfrontalière, qui serait cogérée par les deux Etats. Cependant l'exploitation commune des ressources, annoncée en 2004, par les deux pays, n'a jamais vu le jour, et les gisements restent inexploités faute de règlement du conflit.

III. INSÉCURITÉ DANS LES EAUX DU GOLFE DE GUINÉE

Si le mot « piraterie » est évité ici au profit de « insécurité » c'est parce que les spécialistes font la différence entre les deux notions : Chris Trelawny, directeur adjoint de la Division de la sécurité maritime de l'OMI, précise que les activités pratiquées dans les eaux ouest-africaines ne sont pas vraiment de la piraterie telle

¹⁴ Voir: EL-KAWAS, M.A., NDUMBE ANYU, J., *Case Studies of Conflict in Africa: The Niger Delta, the Bakassi Peninsula, and Piracy in Somalia (Hardback)*; The Edwin Mellen Press Ltd, United States, 2012.

¹⁵ Pour plus d'information sur ce conflit, voir ROITMAN, J., ROSO, G., « Guinée Equatoriale : être off-shore pour rester nationale ».In *Revue conjoncture, Politique africaine N°81*, publications de la Fondation Paul Ango Ela.

¹⁶ Voir aussi, LOUNGOU, S., « La frontière nord du Gabon : une brève étude de géographie politique ». In: *Espace, populations, sociétés, 1999-3. Mélanges*. pp. 439-449.

que définie par les conventions internationales. La piraterie est, pour ce spécialiste, définie comme étant pratiquée « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État », soit au-delà de 12 miles marins de la côte. En deçà de ces 12 miles, il s'agit de vols à main armée à l'encontre des navires. C'est la juridiction qui fait la différence. En vertu du droit international, la piraterie est un crime et les États ont l'obligation d'intervenir. En deçà de 12 miles, cela relève de la compétence de l'État côtier. » Or sur les 548 cas d'attaques signalées à l'OMI au cours des dix dernières années, seulement 108 ont eu lieu dans les eaux internationales, tandis que 170 ont été menées dans les eaux territoriales et 270 à l'intérieur même des ports. Ce n'est donc pas comme en Somalie, où les attaques sont pour la plupart menées dans les eaux internationales. De plus, bien que les gouvernements de certains États côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale soient relativement fragiles, la situation est loin d'être identique à l'absence d'autorité comme en Somalie.

1. LE POURQUOI DE LA CRIMINALITÉ DANS LES EAUX DU GOLFE DE GUINÉE¹⁷

Les analyses socio-économiques avancent plusieurs causes, parmi lesquelles trois semblent être les plus importantes parce que reprises par un grand nombre de spécialistes¹⁸.

Le premier élément mis en cause est celui afférent à la pauvreté endémique et au développement des flux migratoires. La criminalité semble en corrélation directe avec la pauvreté endémique des populations côtières ouest-africaines dont le nombre est en constante augmentation en raison du fort taux de natalité et des flux migratoires continus qui poussent les habitants du l'intérieur à immigrer vers les côtes atlantique dans l'espoir d'y trouver une situation meilleure. Il se constitue alors des agglomérations côtières anarchiques et incontrôlables. Dépourvus de ressources et sans qualification professionnelle les jeunes de ces agglomérations ne tardent pas à découvrir la défaillance des Etats en matière de sécurité maritime et n'hésitent par conséquent pas à faire de la délinquance en milieux côtier une activité rémunératrice.

¹⁷ Les éléments de ce chapitre sont tirés d'une note préparée par ALAIN RODIER, «Note d'actualité n°328 L'insécurité dans le golfe de Guinée»; 5/10/2013 et publiée par le centre français de recherche sur le renseignement CF2R.

¹⁸ LUNTUMBUE, M., "Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale", *loc.cit.* note n° 5.

Le deuxième élément répertorié par les experts est un problème de gouvernance. Il s'agit de la non-redistribution des revenus de la manne pétrolière. Les populations savent que les richesses issues de l'exploitation des hydrocarbures sont extrêmement importantes. Ils se sentent alors frustrés de ne pouvoir en bénéficier d'aucune manière. Les pouvoirs de ces pays se gardent généralement bien de reverser ne serait-ce qu'une partie de la manne qu'ils perçoivent à la population préférant en faire un usage personnel. Il en naît des disparités qui provoquent un ressentiment général des populations vis-à-vis des gouvernants. Ce sentiment d'injustice se traduit, surtout parmi les jeunes, par des actions de violence visant à récupérer un bien auquel ils croient fermement avoir droit. De plus les populations côtières, qui vivent de la pêche, reprochent aux compagnies pétrolières de nuire à leurs activités en raison de la pollution qu'elles génèrent et des interdictions de pêche qui sont imposées autour des plateformes de forage (un mille marin, soit 1,85 kilomètre). Ils s'inscrivent alors dans des actions de vengeance.

Le troisième élément est la facile corruptibilité des services chargés de la sécurité. Les personnels des forces de sécurité et des administrations cherchent généralement le moyen d'augmenter les maigres salaires qui leur sont consentis. Les groupes criminels recrutent facilement, non seulement au sein des populations déshéritées, mais également au sein des fonctionnaires chargés de la sécurité qui leur fournissent les couvertures nécessaires à s'assurer l'impunité.

2. LA CRIMINALITÉ MARITIME DU GOLFE DE GUINÉE SE MUE EN PIRATERIE

Les chiffres disponibles, s'arrêtant au premier semestre de 2013, soulignent un dangereux développement des attaques contre les navires marchands en générale mais contre les transports de carburant en particulier. Les agresseurs de navires vont de plus en plus loin des côtes. Plus ils s'enrichissent plus ils acquièrent de moyens sophistiqués et plus ils agissent, plus ils s'aguerrissent à la tâche.

Les statistiques de 2012¹⁹ montrent une tendance à l'aggravation en Golfe de Guinée, en témoigne un fait très intéressant : pour la première fois, la baisse constatée en Somalie et dans le golfe d'Aden est compensée par une hausse continue des incidents dans le golfe de Guinée. 966 marins ont été victimes d'attaques en mer

¹⁹ ICC INTRNATIONAL MARITIME BUREAU « Piracy and armed robbery against ships », Janvier 2013.

dans le golfe de Guinée en 2012, contre 861 au large de la Somalie. Les statistiques du Bureau Maritime International font état, pour la première fois, du dépassement des actes de pirateries de la zone ouest-africaine par rapport au très surveillé bassin somalien. Le Bureau Maritime International recensait en septembre 2013, plus de 40 attaques en Afrique de l'Ouest, et sept navires pris en otage sur un total de dix dans le monde. Le BMI fait aussi état d'un mode opératoire très différent dans le golfe de Guinée, « très violent » et visant principalement au siphonage des navires transportant des hydrocarbures. Cette mutation de la menace semble appeler une réponse non pas local ou régionale mais internationale.

3. LES MESURES CONTRE LA PIRATERIE²⁰

Article 105 dispose que « Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi ».

Il ressort de l'article 105 deux éléments à retenir en matière de sécurité en ce qui concerne le golfe de Guinée. Le premier est que l'habileté de saisie et de prise de mesure les pirates concerne tous les Etats et que donc la responsabilité est internationale. On peut dès lors se demander si la persistance de l'insécurité en Golfe de Guinée n'est pas imputable à la communauté internationale. Le deuxième élément concerne le lieu de commission du forfait. La convention parle de haute mer ou tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Or, nous avons vu que les 548 cas d'attaques signalées à l'OMI au cours des dix dernières années, 440 ont été opérés dans les eaux territoriales ou à l'intérieur même des ports. Ces lieux ne font pas partie de la haute mer et se trouvent par conséquent sous la souveraineté des Etats. Ces derniers sont donc dans la majorité individuellement responsables de la persistance de cette insécurité.

Deux remarques sont alors à souligner :

A. Pris individuellement les Etats de la région sont en raison de la précarité

²⁰ Voir, HUGUES, E., « Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante », *focus stratégique*, n° 40, Novembre 2012.

des systèmes (corruption, guerres internes, terrorisme, et mauvaise gouvernance) incapables à gérer même la part qui leur par devoir et qui concerne leurs eaux territoriales. Le cas le plus flagrant est celui du Nigéria dont les côtes sont infestées par des bandes de criminels qui font la loi dans les eaux intérieures de ce pays. Il y a cependant une tendance à vouloir vaincre le manque de moyens en appelant à la coopération régionale. Pour exemple de ces appels, citons celui de Juin 2013 à Yaoundé, ville où une vingtaine de chefs d'Etat d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest se sont engagés, dans une « Déclaration politique » à lutter contre la criminalité maritime organisée transnationale sous toutes ses formes dans le Golfe de Guinée. Ils ont également approuvé un « Mémoire d'entente » sur la sûreté et la sécurité maritimes ainsi qu'un « Code de conduite » concernant la prévention et la répression de la piraterie et des vols à main armée. Parallèlement cette même communauté demande l'aide internationale. Le président ivoirien Al Hassan Ouattara a exprimé cette demande dans ces termes « J'invite la communauté internationale à faire preuve de beaucoup de fermeté dans le golfe de Guinée, comme ce fut le cas dans le golfe d'Aden, où la présence des forces navales internationales a permis de réduire considérablement les actes de piraterie maritime ».

B. La communauté internationale semble certes préoccupée par la situation en Golfe de Guinée, Mais l'est-elle suffisamment ? Dans la citation du président ivoirien mentionnée ci-haut, on relève une certaine amertume qui ressort de la comparaison avec le Golfe d'Aden. Il demande à ce que le Golfe de Guinée soit traité de la même manière. D'un autre côté ne faudrait-il pas se demander si la communauté internationale ne s'est pas prise sur le tard. En effet l'intérêt pour la zone s'est accentué en 2013, année où les statistiques de 2012 ont montré que l'insécurité en Golfe de Guinée a dépassé celle en Golfe d'Aden. Or depuis que l'insécurité sévit en Golfe de Guinée, il y avait peut-être moyen d'agir avant d'atteindre les proportions actuelles.

IV. CONCLUSION : COOPÉRER, BIEN GOUVERNER POUR NE PAS STAGNER

La profusion de richesses en mer du golfe de Guinée prédispose les Etats de la région à des statuts de prospérité inégaux sur tout le continent. La gestion de ces ressources est cependant freinée par deux facteurs essentiels :

1. Les conflits frontaliers maritimes qui bloquent l'exploitation des richesses disponibles et qui entravent toute forme de coopération nécessaire à

l'établissement de politiques intégrées et d'ensembles solidaires et forts.

2. Les disfonctionnements dans la gouvernance et une répartition des plus injustes de la manne maritime, surtout pétrolière. Cette injustice a été à la base de la naissance d'une sorte de révolte des couches démunies, qui n'a pas tardé à se transformer en criminalité maritime et qui entame sa mutation en véritable piraterie.

Face à ces défaillances, les bégaiements de coopération qui s'entament dans la région, et les quelques signes de volonté de justice sociale, semblent insuffisants pour donner à la zone du Golfe de Guinée la place qu'elle mérite. Les Etats de la région doivent opter pour plus de coopération, développer une véritable volonté de maritimisation de leurs économies, et adopter de meilleures attitudes en matière de justice sociale. Ce n'est qu'alors que les richesses de la Mer du Golfe de Guinée pourront faire des pays de cette zone des Etats prospères.

PAIX ET SÉCURITÉ INTERNATIONALES

02

2014

REVUE MAROCO- ESPAGNOLE DE DROIT INTERNATIONAL ET RELATIONS INTERNATIONALES
NOUVELLE SÉRIE - VERSION ÉLECTRONIQUE

SOMMAIRE / Janvier -Décembre 2014 / N° 2

ÉTUDES

Luis Norberto GONZÁLEZ ALONSO

Le Service Européen pour l'Action Extérieure a l'heure de son épreuve:
Une contribution renforcée de l'UE au maintien de la paix ?

Yahaya NAMASSA ZAKARIA

La Transhumance transfrontalière en Afrique de l'Ouest

Antonio BLANC ALTEMIR – Eymis ORTIZ HERNÁNDEZ

The Union for Mediterranean (UfM): a critical approach

Anass GOUYEZ BEN ALLAL

La política nuclear de la OTAN: la amenaza de las armas nucleares tácticas para la seguridad internacional
y el régimen de no proliferación nuclear

Gonzalo ESCRIBANO FRANCÉS - Enrique SAN MARTÍN GONZÁLEZ

Managing Energy Interdependency in the Western Mediterranean

NOTES

Jorge DEZCALLAR

Una reflexión sobre las relaciones hispano-marroquíes

Rachid EL HOUDAIGUI – Samar KHAMLICH

Le réglementation française en matière de contrôle des exportations d'armes conventionnelles

Sara IGLESIAS SÁNCHEZ

Limits of EU immigration policy and citizenship based on the experience of Spanish and Moroccan workers in Gibraltar

Abdelhak BASSOU

La Mer du Golfe de Guinée : Richesses, conflits et insécurité

DOCUMENTATION

Mercedes MOYA ESCUDERO

Recommandations issues des rencontres internationales sur les relations familiales et successorales hispano-marocaines

BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE