



Conseil de sécurité

Distr. générale
1^{er} novembre 2022
Français
Original : anglais

Situation et causes profondes de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

Rapport du Secrétaire général

I. Introduction

1. Le présent rapport est soumis en application du paragraphe 16 de la résolution [2634 \(2022\)](#) du Conseil de sécurité dans laquelle le Conseil a prié le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les cinq mois à venir et, à titre exceptionnel, à l'approche du dixième anniversaire du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre (Code de conduite de Yaoundé), de la situation dans le golfe de Guinée concernant les actes de piraterie et les vols à main armée et leurs causes profondes, notamment de tout lien possible ou éventuel avec le terrorisme en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et au Sahel, de l'appui et des contributions de l'Organisation des Nations Unies, et de toute recommandation visant à appuyer et à renforcer davantage les efforts nationaux et la coopération régionale et internationale en vue de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée.

2. Le rapport couvre la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 août 2022 et fait ressortir les principales tendances et évolutions en la matière. Il s'appuie sur les informations reçues d'organismes des Nations Unies, dont la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, le Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix, le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale (BRENUAC), le Bureau de lutte contre le terrorisme, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel (UNOWAS), ainsi que d'organisations sous-régionales et régionales, dont la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Commission du golfe de Guinée et le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest. Le Secrétariat a également consulté des États Membres et a obtenu des informations des pays suivants : Allemagne, Bénin, Brésil, Cameroun, Chine, Côte d'Ivoire, Fédération de Russie, France, Gabon, Guinée équatoriale, Ghana, Inde, Irlande, Japon, Nigeria, Norvège et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

3. On trouvera dans le présent rapport une évaluation de la situation et des conséquences des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer,



notamment de la possibilité de liens avec le terrorisme, ainsi qu'un examen des activités politiques, juridiques et opérationnelles menées par les États Membres, les organisations régionales et sous-régionales, les organismes des Nations Unies et leurs partenaires pour combattre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. Il est fait état d'une baisse, depuis avril 2021, des cas de piraterie et de vols à main armée en mer dans la région et des observations et des recommandations sont formulées dans le rapport sur les moyens de renforcer davantage les efforts nationaux et la coopération régionale et internationale, afin de consolider les acquis. Globalement, l'importance d'une action mondiale concertée y est soulignée, afin de veiller à la mise en place pleine et effective de l'architecture de Yaoundé, en particulier à l'approche du dixième anniversaire, en 2023, du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

II. Principaux faits nouveaux, tendances et considérations relatifs à la piraterie et aux vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

A. Faits signalés et caractéristiques

4. La nature et la fréquence des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée ont évolué au fil du temps. En juin 2021, il a été estimé au moyen du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSUDC que les premiers actes de piraterie et vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée remontaient à 2005, lorsque des groupes militants dans la région du delta du Niger (Nigéria) avaient attaqué des infrastructures pétrolières et gazières. À l'époque, les actes de piraterie qualifiés « d'abordage et de vol » constituaient 70 % des faits signalés et plus de 70 % de tous les navires attaqués étaient des ravitailleurs en pétrole et en gaz. De 2005 à 2009, quelque 15 % des faits de piraterie signalés dans la région étaient des cas « d'enlèvements contre rançon ». La situation a évolué de 2010 à 2015, tandis que des groupes de pirates joignaient les enlèvements aux détournements, visant principalement des pétroliers chargés de produits raffinés, au cours d'actes de « pétro-piraterie ». En raison de plusieurs facteurs comme la chute mondiale des cours du pétrole, les cas de détournements de pétroliers ont baissé au fil du temps et aucun n'a pratiquement été signalé depuis 2016.

5. De 2016 à 2021, des groupes de pirates dans la région ont modifié leur *modus operandi*, privilégiant les « enlèvements contre rançon ». Selon une étude menée dans le cadre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSUDC, qui a synthétisé des données provenant d'autres sources sur une période de trois ans (2018-2020), les « enlèvements contre rançon » ont atteint un paroxysme en 2020, 140 personnes ayant été enlevées en mer. Les groupes de pirates qui opéraient de manière indiscriminée, visant tous types de navires, y compris les bateaux de pêche, ont intensifié et élargi leurs activités. Plusieurs attaques ont été signalées à l'époque au-delà de 200 milles marins du rivage.

6. Dans ce climat, une évolution positive a été constatée durant la période considérée, tandis que les actes de piraterie et de vols à main armée en mer, notamment les enlèvements contre rançon, baissaient en nombre pour passer de 123 en 2020 à 45 en 2021. Selon les données du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, au premier trimestre de 2021, le nombre de faits de criminalité maritime a été conforme aux années précédentes, 20 actes de piraterie

ayant été signalés. Depuis le mois d'avril 2021 cependant, une baisse a été enregistrée au niveau des faits de criminalité maritime, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Par exemple, au deuxième et quatrième trimestres de 2021, seuls neuf et huit cas de criminalité maritime, respectivement, ont été consignés par le Centre interrégional de coordination. Cette tendance s'est poursuivie en 2022, le Centre ayant signalé en tout 16 faits de criminalité maritime de janvier à juin. Cette tendance, sur le plan des données, a été corroborée par le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui comprenait des données sur 13 cas de piraterie et de vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée de janvier à juin 2022.

7. La diminution des actes de piraterie dans le golfe de Guinée est étayée par une série de facteurs, tels que l'incidence positive des condamnations pour piraterie au Nigéria et au Togo en juillet 2021 et les effets dissuasifs de l'augmentation du nombre de patrouilles navales de la marine nigériane, associés à un renforcement de la coopération avec les partenaires régionaux. L'effet de dissuasion a été amplifié par le déploiement de marines d'États ne faisant pas partie du golfe de Guinée, notamment par la présence constante de ressources navales relevant du concept de présences maritimes coordonnées de l'Union européenne, à savoir le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal, ainsi que par les patrouilles régulières des marines du Brésil, du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, du Maroc et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

8. Outre la baisse du nombre de cas, un changement notable a également été observé au niveau de l'emplacement géographique des actes de piraterie commis, qui est passé de l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique centrale. L'ONU DC a signalé avoir constaté un transfert en 2020 et en 2021 depuis les eaux régionales de la CEDEAO à celles de la CEEAC. De même, selon les chiffres du Centre interrégional de coordination, 62 % des actes de criminalité maritime signalés au quatrième trimestre de 2021 dans le golfe de Guinée se sont produits dans les eaux de la CEEAC, contre 20 % environ au quatrième trimestre de 2020, ce qui dénote un changement important. Sur le fond, même si des groupes de pirates sont principalement établis dans la région du delta du Niger (Nigéria), ils semblent avoir réorienté une partie de leurs activités vers les eaux au large du Gabon, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe, notamment pour échapper, concrètement, aux patrouilles de plus en plus nombreuses effectuées par la marine nigériane. Les preuves demeurent toutefois insuffisantes pour en déduire une présence plus permanente de groupes de pirates hors de leur centre d'opérations habituel dans le delta du Niger.

B. Coûts et incidence des actes de piraterie dans le golfe de Guinée

9. Les actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée ont des effets multidimensionnels et se traduisent par d'importants coûts directs, indirects et d'opportunité pour la région, comme conséquence de l'insécurité maritime. La piraterie et les vols à main armée en mer, qui sont imbriqués dans d'autres problèmes importants sur les plans socioéconomique, de la gouvernance et de la sécurité, auxquels se heurtent les États du golfe de Guinée, menacent d'entraver le développement durable et à long terme de la région.

10. Les coûts directs de la piraterie dans le golfe de Guinée ont des liens immédiats avec les actes de piraterie et de lutte contre la piraterie, notamment les dépenses navales, le versement de rançons et la valeur du pétrole et des cargaisons volés. À titre d'exemple, dans des études publiées en juin et novembre 2021, l'ONU DC a estimé à quelque 4 millions de dollars le montant annuel des rançons versées en échange de la libération de marins enlevés et à quelque 1,925 milliard de dollars des

États-Unis (É.-U.) par an la perte financière cumulée, causée par les actes de piraterie dans le golfe de Guinée. La piraterie dans le golfe de Guinée entraîne également une série de coûts indirects, notamment des préjudices financiers du fait de la menace d'actes de piraterie et de l'imposition de mesures de lutte contre la piraterie, plutôt que d'incidents précis. À cet égard, les coûts indirects essuyés par la région comprennent la réduction du trafic maritime vers les zones à haut risque et l'augmentation du coût des primes d'assurance de transport, ce qui alourdit la facture des importations et entrave la compétitivité des exportations des États tant côtiers que des États non maritimes, et une diminution des activités de pêche.

11. Pour ce qui est des coûts d'opportunité, les moyens financiers consacrés aux initiatives de lutte contre la piraterie, qui se sont chiffrés à 524 millions de dollars É.-U. ces dernières années, ont compromis les investissements dans d'autres secteurs, ce qui a des implications pour un développement économique durable à long terme de la région. Les coûts d'opportunité peuvent également entraîner une perte de la compétitivité des ports régionaux et désorganiser les mesures prises par les États de la région pour diversifier leurs économies en exploitant pleinement le potentiel de leur économie bleue et en intégrant les chaînes de valeur mondiales.

12. Plusieurs États du golfe de Guinée étant menacés par d'autres formes de criminalité transnationale, à savoir la contrebande de drogue, la traite des personnes, le blanchiment d'argent et le risque de voir le terrorisme et l'extrémisme violent s'étendre du Sahel, les dépenses importantes engagées par la région pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer ont entravé les mesures prises aux niveaux national et régional pour régler efficacement et globalement les autres problèmes sur le plan de la gouvernance et de la sécurité.

13. Sur le plan de la dimension de genre, les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée ont eu une série d'effets disproportionnés, tant directs qu'indirects, sur les femmes et les filles, ainsi que les hommes et les garçons. Étant donné que les femmes, sur la côte ouest-africaine, jouent un rôle de plus en plus marqué sur le plan de la pêche artisanale, dont elles dépendent pour vivre et se nourrir, il est de plus en plus manifeste qu'elles sont touchées de manière disproportionnée par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Si l'on sait qu'elles constituent globalement 2 % des gens de mer dans le monde, il n'existe pas de données précises pour la région sur leur représentation dans ce secteur. Rares sont, dans l'ensemble, les données ventilées par sexe sur les auteurs et les victimes d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer, notamment parmi les populations côtières du golfe de Guinée.

C. Causes profondes des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

14. Plusieurs facteurs multidimensionnels ont contribué à des actes de piraterie et à des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Il convient de citer, entre autres, une pauvreté généralisée, la région comprenant quelque 242 millions de personnes vivant en-deçà du seuil de l'extrême pauvreté, défini par l'ONU comme un revenu de 1,90 dollar E.-U. par personne par jour et un sous-emploi et un chômage élevés, notamment parmi les jeunes. Ces facteurs et d'autres, tels que l'insuffisance de l'accès aux services publics et le sentiment parmi les populations, notamment celles vivant près des côtes, que les gouvernements ne sont pas en mesure de s'acquitter pleinement des priorités sur le plan du développement, de régler les problèmes de gouvernance ou d'atteindre les objectifs de développement durable, contribuent globalement à exposer davantage les populations au recrutement par des groupes de pirates et autres criminels.

15. Les changements climatiques ont eu un effet visible sur les moyens de subsistance des populations côtières du golfe de Guinée, modifiant, entre autres, les modes migratoires des stocks de poissons qui s'éloignent du rivage. Associés à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, ils ont eu des retombées considérables sur les écosystèmes marins et entravé l'accès des populations locales vivant de la pêche aux stocks de poissons. Comme cela avait été démontré dans le delta du Niger, les effets de la dégradation de l'environnement, tels ceux liés aux activités des secteurs gazier et pétrolier, sur la situation socioéconomique des populations ont nourri le mécontentement et la rancœur qui ont été exploités par des groupes de pirates. Les effets conjugués des changements climatiques, de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de la dégradation environnementale d'écosystèmes fragiles ont déstabilisé et appauvri les populations locales en entravant leur accès aux sources primordiales de revenus et de nutrition. Si l'on y ajoute les autres préoccupations relatives à la gouvernance et à la sécurité, cela augmente le risque de voir des populations locales entraînées dans des activités illicites et criminelles, notamment dans des actes de piraterie et des vols à main armée en mer, comme moyen de survie.

III. Liens possibles ou éventuels avec le terrorisme en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et au Sahel

16. Le littoral ouest-africain court de plus en plus le risque de voir la menace terroriste émanant du centre du Sahel se propager vers le golfe de Guinée, comme l'ont illustré les attaques terroristes contre les forces de sécurité gouvernementales au Bénin et au Togo depuis 2021. Dans la mesure où les pays du centre du Sahel restent tributaires des États côtiers et de leurs infrastructures portuaires pour l'importation et l'exportation de biens et de marchandises à destination et en provenance du reste du monde, les groupes extrémistes et terroristes opérant dans la région s'emploieront en toute probabilité à rechercher des moyens d'établir une présence dans les États côtiers ou à nouer des liens avec des réseaux criminels transnationaux pour faire avancer leurs intérêts.

17. Rien n'indique cependant à ce jour de liens sur les plans opérationnel, organisationnel ou idéologique entre des groupes d'extrémistes, de terroristes ou de pirates dans le golfe de Guinée. Les groupes extrémistes et terroristes actifs en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et au Sahel opèrent principalement loin du littoral et ne semblent pas avoir acquis les capacités nécessaires pour asseoir une présence à long terme dans les zones côtières. Des ressortissants de pays riverains ont néanmoins indiqué avoir été recrutés par des groupes extrémistes pour opérer au Burkina Faso et au Mali.

IV. Efforts visant à combattre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

A. Cadres juridiques et politiques existants sur les plans international, régional et national

18. Il existe bon nombre de cadres politiques et juridiques, sur les plans international, régional et national, pour résoudre la question des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer continue d'être le principal cadre juridique pour aborder les actes de piraterie commis dans le golfe de Guinée, compte tenu en particulier de l'absence de lois adéquates sur le plan national. Aux termes du principe de la

compétence universelle, au titre de la Convention, tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, 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.

19. À ce jour, moins d'un tiers des pays du golfe de Guinée ont promulgué une législation érigeant la piraterie en infraction pénale dans toute la mesure prévue par la Convention. À ce jour, seuls Cabo Verde, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal et Togo ont érigé en infraction les actes de piraterie et établi une compétence universelle en la matière, conformément aux articles 101 et 105 de la Convention. Les cinq pays sont en mesure de poursuivre les personnes suspectées de piraterie, quels que soient le lieu géographique de l'incident, le pavillon du navire impliqué ou les nationalités des suspects ou des victimes. D'autres pays : Angola, Bénin, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Ghana, Gabon, République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe, ont participé activement au processus d'harmonisation de leurs cadres juridiques avec les dispositions de la Convention. Il convient de noter que l'ONUSC a aidé Cabo Verde, le Libéria, le Nigéria et le Sénégal à introduire les modifications nécessaires à leurs cadres juridiques pour ériger en infraction les actes de piraterie et a établi une compétence universelle à l'égard de la piraterie, conformément aux articles 101 et 105 de la Convention.

20. D'autres instruments internationaux et continentaux applicables comprennent le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 qui a été adoptée par l'Union africaine en 2014 et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique de 2016. À ce jour, la Charte, dans laquelle les États parties sont priés d'harmoniser leurs lois nationales avec les instruments juridiques pertinents tels que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime n'a été ratifiée que par trois États sur les 15 requis pour son entrée en vigueur.

21. Au niveau infrarégional, le Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du golfe de Guinée de 2009 vise à protéger les ressources naturelles, les zones de pêche artisanale et les voies maritimes et à contrer les activités navales illicites. Il convient de noter qu'à sa cinquante-troisième réunion, qui s'est tenue à Yaoundé du 30 mai au 3 juin 2022, le Comité consultatif permanent des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale a invité les États membres de la CEEAC à demander à leurs autorités interministérielles en charge de la sûreté maritime de nommer des personnes référentes nationales, en vue de la mise en place du Protocole. À cette réunion, le Comité consultatif a également demandé aux États membres de la CEEAC qui n'avaient pas encore adapté leur cadre juridique de prendre des mesures pour ériger la piraterie en infraction et établir une compétence universelle afin de faciliter la poursuite et le jugement des pirates arrêtés en mer. Dans ce contexte, le Gabon, avec l'aide de l'ONUSC, devrait adopter d'ici à décembre 2022 un code pénal révisé, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

22. En 2014, la CEDEAO a adopté sa stratégie maritime intégrée. Le 3 juillet 2022, à sa soixante et unième session ordinaire, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement a adopté l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associés. Il fournit un cadre juridique aux États membres de la CEDEAO qui n'ont pas la législation nationale requise en vue du transfèrement, depuis la mer, de personnes suspectées de piraterie et de transfert de biens et/ou preuves associés, vers un autre État membre doté de la législation nationale requise, en vue d'y être jugées. Il

comprend des dispositions relatives aux droits humains concernant le traitement, l'inculpation et le jugement des personnes suspectées ou transférées, pour veiller notamment à ce qu'aucun individu ne soit condamné à mort pour des actes de piraterie. S'ils ne peuvent s'acquitter de leurs obligations relatives aux droits humains, des États parties et des particuliers peuvent introduire une requête devant un tribunal national ou régional, notamment auprès de la Cour de justice de la CEDEAO et de la Cour africaine des droits de l'homme et des peuples. En juin 2013, les États membres du golfe de Guinée ou aux alentours ont signé le Code de conduite de Yaoundé pour faciliter la coopération et l'échange d'information au niveau régional afin de prévenir et de poursuivre les actes de piraterie et autres activités illégales dans les eaux du golfe de Guinée.

23. Avec l'aide de l'ONUDC, le Nigéria a élaboré et avalisé une stratégie maritime nationale et un plan d'application, tandis que le Ghana a conçu un projet de stratégie nationale maritime intégrée et un plan d'application. Dans les deux cas, elles sont conformes aux stratégies maritimes existantes régionales et interrégionales. À ce propos et avec l'aide de l'OMI, l'Agence nigériane d'administration et de sécurité maritimes a élaboré un projet de stratégie nationale de sûreté maritime régionale, afin d'appliquer les aspects relatifs à la sécurité de la stratégie maritime nationale.

B. Condamnations pour faits de piraterie

24. En 2021, deux condamnations pour faits de piraterie ont été prononcées pour la première fois dans la région de l'Afrique de l'Ouest. Le 5 juillet 2021, huit accusés arrêtés en mai 2019 par les forces togolaises pour faits de piraterie à bord du *G-Dona I* ont été jugés et condamnés à la cour d'assises de Lomé. Le 23 juillet 2021, au Nigéria, conformément à la loi sur la répression de la piraterie et d'autres infractions maritimes de 2019, 10 personnes impliquées dans le détournement du navire de pêche chinois *Hailufeng II* dans la zone économique exclusive de la Côte d'Ivoire ont été condamnées pour faits de piraterie par la Haute Cour fédérale de Lagos. Des affaires de piraterie doivent encore être jugées dans la région de l'Afrique centrale.

25. Il convient de noter que l'un des principaux obstacles à la répression effective des actes de piraterie dans le golfe de Guinée est le fait que plusieurs États de la région n'ont pas intégré effectivement l'infraction de piraterie et le principe de compétence universelle dans leur législation nationale, comme énoncé dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹. Cela restreint la capacité des États d'arrêter des suspects au-delà de leurs eaux territoriales et de les poursuivre par la suite dans un État où des suites judiciaires puissent être données pour faits de piraterie. Cette limitation ne s'applique pas cependant aux cas de vols à main armée en mer, les législations nationales permettant de poursuivre les infractions qui se produisent dans les eaux territoriales de l'État en question.

C. Mise en place de l'architecture de Yaoundé

26. L'adoption du Code de conduite de Yaoundé a débouché sur la création d'un mécanisme interrégional de sûreté maritime, appelé l'architecture de Yaoundé, visant à optimiser la coopération maritime dans l'ensemble du golfe de Guinée. Le centre névralgique en est le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de

¹ On trouvera un complément d'informations sur les éléments de la loi nationale relatifs aux faits de piraterie, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au OMI, « Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 », LEG 98/8/1, figurant dans l'annexe à la lettre circulaire, consultable à l'adresse suivante : www.un.org/Depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf.

la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest. Il a été établi à Yaoundé en septembre 2014 et activé en février 2017. Il est chargé d'accroître la coordination, la mutualisation et l'opérabilité des systèmes, ainsi que la mise en place des stratégies maritimes régionales respectives de l'espace maritime commun de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest. Il est constitué de cinq divisions : Affaires politiques et coopération internationale, Gestion de l'information et des communications, Formation et pratique, Affaires juridiques et coopération judiciaire et Administration et finances. Il est relié au Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest établi à Abidjan, au Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale établi à Pointe Noire et à plusieurs Centres multinationaux de coordination maritime, qui appliquent les stratégies maritimes respectives dans l'espace de la CEEAC et de la CEDEAO et veillent à la coordination et à la coopération régionales.

27. En tant que centres opérationnels, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale sont chargés de coordonner la collecte d'information et l'analyse et la diffusion des informations qu'ils traitent avec les Centres multinationaux de coordination maritime et les partenaires internationaux qui sont actifs dans leurs zones respectives du golfe de Guinée. Le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale est devenu opérationnel en 2014 et le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest a été déclaré officiellement opérationnel en 2022.

28. Les Centres multinationaux de coordination maritime sont chargés de surveiller les activités en mer et d'échanger des informations exploitables, liées à la sûreté maritime, avec les parties prenantes concernées, au niveau des zones. Il existe cinq Centres de ce type, comprenant les zones A et D relevant du Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale et de la CEEAC et les zones E, F et G relevant du Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et de la CEDEAO. Ceux situés dans les zones A et G, relevant de la CEEAC et de la CEDEAO respectivement, doivent encore assumer les opérations.

29. Pour améliorer les stratégies d'échange d'informations et la formation de groupes opérationnels navals en vue de patrouilles conjointes dans la région de la CEDEAO, des mémorandums d'accord conjoints ont également été établis dans les Centres multinationaux de coordination maritime dans les zones E (Bénin, Nigéria et Togo) et F (Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Libéria et Sierra Leone). Bien que les Centres multinationaux de coordination maritime dans les zones E et F, respectivement, aient mené une patrouille conjointe en 2021, aucun groupe opérationnel naval n'a été établi à ce jour, faute de matériel et de logistique adéquats. Par ailleurs, bien que le Centre multinational de coordination maritime ne soit pas opérationnel pour l'heure, trois patrouilles conjointes ont été menées en 2021 dans la zone G sous la conduite de la marine sénégalaise.

30. Dans la région de la CEEAC, les pays de la zone D (Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe) ont établi un mémorandum d'accord qui est opérationnel depuis 2009. Des navires des marines camerounaise, gabonaise et équato-guinéenne ont donc participé régulièrement depuis 2014 à des patrouilles conjointes. La zone maritime étant toutefois très vaste, les patrouilles de routine sont effectuées par des navires distincts et les interdictions conjointes menées uniquement au moment du déclenchement d'une crise.

31. Au niveau national, les Centres d'opérations maritimes de chaque pays, qui sont intégrés à leur marine ou garde côtière nationale, signalent les incidents survenus en mer à toutes les parties prenantes nationales concernées et au Centre multinational de coordination maritime en vue d'une coordination effective par zone. Les centres sont

modérément dotés d'instruments de connaissance du domaine maritime et pourraient tirer profit d'investissements supplémentaires.

32. Dans l'ensemble, les dispositifs de coordination zonale, sous-régionale et interrégionale ont gagné en efficacité au fil du temps. Les questions liées à l'insuffisance des effectifs des Centres de coordination maritime, au manque de matériel et d'appui logistique appropriés et à l'opportunité et à l'efficacité des informations ont continué cependant d'entraver la mise en œuvre intégrale de l'architecture de Yaoundé pendant près de 10 ans. Plusieurs facteurs sont venus s'ajouter à cela, tels que l'absence d'un bureau spécial à la Commission de la CEEAC s'employant à régler les questions de sûreté maritime et à coordonner les initiatives de sûreté maritime nationales et régionales. Il semble cependant exister une forte volonté politique, au niveau de la Commission de la CEEAC et des États membres, de surmonter ces obstacles. Les pays signataires du Code de conduite de Yaoundé devraient dans l'ensemble, par l'intermédiaire de leurs structures politiques régionales respectives (CEEAC, CEDEAO et Commission du golfe de Guinée), fournir des orientations stratégiques supplémentaires afin de permettre à l'architecture de réaliser pleinement ses promesses.

33. Si le financement des différentes structures de l'architecture de Yaoundé provient de sources multiples, près de 40 % relèvent principalement de la responsabilité de la CEEAC, de la CEDEAO et de la Commission du golfe de Guinée. Les partenaires internationaux, notamment les organismes des Nations Unies, ont fourni un appui financier, technique et matériel à divers niveaux à l'architecture de Yaoundé. Le manque de prévisibilité et de durabilité, sur le plan du financement, a cependant entravé la pleine mise en œuvre du Code de conduite et de l'architecture de Yaoundé. Celle-ci est, qui plus est, entravée par une certaine confusion sur le plan de la division du travail entre les diverses structures régionales.

34. Le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, établi en 2013 pour appuyer la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé, offre un cadre en vue de l'harmonisation et de l'acheminement d'une assistance internationale visant à en accroître l'efficacité. Un appui multidimensionnel est fourni par le Groupe au moyen de l'infrastructure d'aide internationale de chaque membre, qui est bilatérale ou multilatérale ou menée en partenariat avec d'autres membres du Groupe. En avril 2021, le cadre opérationnel du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées, a été créé par la marine nigériane, l'Agence nigériane d'administration et de sécurité maritimes et le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest. Il vise à renforcer l'échange d'informations, la coopération en mer et la déconfliction ou harmonisation des activités entre les navires des marines des États du golfe de Guinée, ceux des partenaires internationaux, du secteur maritime et des centres de l'architecture de Yaoundé.

D. Renforcement des capacités nationales et régionales et efforts de coopération

35. Au niveau national, les États signataires du Code de conduite de Yaoundé ont actualisé et appliqué leurs stratégies maritimes nationales respectives, les progrès accomplis étant toutefois inégaux. Dans ce contexte, plusieurs États du golfe de Guinée ont entrepris de restructurer et de réorganiser leurs marines et entités chargées de l'application de la loi maritime afin de renforcer leurs capacités en la matière (voir annexe I). L'action menée a cependant été limitée, du fait principalement des contraintes financières de bon nombre d'États signataires.

36. Pour accroître la coordination et la coopération entre leurs organismes maritimes nationaux compétents, le Bénin, le Ghana, le Nigéria et le Togo ont chacun élaboré avec succès, avec l'assistance de l'ONUSC, des instructions permanentes harmonisées sur des questions comme la collecte d'éléments de preuve en mer et la chaîne de responsabilité. L'application effective de ces instructions devrait faciliter et accroître la coordination des opérations nationales de sûreté maritime dans chaque pays, ainsi que les enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et les poursuites engagées à cet égard.

E. Contributions internationales

37. La communauté internationale a continué d'appuyer activement l'action régionale et nationale de lutte contre les actes de piraterie par la voie d'une série d'initiatives, notamment des patrouilles navales fréquentes dans le golfe de Guinée (voir annexe II), comme dans le contexte du concept de présences maritimes coordonnées de l'Union européenne, qui avait été lancé en janvier 2021.

38. Pour aider au renforcement des capacités de sûreté maritime régionales, deux exercices régionaux majeurs sur le plan international, l'Obangame Express, conduit par les États-Unis, et le Grand African Nemo, mené par la France, sont organisés chaque année pour accroître les capacités des services de détection et de répression des infractions au droit maritime sur le plan des opérations conjointes, de la coordination et de la coopération. D'autres exercices maritimes et d'assistance navale tels que l'opération Junction Rain, l'Africa Maritime Law Enforcement Partnership et Megalops sont également organisés aux niveaux bilatéral et multilatéral.

V. Appui et contributions de l'Organisation des Nations Unies

A. Appui politique et technique à la mise en place de l'architecture régionale de sûreté maritime

39. Les Présidents des Commissions de la CEEAC et de la CEDEAO ainsi que le Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée ont tenu une réunion virtuelle le 18 mars 2021 pour évaluer la situation et recenser les moyens de renforcer l'action à mener face aux problèmes de sécurité et de sûreté maritimes dans la région du golfe de Guinée. Durant la réunion, facilitée conjointement par le BRENUAC et l'UNOWAS, les participants ont constaté qu'il importait que la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée revitalisent la coopération régionale sur la sécurité maritime et énoncent de futures mesures visant à renforcer collectivement la coordination. Ils ont accepté à cet égard de définir et d'établir un plan bien échelonné visant à appuyer la mise en place de mécanismes de coordination régionale tels que le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest.

40. Conformément au mandat de bons offices qui leur a été confié, le BRENUAC et l'UNOWAS ont coordonné leur action de sensibilisation de haut niveau auprès des États membres, des acteurs régionaux et de la communauté internationale afin de mobiliser un appui politique et des ressources en vue de la mise en place de l'architecture de Yaoundé et d'autres initiatives connexes sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Le 30 juin 2021, la Commission de consolidation de la paix a convoqué sa première réunion virtuelle sur les actes de piraterie dans le golfe de Guinée afin de susciter une plus grande attention internationale, d'encourager un resserrement de la coordination parmi les parties prenantes concernées et d'accroître l'appui à la mise en place du Code de conduite de Yaoundé. Elle a insisté sur la

nécessité de régler les problèmes de sécurité humaine associés, notamment de fournir des moyens de subsistance aux jeunes, et d'appuyer davantage les efforts nationaux et régionaux. Le Représentant spécial du Secrétaire général pour l'Afrique centrale et Chef du BRENUAC et le Représentant spécial du Secrétaire général pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel ont participé à la réunion et informé la Commission de consolidation de la paix des mesures pertinentes prises dans leurs sous-régions respectives.

41. L'ONUSDC a fourni une assistance technique aux institutions clefs de l'architecture de Yaoundé ainsi qu'à la CEEAC et à la CEDEAO, notamment par l'intégration d'experts. Durant la période considérée, des experts juridiques et en formation ont notamment été recrutés et dépêchés pour fournir une aide aux Centres d'opérations maritimes, aux Centres multinationaux de coordination maritime, au Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et au Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest.

B. Appui aux cadres politiques et juridiques

42. Comme susmentionné, l'ONUSDC et l'OMI ont aidé quelques États de la région, notamment le Ghana et le Nigéria, à formuler leur stratégie nationale maritime et leurs plans d'application respectifs, ainsi qu'une stratégie nationale de sûreté maritime, selon qu'il conviendra. Au niveau sous-régional, l'ONUSDC a fourni un appui technique à la CEDEAO en vue de l'élaboration de l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associés.

C. Enquêtes et poursuites

43. Au cours de la période considérée, l'ONUSDC a aidé les États du golfe de Guinée à renforcer les capacités d'opération et d'enquête des services de détection et de répression des infractions au droit maritime pour ce qui est de dissuader, de détecter et d'interdire effectivement les actes de piraterie, ainsi que de recueillir effectivement des preuves en mer, de rédiger des déclarations écrites et de soumettre les dossiers de police à l'accusation de manière à accroître le degré de recevabilité devant les tribunaux. Dans ce contexte et en collaboration avec l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), l'ONUSDC a mené des procès simulés à partir d'une enquête sur une scène de crime fictive sur le navire.

44. Au Togo, l'ONUSDC a assuré des services de traduction durant le déroulement du procès du *G-Dona I* pour faciliter la procédure devant la cour. Au Nigéria, il a intégré des conseillers juridiques au Bureau du Directeur du ministère public afin de renforcer les compétences techniques et en matière de procédure des procureurs chargés des affaires de criminalité maritime, y compris de ceux ayant instruit le procès pour piraterie du *Hailufeng II*.

D. Renforcement des capacités, coordination et coopération

45. L'ONUSDC et le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest ont établi conjointement un réseau de personnes référentes chargées de la formation, représentant tous les États membres de la CEEAC et de la CEDEAO. En partenariat avec le Centre interrégional de coordination, l'ONUSDC a établi un tableau de formation, visant à renforcer la coordination sur le plan de l'application du droit

maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale et préparé l'organisation d'une formation relative à l'architecture de Yaoundé afin de régler rapidement les problèmes nouveaux liés à la sûreté maritime. Tous les besoins en formation des services de détection et de répression des infractions au droit maritime sont répertoriés dans le tableau de formation, pour les aider à s'acquitter de leurs tâches. L'ONUSD a également dépêché des experts à la section de formation du Centre interrégional de coordination afin de continuer d'actualiser le tableau.

46. L'ONUSD a appuyé la capacité opérationnelle des services de détection et de répression des infractions au droit maritime d'élaborer des opérations et des patrouilles en s'aidant du renseignement. Il a collaboré à cet égard avec des prestataires de la connaissance du domaine maritime tels que Copernicus Marine Service, Global Fishing Watch, Skylight et Yaris pour appuyer les manœuvres conjointes en mer des Centres multinationaux de coordination maritime dans les zones E et F et les patrouilles menées par les Sénégalais dans les eaux appartenant aux pays de la zone G. Il a également accompagné l'établissement de centres de formation Visite, arraisonnement, perquisition et saisie au Nigéria et au Ghana afin d'améliorer les capacités de dissuasion. Les centres offrent des formations bilingues aux services de détection et de répression des infractions au droit maritime sur l'interdiction et la collecte d'éléments de preuve, dans les zones E et F de la CEDEAO. L'ONUSD a également aidé les États membres à resserrer la coordination nationale sur le plan de l'application de la loi, entre les diverses institutions ayant des mandats statutaires dans le domaine maritime.

47. L'OMI a épaulé le renforcement de la communication du Centre multinational de coordination maritime dans la zone F de la région de la CEDEAO, notamment la fourniture et l'installation de radios à haute fréquence dotées de la capacité de communiquer des données à tous les Centres d'opérations maritimes nationaux. Cela devrait permettre au Centre multinational de coordination maritime d'Accra de communiquer et d'échanger des données avec les cinq Centres d'opérations maritimes de la zone F et de coordonner une riposte effective sur le plan de la sécurité par les marines, les gardes côtières et d'autres organismes civils appropriés.

48. Le Bureau de lutte contre le terrorisme a continué d'appliquer un programme mondial d'enquêtes menées dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, qui aide les États Membres à élaborer et à appliquer des stratégies globales d'investigation visant à lutter contre la criminalité et le terrorisme. Il comporte une section relative aux « enlèvements contre rançon » et a aidé les États Membres à renforcer les capacités de prévenir, d'instruire et de combattre les enlèvements contre rançon en mer. À ce propos, du 25 avril au 13 mai 2022, une formation sur la façon de gérer et de diligenter une enquête et de mener des négociations dans des affaires d'enlèvements contre rançon s'est tenue à Accra avec des représentants du Ghana, du Niger et du Togo.

49. L'OMI a fourni une assistance technique en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale sur l'application du chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ainsi qu'une évaluation des besoins de sécurité, en ce qui concerne le Togo, et un appui au projet de l'Union européenne visant à renforcer la sécurité et la sûreté des ports d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Elle a également appuyé les efforts visant à coordonner les progrès considérables faits par la plateforme du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées, notamment l'apport important du secteur maritime, dans le cadre des activités navales du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée. Le Conseiller à la sûreté maritime régionale de l'OMI a continué d'assister en qualité d'expert le Centre interrégional de coordination pour

la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest et de fournir des orientations.

E. Prévention de la criminalité

50. Il est important de prévenir et d'atténuer les difficultés rencontrées par les populations côtières au moyen d'initiatives de prévention des activités criminelles axées sur la piraterie afin de juguler la menace que constituent les groupes de criminalité organisée le long du littoral du golfe de Guinée. À ce propos, une aide a été fournie au moyen du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSC au Gouvernement de l'État de Bayelsa au Nigéria pour élaborer, adopter et appliquer une stratégie locale de prévention de la criminalité, ainsi que des plans d'action à l'intention des trois communautés pilotes dans l'État (Ayamasa, Ikebiri 1 et Otuan) qui sont sévèrement touchées par les faits de piraterie et autres infractions maritimes.

VI. Observations

51. La diminution récente des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée est une évolution salubre. D'importants progrès ont été accomplis sur le plan de la mise en œuvre progressive de l'architecture de sûreté maritime de Yaoundé et du renforcement des capacités d'application du droit maritime dans la région. Le resserrement de la coordination parmi les parties prenantes régionales ainsi qu'entre la région et les partenaires internationaux pour ce qui est de s'attaquer aux actes de piraterie et de se pencher sur la sûreté maritime dans la région est tout aussi louable. Des efforts constants à tous les niveaux sont néanmoins requis pour consolider les avancées et empêcher tout recul. Je demande donc à tous les États du golfe de Guinée, aux organisations sous-régionales et régionales et aux partenaires internationaux d'appuyer ces efforts, de s'attaquer aux causes profondes des problèmes et de faire montre de vigilance à l'égard de toute évolution qui pourrait effacer les progrès accomplis visant à empêcher les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée.

52. Il faudrait également s'employer en particulier à mieux comprendre la façon dont la dynamique évoluant à terre influence la situation de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Les succès remportés sur le plan de l'application de la loi et l'augmentation du nombre de patrouilles peuvent pousser les groupes criminels à investir dans d'autres formes de criminalité maritime et riveraine, telles que le mazoutage illégal et le vol, perçus comme étant moins dangereux et plus profitables.

53. Les États du golfe de Guinée portent la responsabilité principale de la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et ont manifesté à cet égard une forte volonté politique de mettre en place les structures de sûreté maritime de l'architecture de Yaoundé. Il faut néanmoins redoubler d'efforts. Je demande à cet égard aux États du golfe de Guinée d'intégrer effectivement les dispositions du Code de conduite de Yaoundé dans leurs cadres nationaux respectifs, en renforçant leurs capacités d'application du droit maritime et en mettant en œuvre leurs stratégies nationales respectives de sûreté maritime. Les organismes des Nations Unies, notamment des entités comme le BRENUAC, l'ONUSC et l'UNOWAS, restent à disposition pour fournir une aide dans des domaines tels que les bons offices, la mobilisation, les réformes juridiques, le renforcement des capacités et la coordination, selon les exigences des États du golfe de Guinée.

54. Dans le même ordre d'idées, je note que la mise en place intégrale des structures de l'architecture de Yaoundé reste entravée par l'insuffisance des ressources

humaines, techniques, logistiques et financières. Pour y remédier effectivement, il faudrait insuffler un nouvel élan politique et obtenir un financement durable. J'engage les États du golfe de Guinée et les structures régionales principales, à savoir la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée, à mobiliser les ressources dont le besoin se fait cruellement sentir afin de piloter l'architecture de Yaoundé comme le cadre régional le plus approprié pour coordonner et renforcer l'action de lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée.

55. Je me félicite du rôle joué par les partenaires internationaux, le secteur des transports maritimes, les organisations non gouvernementales et la société civile, qui ont concouru à faire baisser le nombre d'actes de piraterie dans le golfe de Guinée. Je les exhorte à continuer d'appuyer activement les États du golfe de Guinée afin d'écarter la menace que constituent les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et à régler les causes profondes à terre.

56. Tout en insistant à nouveau sur la responsabilité principale des États du golfe de Guinée de contrer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, j'exhorte tous les partenaires internationaux participant aux activités pertinentes dans la région, de manière bilatérale ou dans le cadre d'une action coordonnée, à continuer de renforcer l'échange d'informations et d'harmoniser leurs activités, afin d'optimiser l'efficacité de l'aide et de réduire les risques de chevauchement des activités. Les partenaires internationaux sont encouragés à accroître leurs contributions financières en vue de la modernisation et de l'achat de matériel clef à l'intention des services de détection et de répression des infractions au droit maritime.

57. Le dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé offrira aux signataires, ainsi qu'aux structures régionales compétentes (CEEAC, CEDEAO et Commission du golfe de Guinée) l'occasion de procéder à un examen global de l'état d'avancement de l'application de l'architecture de sûreté maritime de Yaoundé afin de répertorier les problèmes, de définir l'utilisation la plus optimale des ressources disponibles et d'énoncer une vision stratégique pour la prochaine décennie. L'ONU, par l'intermédiaire du Représentant spécial du Secrétaire général pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel et du Représentant spécial du Secrétaire général pour l'Afrique centrale, se tient prête à aider les principales parties prenantes dans cet effort.

58. Le fait d'ériger la piraterie en infraction et d'établir une compétence universelle demeure nécessaire pour écarter la menace que fait peser la piraterie sur la sûreté et le développement à long terme du golfe de Guinée. Il est vital que tous les États du golfe de Guinée continuent de s'employer à actualiser leurs cadres juridiques, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et tout autre cadre juridique international et régional complémentaire, tel que le Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique de 2016.

59. Je salue l'adoption par les États membres de la CEDEAO de l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associés. Je demande à tous les États membres de la CEDEAO de l'appliquer effectivement, pour renforcer l'action de sûreté maritime régionale. L'ONU reste disposée à continuer de fournir un appui technique dans l'élaboration et l'application de ces mécanismes de transfert.

60. Bien que les preuves ne soient pas suffisamment solides pour laisser entendre un lien possible ou éventuel entre des groupes terroristes et des groupes de pirates, les risques croissants de voir l'insécurité se propager du Sahel aux États du golfe de Guinée nécessitent un renforcement de la surveillance de tout événement susceptible d'indiquer un tel lien. Le Bureau de lutte contre le terrorisme, l'ONUSC et d'autres

entités du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme intensifieront également leur appui aux mesures prises par les parties prenantes régionales et nationales pour prévenir et combattre le terrorisme et la criminalité transnationale maritime.

61. Il est fondamental d'adopter une démarche multidimensionnelle pour remédier au problème de la piraterie et de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. Il faut, à cette fin, tenir activement compte, au niveau des efforts nationaux, régionaux et internationaux, des problèmes sociaux, économiques et environnementaux qui sous-tendent le recrutement d'individus dans des réseaux de criminalité organisée. Il faut pour cela une méthode globale, conformément aux objectifs de développement durable et au Programme de développement durable à l'horizon 2030, visant à satisfaire les besoins pressants de populations côtières très exposées et à s'attaquer aux causes profondes de cette vulnérabilité et en particulier au chômage des jeunes, qui ne disposent pas d'autres moyens de subsistance, associés aux effets des changements climatiques et à d'autres difficultés sur le plan de la gouvernance et de la sécurité. Cela comprend également le fait d'intégrer une dimension axée sur la prévention, dans la lutte contre les actes de piraterie, afin de renforcer la résilience des populations locales, face à la violence et à la criminalité. De plus, pour veiller à ce que ces efforts visent effectivement à surmonter les conséquences actuelles ou éventuelles des actes de piraterie et de la criminalité maritime sur les femmes, les filles, les hommes et les garçons, il convient de les étayer par des données solides, ventilées par sexe.

62. Compte tenu de ce qui précède, j'engage les gouvernements de la région, conjointement avec le secteur privé et la société civile et avec l'appui des partenaires internationaux, notamment les institutions financières internationales, à développer leur économie bleue comme faisant partie intégrante de toute stratégie globale de lutte contre la criminalité maritime. Le développement de l'économie bleue offrira aux populations côtières des possibilités de croissance économique durable, et les rendra moins à même d'être recrutés par des réseaux criminels.

63. De plus, des mesures de lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée ne sauraient se limiter aux seuls cas de piraterie : elles devraient s'étendre à des questions telles que le trafic de drogues, la traite des personnes et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Les États de la région, les structures politiques et les partenaires internationaux devraient s'employer donc à intégrer ces éléments de criminalité maritime dans leurs stratégies de sûreté maritime et leurs investissements dans le golfe de Guinée. L'ONU se tient prête à appuyer ces efforts pour développer les économies bleues et renforcer les moyens de subsistance des populations côtières, notamment au moyen de la formulation et de l'application de ses cadres de coopération et de développement durables.

64. Le Secrétariat de l'ONU continuera de fournir des informations et d'accroître la sensibilisation à la piraterie et à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, ayant notamment l'obligation d'en rendre compte au Conseil de sécurité par l'intermédiaire du BRENUAC et de l'UNOWAS. À cet égard, j'exhorte tous les États Membres et les organisations régionales et sous-régionales à tenir le Secrétariat au courant des activités de lutte contre la piraterie menées dans la région.

65. Je tiens à exprimer ma sincère reconnaissance aux États du golfe de Guinée, aux organisations régionales et sous-régionales, aux entités de l'architecture de Yaoundé, aux forces régionales militaires et navales, au secteur privé, aux organisations non gouvernementales, à la société civile et à tous les partenaires internationaux pour les contributions faites dans la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée durant la décennie écoulée. Sans cet engagement et sans ces contributions, les progrès accomplis à ce jour dans la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer n'auraient pas été atteignables.

Annexe I

Contributions des États signataires du Code de conduite de Yaoundé à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

1. Les informations figurant dans la présente annexe ont été communiquées par les États Membres en application de la résolution [2634 \(2022\)](#) du Conseil de sécurité.

2. Le Bénin a dévoilé une Stratégie nationale de protection, de sécurité et de sûreté maritime en 2013. Compte tenu de l'évolution de la situation, cette stratégie a été actualisée en juillet 2021 et son document est en cours d'examen par le Conseil des ministres. Il convient de noter que la Stratégie initiale, axée sur la sécurité et la sûreté maritimes, porte désormais sur la question plus générale de l'économie bleue, et ne se limite donc plus seulement au domaine de la sûreté, l'idée étant de relier la stratégie au Plan national de développement 2018-2025. Le Bénin a ratifié la plupart des instruments juridiques internationaux imposant des obligations et des responsabilités en matière de sécurité et sûreté maritimes. Le cadre juridique mis en place pour lutter contre la criminalité maritime dans le pays vise à interdire, à prévenir et à réprimer toutes les formes de criminalité dans les espaces maritimes du pays telles que la piraterie maritime, les vols à main armée en mer, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la pollution marine, le trafic de drogue, l'immigration clandestine et la traite des êtres humains, à poursuivre les auteurs de ces crimes et à punir toute personne reconnue coupable. Dans le texte de la loi 2018-16 du 28 décembre 2018 portant code pénal au Bénin, les espaces maritimes sont formellement définis comme faisant partie du territoire de la République (art. 11). Par ailleurs, le Code pénal, dans lequel il n'est pas fait expressément mention des termes « piraterie maritime », comporte des dispositions visant les éléments constitutifs de la piraterie maritime et, surtout, prévoit à cet égard une peine de réclusion criminelle (art. 204 et 210). Désormais, la piraterie maritime telle que définie par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer est punie par le droit béninois. Mieux, en créant la Cour de répression des infractions économiques et du terrorisme par l'adoption de la loi n° 2018-13 du 2 juillet 2018 modifiant et complétant la loi n° 2001-37 du 27 août 2002 portant organisation judiciaire au Bénin, les législateurs ont réglé la question de la compétence territoriale dans le domaine maritime. Cinq des tribunaux de première instance (Cotonou, Porto-Novo, Abomey-Calavi et Ouidah et Comè), situés à proximité de l'océan, ont donc compétence territoriale sur les questions maritimes. En outre, le pouvoir d'exercice par la marine nationale de ses pouvoirs de police en mer est régi par le Code de procédure pénale. Les commandants des navires de la marine nationale sont désormais habilités à prendre des mesures de contrôle et de coercition. Outre les officiers de police judiciaire, les commandants des navires de la marine nationale française et leurs adjoints sont autorisés à établir des rapports officiels en cas d'infraction, qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces rapports sont immédiatement transmis au procureur compétent (Procureur spécial de la Cour de répression des infractions économiques et du terrorisme). À ce jour, une seule affaire de criminalité maritime, l'attaque dans la nuit du 18 au 19 avril 2020 du porte-conteneurs *Tommi Ritscher* dans le port de Cotonou, a fait l'objet d'une enquête de la part de la Cour de répression des infractions économiques et du terrorisme.

3. En ce qui concerne les opérations menées sur le plan national, le Cameroun a consolidé la flotte de sa marine nationale et augmenté les capacités de son personnel en tirant parti des partenariats bilatéraux et multilatéraux visant à améliorer l'interopérabilité. Il s'est également employé à renforcer son espace maritime, en se concentrant sur les points sensibles, tels que les champs pétroliers, les zones d'ancrage et les zones de transit. Il héberge en outre à Douala le Centre multinational

de coordination de la zone D, qui recouvre les espaces maritimes du Cameroun, du Gabon, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe.

4. La Côte d'Ivoire étant signataire d'initiatives régionales et sous-régionales, l'approche qu'elle adopte pour renforcer sa sûreté maritime et contribuer à celle du golfe de Guinée s'inspire principalement du Code de conduite de Yaoundé et de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO, adoptée à Yamoussoukro en mars 2014, ainsi que de la réforme du secteur de la sécurité qu'elle a introduite en 2011. Cette approche a abouti en 2014 à l'adoption de la Stratégie nationale de l'action de l'État en mer, élaborée en synergie avec l'architecture régionale de sûreté maritime et placée sous l'autorité du Premier Ministre. La Côte d'Ivoire a également renforcé ses cadres institutionnels, juridiques et opérationnels concernant l'action de l'État en mer (adoption d'un code maritime, d'une loi sur la pêche et l'aquaculture, d'un code de l'environnement et d'un plan de lutte contre la pollution maritime). Elle a notamment élaboré un projet de loi sur la lutte contre la criminalité maritime (piraterie maritime, vols à main armée, trafic de drogue, pêche illégale), qui comporte également des dispositions concernant le recours aux forces de police en mer. Parallèlement aux efforts qu'elle déploie pour renforcer les capacités nécessaires à l'application de la loi, notamment l'acquisition de navires de patrouille et la participation à des exercices multinationaux de sûreté maritime, la Côte d'Ivoire accueille actuellement le siège du Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et l'Institut de sécurité maritime interrégional. Le pays joue également un rôle actif au sein du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée. Bien que les actes de piraterie et les vols à main armée fassent partie des menaces maritimes qui planent sur la Côte d'Ivoire, les actes de criminalité maritime les plus courants et les plus préoccupants dans les eaux ivoiriennes sont liés à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, au trafic de drogues et au transbordement illicite de carburant en mer.

5. La Guinée équatoriale propose d'organiser une conférence internationale sur la piraterie dans le golfe de Guinée afin d'analyser la question en profondeur, d'adopter une résolution, et de recenser et mettre à disposition les mécanismes d'assistance nécessaires à la lutte contre la piraterie maritime.

6. Le Gouvernement ghanéen reste déterminé à rééquiper sa marine nationale en vue de renforcer la surveillance de ses masses d'eau et leur sûreté. Au premier trimestre de 2022, le Ghana a acheté quatre nouveaux patrouilleurs pour sa marine nationale, afin de lutter contre les problèmes de sûreté maritime, notamment les actes de piraterie et les vols à main armée en mer. Des contrats ont été signés concernant l'achat de patrouilleurs supplémentaires, dont deux patrouilleurs de haute mer, pour étoffer la flotte existante et étendre la portée de la marine aux zones de haute mer, au-delà de la zone économique exclusive. Les capacités et les effectifs de l'escadron maritime spécial de la marine ghanéenne ont été considérablement renforcés pour lutter expressément contre la piraterie et les vols à main armée ainsi que d'autres actes criminels violents perpétrés en mer. La marine est également en train d'établir des bases opérationnelles avancées le long de la côte ghanéenne afin de réduire le temps de réponse des forces maritimes dans l'interception des actes de piraterie et de vol à main armée en mer. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) aide actuellement le Ghana à élaborer trois documents juridique, stratégique et opérationnel qui, une fois adoptés, renforceront les rôles et responsabilités des forces maritimes dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée visant des navires ainsi que d'autres actes criminels commis en mer. Le premier document, qui définit les réformes juridiques nationales, intègre des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime afin de combler les lacunes existantes dans la législation ghanéenne en la matière. Le second est une stratégie maritime nationale intégrée, qui comporte six objectifs stratégiques visant à favoriser

le développement d'une économie bleue florissante, à renforcer le cadre de la gouvernance maritime, à garantir la sûreté et la sécurité du domaine maritime ghanéen, à renforcer les capacités, la formation et la mise en commun des connaissances, à protéger l'environnement marin et côtier et à dynamiser la coopération régionale et internationale. Le troisième document comporte des instructions permanentes harmonisées, qui visent à encourager la synergie entre les organismes chargés de l'application du droit maritime et à remédier à toute redondance au niveau de leurs rôles, celle-ci pouvant entraîner des chevauchements dans les activités de lutte contre la criminalité maritime. En outre, l'ONUSD a renforcé les capacités des procureurs et des magistrats en matière de droit de la mer et organisé des exercices de simulation de procès afin d'aiguiser les compétences de ces professionnels face aux problèmes de la piraterie, des vols à main armée en mer visant des navires et d'autres infractions maritimes. Actuellement, 20 procureurs du Ministère de la justice et du Département du Procureur général ont suivi une formation virtuelle sur le droit de la mer et les techniques de poursuite des affaires de criminalité maritime.

7. Les efforts déployés par le Nigéria pour renforcer la sûreté de l'environnement maritime nigérian comprennent la recapitalisation des plateformes navales, la conduite d'opérations de sûreté maritime, le renforcement de la coopération avec les acteurs maritimes et l'amélioration des opérations de sûreté maritime, ainsi que la collaboration régionale. Le programme actuel de renouvellement de la flotte de la marine nigériane a débouché sur des résultats relativement satisfaisants, notamment la construction de navires dans le pays et à l'étranger, dont celle, en cours, d'un bateau de défense côtière de 42 mètres au Naval Dockyard Limited de Lagos, et de 21 patrouilleurs fluviaux au chantier naval SeWa West Africa Limited de Port Harcourt (Nigéria). Parmi les acquisitions récentes, on compte l'acquisition du *NNS Kada*, une barge de débarquement, provenant des chantiers navals d'Albwardy Damen (Émirats arabes unis) et du *NNS Lana*, un navire hydrographique provenant du chantier naval d'Océa (France).

8. En outre, la marine nigériane cherche à renforcer les discussions qu'elle mène avec les équipementiers afin qu'ils commencent à construire des navires dans le pays, de manière à garantir durablement la disponibilité de la flotte et le transfert technologique. L'infrastructure intégrée de sécurité nationale et de protection des voies navigables, également connue sous le nom de projet Deep Blue, a été inaugurée en 2021 pour sécuriser les eaux nigérianes jusqu'au golfe de Guinée et lutter contre les actes de piraterie, les vols à main armée en mer et d'autres infractions maritimes. Il s'agit de la première stratégie intégrée de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. L'infrastructure se compose des éléments suivants : un centre de commandement, de contrôle, de communication, d'informatique et de renseignement, grâce auquel sont collectés des renseignements et des données ; 16 véhicules blindés destinés à la patrouille côtière ; une unité de sûreté maritime composée de 600 militaires spécialement formés à l'interception ; deux navires affectés à des missions spéciales ; 17 bateaux d'interception rapides ; deux aéronefs affectés à des missions spéciales de surveillance dans la zone économique exclusive du pays ; trois hélicoptères affectés à des missions spéciales de recherche et de sauvetage ; quatre drones aériens.

9. Le Nigéria a participé à diverses opérations visant à lutter efficacement contre la piraterie, les vols à main armée en mer et d'autres nouvelles menaces à l'utilisation pacifique du domaine maritime, dont les opérations navales River Sweep, Awatse, Tsare Teku, Calm Waters et Swift Response. Ces efforts se sont accompagnés d'activités efficaces de surveillance du domaine maritime, menées par la marine nigériane grâce à son infrastructure de connaissance du domaine maritime, laquelle est actuellement composée de 24 centres de connaissance du domaine maritime,

comprenant les capacités d'appréciation maritime dans la région et les systèmes du Falcon Eye. Le fruit de ces efforts est visible dans le nombre d'heures passées en patrouille par les navires de la marine nigériane, en augmentation par rapport aux années précédentes. Par exemple, en 2021, plus de 71,05 % des navires opérationnels de la marine ont patrouillé en mer pour une durée cumulée de 32 258 heures, contre 27 758 heures en 2020. Au total, 64 navires impliqués dans des actes de piraterie, des vols à main armée en mer et d'autres opérations illégales ont été interceptés de janvier 2021 à août 2022.

10. Le Nigéria a créé une synergie opérationnelle efficace entre ses organismes de sûreté maritime et différentes parties prenantes au moyen d'une collaboration interinstitutions. L'un des résultats positifs en a été le lancement en janvier 2017 d'instructions permanentes harmonisées concernant l'arrestation, la détention et la poursuite des navires et des personnes dans l'environnement maritime nigérian. Depuis, les autorités maritimes nigérianes collaborent régulièrement avec le Bureau du Procureur général de la Fédération sur les modalités de mise en œuvre. L'efficacité de ces instructions en tant qu'instrument juridique servant à l'administration de la justice relative à la criminalité maritime au Nigéria a également été renforcée par le projet de loi de 2019 sur la répression de la piraterie et d'autres infractions maritimes. Cette loi, déjà éprouvée avec une première condamnation en 2021, témoigne de la détermination du Gouvernement à faire respecter le droit maritime dans la région et sert de moyen de dissuasion stratégique contre la commission de diverses infractions dans l'environnement maritime nigérian et dans le golfe de Guinée. À ce jour, 20 pirates ont notamment été condamnés en vertu de cette loi.

11. Compte tenu de la nature transnationale des infractions maritimes contemporaines et de leur lien avec la migration, le Nigéria collabore avec les marines régionales et les partenaires internationaux pour renforcer l'application du droit maritime au-delà des frontières maritimes du pays afin d'améliorer la sûreté dans le golfe de Guinée. Conformément aux dispositions du Code de conduite de Yaoundé relatives à la coopération entre les marines des États de la CEDEAO et de la CEEAC, la marine nigériane, de concert avec d'autres marines de la région, a pris des mesures pour lutter contre les infractions liées à la migration. Cela a abouti à la signature récente d'un mémorandum d'accord entre la marine nigériane, les marines de la zone E de la CEDEAO et la gendarmerie du Niger, par lequel ces dernières se sont engagées à déployer des patrouilles conjointes dans leur domaine maritime commun.

12. En outre, la plateforme du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées, qui a réuni des marines régionales et internationales, des organisations de transport maritime et des centres d'information, a contribué de manière déterminante à réduire la piraterie dans le golfe de Guinée. Le Forum était coprésidé par le Nigéria et un représentant du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest à Yaoundé. Porteur de synergie, le Forum a enregistré au fil du temps des succès certains, notamment le sauvetage du *MT Maximus* d'une tentative de détournement par des pirates en juin 2016, ainsi que l'arrestation et la remise aux autorités nigérianes du navire pirate *MT Dejikun* par le Bénin.

13. Conscient du rôle central que joue la collaboration dans le succès des opérations de sûreté maritime, notamment dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, le Nigéria a continué de mettre en place des mesures visant à renforcer la collaboration et la coopération avec les autres nations maritimes et les autorités maritimes internationales. C'est dans cet esprit que le pays organise régulièrement des conférences internationales et mène des exercices en mer avec les marines d'autres pays et d'autres acteurs maritimes importants, en vue de renforcer les

capacités et d'échanger des renseignements et des informations. Ces consultations permettent aux parties prenantes de mieux comprendre l'évolution des conditions de sécurité et la nécessité de renforcer leur collaboration.

14. En 2022, la marine nigériane a participé activement aux missions dans le cadre des exercices Obangame Express, Iron Water, Edi-Diana eAllied Atlantic. Ces exercices et opérations, qui visaient à favoriser la coopération internationale et régionale et la synergie des efforts visant à régler les problèmes rencontrés dans l'environnement maritime nigérian, expliquaient en partie la présence de navires de guerre étrangers sur les côtes nigérianes en 2022, année durant laquelle la marine nigériane a reçu la visite de navires de guerre du Canada (*NCSM Goose Bay* et *Moncton Pay*), d'Espagne (*MV Serviola*), d'Italie (*Luigi Rizzo*), du Cameroun (*CNS Dipikar*), du Ghana (*GNS Ankobra*), de France (*BH Borda*), du Brésil (*União*), des États-Unis (*USCGC Mohawk*) et de l'Inde (*INS Tarkash*). Ces visites ont débouché sur des exercices et des opérations visant à lutter contre la piraterie et d'autres activités illégales commises dans l'environnement maritime nigérian. En outre, la marine nigériane a régulièrement rencontré d'autres acteurs maritimes, notamment des organismes chargés de l'application du droit maritime dans le golfe de Guinée, conformément aux instructions permanentes harmonisées concernant l'arrestation, la détention et la poursuite des navires et des personnes dans l'environnement maritime nigérian.

15. Le Togo adopte des mesures de lutte contre la piraterie depuis 2010, qui sont encadrées par son décret n° 2014-113 du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'État togolais en mer. Les principes cardinaux de cette action demeurent la coordination et la mise en commun des ressources. La coordination consiste à placer les mesures que prennent les différentes administrations en vertu du décret sous l'autorité effective d'un seul organe, à savoir le Haut Conseil pour la mer au niveau stratégique et la Préfecture maritime au niveau opérationnel, en vue d'améliorer la cohérence de ces mesures pour qu'elles permettent de lutter plus efficacement contre la criminalité maritime. La mise en commun des ressources, elle, consiste à rassembler les moyens dont disposent, notamment, la marine nationale, la police maritime et la capitainerie, pour appuyer le travail d'autres administrations dépourvues de moyens nautiques, comme la Direction des affaires maritimes, la Direction de la pêche et la Direction de l'environnement, afin qu'elles puissent mener à bien leurs missions de surveillance et de contrôle en mer. Pour enrayer la montée de la piraterie et des trafics en mer, le Togo a adopté le 11 mars 2016 sa loi n° 2016-004 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer. Cette loi est conforme à ses engagements internationaux. Elle prévoit que dans le cadre de l'exercice des pouvoirs de police en mer, les représentants de l'État sont habilités à mener des perquisitions, des missions de reconnaissance et des visites pour identifier les navires qui sont en règle et, le cas échéant, à procéder à des fouilles et à la vérification des documents à bord. Il convient de noter que les auteurs et complices des infractions ainsi détectées peuvent être poursuivis et jugés devant les tribunaux togolais. Dans ce contexte, le Code pénal de 2015 a été modifié en 2016 par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016. Selon l'article 1068 du Code pénal, « les juridictions nationales sont compétentes pour connaître et réprimer les actes de piraterie commis au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, quelle que soit la nationalité de leurs auteurs et quel que soit le pavillon des navires ou plateformes impliqués ». Cette disposition est également favorable au recours au principe de la compétence universelle en haute mer reconnue à tout État et à celui de la compétence exclusive sur les navires battant pavillon togolais. Le Togo est également partie à la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, adoptée le 15 octobre 2016 à la session extraordinaire du Sommet extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes

et le développement en Afrique, qui définit une nouvelle architecture africaine de sécurité et de sûreté maritimes et recense les moyens de développer l'économie bleue du continent.

16. Au niveau opérationnel, on peut dire du Togo qu'il obtient de bons résultats dans la lutte contre la piraterie. Ses forces navales nationales ont déjoué une attaque de pirates dans ses eaux territoriales, ce qui a conduit à l'arrestation et au jugement le 5 juillet 2021 de neuf accusés par la Cour d'appel de Lomé. Cela a été possible grâce aux moyens matériels déployés par sa marine nationale, notamment les deux embarcations de transfert rapide commando reçues en novembre 2020 dans le cadre de sa coopération militaire avec la France. Compte tenu que l'exercice de la police judiciaire en mer nécessite d'être harmonisé de sorte que les infractions puissent être constatées et les auteurs poursuivis, des instructions permanentes harmonisées ont été validées en mai 2022 à Lomé, par la voie de l'appui fourni par l'ONUSD dans le cadre du projet régional de l'Union européenne d'appui à la sécurité maritime intégrée en Afrique de l'Ouest. Par l'adoption de ce document, la mise en place de mesures harmonisées et standardisées concernant la remise et la collecte de preuves et l'arrestation, la détention et la poursuite des personnes impliquées dans des actes de criminalité maritime est à présent une réalité.

Annexe II

Contributions des États Membres non signataires du Code de conduite de Yaoundé et d'autres entités à la lutte contre la piraterie et les vols armés en mer dans le golfe de Guinée

1. En ce qui concerne les efforts que déploient les États ne faisant pas partie du golfe de Guinée pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée, il importe de rappeler la participation du Brésil à plusieurs initiatives et opérations conjointes avec des pays de la région. Il exécute un large éventail de programmes de coopération avec plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest tels que l'Angola, Cabo Verde, le Cameroun et Sao Tomé-et-Principe, qui comprennent notamment la formation d'officiers de marine étrangers. Il coopère également avec la Namibie depuis 1994 afin d'aider le pays à mettre sur pied une marine nationale et à la former.

2. Outre les exercices internationaux et les opérations conjointes, tels que l'Obangame Express et le Grand African Nemo, le Brésil a intensifié les opérations conjointes et l'initiative de coopération Guinex en vue d'aider les pays de la région à assurer la sûreté maritime. L'opération Guinex consiste à conduire des exercices d'entraînement et des opérations conjointes avec les marines de plusieurs pays du golfe de Guinée, tant sur terre qu'en mer. Dans ce cadre, une frégate de la marine brésilienne a été envoyée dans le golfe de Guinée deux années de suite. Le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée constitue à cet égard un forum important qui permet aux États ne faisant pas partie du golfe de Guinée de coopérer sur des questions ayant trait à l'architecture de Yaoundé. Le Brésil en est devenu membre à part entière en 2019 et en appuie les activités.

3. La Chine est vivement préoccupée par la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Dans la limite de ses capacités, elle a apporté son appui aux pays de la région par les voies bilatérales et multilatérales, afin de renforcer leur capacité en matière de sûreté, et aide la communauté internationale à accorder plus d'attention à cette question et à y contribuer davantage. En septembre 2018, au Sommet de Beijing du Forum sur la coopération sino-africaine, le Président, Xi Jinping, avait annoncé que huit initiatives majeures seraient menées en collaboration avec les pays d'Afrique, dont « la coopération en matière de paix et de sécurité », indiquant clairement que la Chine aiderait les pays de la région du golfe de Guinée à maintenir la sécurité régionale et à lutter contre le terrorisme.

4. En décembre 2021, à sa huitième conférence ministérielle, le Forum sur la coopération sino-africaine a adopté le plan d'action de Dakar (2022-2024), dans lequel il a souligné qu'elle continuerait de promouvoir la mise en œuvre du plan de paix et de sécurité Chine-Afrique, ainsi que la déclaration de Dakar, par laquelle la Chine s'était engagée à appuyer les pays d'Afrique dans la lutte contre les menaces terroristes et la piraterie. En juillet 2019 et juillet 2022, le Forum Chine-Afrique sur la paix et la sécurité a tenu deux réunions, au cours desquelles la Chine et l'Afrique ont continué de coordonner leurs positions politiques et d'harmoniser leur vision et leur action respectives sur le plan de la coopération pour la paix et la sécurité. En mai 2022, l'armée chinoise a organisé le premier webinaire sur la situation de sécurité dans le golfe de Guinée, auquel ont participé les dirigeants des forces navales et des gardes côtières de 19 pays riverains du golfe de Guinée, ainsi que le chef du Centre interrégional de coordination. Les participants ont tenu des débats approfondis sur le thème de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée, du point de vue d'une communauté maritime ayant un avenir commun. La Chine a également fait don de navires, d'ateliers de réparation navale et de pièces détachées aux pays de la région et dépêché des experts pour aider ces derniers dans leurs activités d'exploitation et

d'entretien. Elle a invité des officiers et des soldats sur son territoire pour qu'ils y suivent des cours de commandement naval et des cours techniques. Elle a envoyé à plusieurs reprises des navires de guerre dans des pays de la région du golfe de Guinée, procédé à des échanges professionnels et à des exercices maritimes conjoints de lutte contre la piraterie avec les marines des pays de la région, et participé à des conférences maritimes internationales organisées par ces derniers.

5. Depuis plus de 30 ans, la France a une présence militaire navale (par la mission *Corymbe*) et terrestre (forces prépositionnées au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Gabon) pratiquement constante dans le golfe de Guinée. Un navire de combat de la marine française y est déployé de manière presque permanente (au moins 48 semaines par an). Sa mission consiste à garantir la sûreté maritime en se tenant prêt à assister tout navire en difficulté, à contribuer à la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé en participant à des activités de coopération et en maintenant un contact permanent avec les centres et unités de la marine française et à participer au renforcement des capacités des partenaires régionaux (patrouilles conjointes *African Nemo* et *Sagne*, exercice régional annuel *Grand African Nemo*, échanges bilatéraux).

6. Les forces prépositionnées, qui sont principalement basées à terre, participent à des partenariats du même type aux fins de la sécurisation du littoral. Des partenariats militaires se sont développés au fil du temps par la formation d'élèves officiers originaires d'États de la région dans des écoles françaises (telle que l'École navale), ou des organismes de formation régionaux appuyés par la France (tels que l'Institut de sécurité maritime interrégional ou l'École navale de Tica). La France a également déployé 14 officiers de coopération et financé des équipements et infrastructures pour les partenaires régionaux. La vision sous-tendant ces activités de partenariat militaire menées par la France est de permettre le renforcement progressif des capacités des partenaires régionaux, d'une manière qui soit adaptée à leurs besoins et tienne compte de leurs spécificités locales.

7. Au sens plus large, la France participe aux différentes structures de dialogue et de coordination à l'appui de la sécurité dans le golfe de Guinée (Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, plateforme du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées, réunions et colloques). Elle coorganise notamment avec un partenaire africain le symposium annuel des chefs d'état-major des marines riveraines du golfe de Guinée. La France est partie prenante du concept de présences maritimes coordonnées de l'Union européenne, dont elle a appuyé la création. Cet outil vise à améliorer la coordination des ressources militaires des nations de l'Union européenne et à mieux répartir les activités de renforcement des capacités en évitant les chevauchements d'activités. Un Coordonnateur principal de l'Union européenne pour le golfe de Guinée a été nommé afin de promouvoir le concept de présences maritimes coordonnées auprès des États côtiers, d'encadrer la mise en œuvre de l'aide européenne et d'améliorer le cadre juridique de la région (gestion des pirates au niveau local). Depuis 2022, les livraisons d'équipements aux marines des pays côtiers sont assurées par la facilité européenne pour la paix. La France, qui contribue le plus aux présences maritimes coordonnées, est favorable à ce modèle de coopération et en appuie le développement.

8. La France participe aussi directement à des programmes européens (tels que le projet de coopération des ports maritimes et le projet de l'Union européenne visant à renforcer la sécurité et la sûreté des ports d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale) ou les appuie (dont le Réseau interrégional pour le golfe de Guinée, le programme d'appui à la sécurité maritime intégrée de l'Afrique de l'Ouest et le Programme « Amélioration de la gouvernance régionale des pêches en Afrique de l'Ouest »). Elle dirige, avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le centre d'Échange d'informations concernant le domaine maritime-Golfe de Guinée, une structure

franco-britannique (appuyée par le Centre de coopération et d'échange d'informations pour la sûreté maritime à Brest et le Maritime Trade Information Centre de Portsmouth), qui constitue le point névralgique de la connaissance du domaine maritime et le premier niveau d'alerte en cas d'incident maritime. Au moyen de ce mécanisme, conformément aux recommandations en matière de pratiques optimales pour l'Afrique de l'Ouest, les navires civils savent qu'une personne de contact est disponible en permanence pour transmettre leurs éventuelles demandes d'assistance, qu'elles soient régionales ou internationales. Le centre d'Échange d'informations concernant le domaine maritime-Golfe de Guinée, qui avait été créé à la demande du secteur maritime, contribue à la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé au moyen de divers forums et recommandations ayant trait à la sûreté maritime. Enfin, la France coopère bilatéralement avec tous ses alliés pour améliorer la connaissance mutuelle de la zone d'opérations et élaborer de nouvelles initiatives en matière de sécurité (Brésil, États-Unis et Royaume-Uni).

9. L'appui de l'Allemagne au renforcement des capacités et la collaboration avec les États et organisations régionales concernés revêt souvent la forme d'une participation à des activités menées sous l'égide de l'Union européenne, dans le cadre des mécanismes de sécurité internes et externes. L'Allemagne a considérablement augmenté ses activités de 2002 à 2022, qui se sont intensifiées ces dernières années. Sur le plan bilatéral, elle appuie l'Association des États riverains de l'océan Indien (qui compte également plusieurs États d'Afrique) en tant que partenaire de dialogue et au moyen d'un programme de deux ans visant à organiser des activités de renforcement des capacités dans des domaines prioritaires, notamment la sécurité et la sûreté maritimes et la gestion des risques de catastrophes.

10. Dans le cadre de la présidence du G7, l'Allemagne assume, avec la Côte d'Ivoire, la coprésidence du Groupe des Amis du golfe de Guinée. Les deux coprésidents mettront l'accent, sur le plan stratégique, sur la promotion de la résilience et de l'état de droit dans le contexte de la sûreté maritime, sur la protection des ressources marines et de la biodiversité, ainsi que sur le renforcement des interventions régionales coordonnées et l'harmonisation des initiatives internationales avec les besoins et les plans régionaux. L'Allemagne appuie également l'action régionale visant à renforcer la sûreté maritime et aide les États Membres à mener des enquêtes et à engager des poursuites dans les affaires de piraterie et de vol à main armée grâce au laboratoire de police scientifique et au centre d'excellence d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Elle offre également son expertise aux forces de sécurité régionales en proposant des formations et en partageant les meilleures pratiques de la police fédérale allemande. L'Allemagne apportera une contribution de 2,5 millions d'euros à l'Académie internationale de lutte contre le terrorisme, inaugurée à Jacqueville (Côte d'Ivoire) en 2022.

11. L'Inde a participé aux délibérations informelles du Groupe des Amis du golfe de Guinée en août 2020 et a été invitée à y adhérer en novembre 2020. Elle a participé à sa première séance plénière, qui s'est tenue virtuellement du 1^{er} au 3 décembre 2020 (en 2020, la coprésidence était assurée par les États-Unis et le Gabon). En 2021, elle a participé virtuellement à la séance plénière tenue du 23 au 25 juin 2021 et s'est rendue à la séance plénière tenue à Dakar du 24 au 26 novembre 2021, en y dépêchant un représentant de son ambassade à Dakar (en 2021, la coprésidence était assurée par le Royaume-Uni et le Sénégal). La séance plénière tenue à Berlin les 5 et 6 juillet 2022 était la première de l'année à être présidée par ses deux coprésidents, l'Allemagne et la Côte d'Ivoire. L'Inde a également participé à la dernière séance plénière en date, tenue virtuellement le 6 juillet 2022. La marine indienne a déployé un navire de guerre dans le golfe de Guinée, pour une durée de 41 jours, à compter du 4 septembre. Le navire participera activement aux efforts de lutte contre la piraterie et les vols à main armée ainsi qu'à des ateliers de formation et de

sensibilisation organisés dans la région. Le centre de centralisation du renseignement pour la région de l’océan Indien, situé à Gurugram, près de New Delhi, est intégré à l’architecture de Yaoundé, par l’intermédiaire d’un officier de liaison d’un pays tiers stationné à New Delhi, et contribue efficacement à la connaissance du domaine maritime dans la région.

12. Étant donné que la majorité des infractions se produisent dans les eaux territoriales des États côtiers, le Japon accorde une grande importance au renforcement des capacités de ces États sur le plan de l’application du droit maritime. Il contribue aux initiatives et dispositifs internationaux visant à contrer la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée, comme décrit ci-après.

13. En 2014, le Japon a contribué à hauteur d’un million de dollars É.-U. au Fonds d’affectation spéciale de l’Organisation maritime internationale (OMI) pour la sûreté maritime en Afrique de l’Ouest et du Centre afin de financer des projets liés à la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. En 2015, il a versé quelque 5 millions de dollars É.-U. à l’Académie régionale des sciences et techniques de la mer d’Abidjan pour financer l’achat de matériel. En 2019, il a contribué à hauteur de 0,4 million de dollars É.-U. à un projet de formation du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) tenu au Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix, visant à renforcer les capacités de 94 responsables de l’application du droit maritime des États riverains du golfe de Guinée sur le plan de la lutte contre la criminalité maritime. En 2020, il a versé 0,26 million de dollars É.-U. au PNUD pour financer un projet de formation visant à renforcer les capacités de lutte contre la piraterie de 38 fonctionnaires d’États du golfe de Guinée, chargés des politiques maritimes, qui s’est tenue au Martin Luther Agwai International Leadership and Peacekeeping Centre. En 2021, il a versé 0,38 million de dollars É.-U. au PNUD pour financer un projet consistant à dispenser aux fonctionnaires des États du golfe de Guinée responsables des politiques maritimes une formation sur les réglementations maritimes et la lutte contre la piraterie, qui s’est tenue au Martin Luther Agwai International Leadership and Peacekeeping Centre. En 2022, il a donné environ 2,2 millions de dollars É.-U. au Nigéria pour l’achat d’un patrouilleur à grande vitesse. Depuis 2001, en collaboration avec l’Agence japonaise de coopération internationale, la garde côtière japonaise organise régulièrement des formations à l’intention d’organismes africains chargés de l’application du droit maritime, auxquels les États du golfe de Guinée participent depuis 2017.

14. La Fédération de Russie continue de renforcer la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie et d’assurer la sécurité du trafic maritime marchand, notamment dans le golfe de Guinée. Par exemple, en octobre 2021, un détachement de navires des forces navales russes a effectué un voyage dans la région, au cours duquel une tentative de détournement du navire marchand *Lucia* a été déjouée. L’opération fructueuse, examinée en détail à la troisième session plénière du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées, tenue le 16 novembre 2021, a été vivement saluée par les organisateurs et les participants, notamment les propriétaires dudit navire. La Fédération de Russie évoque les activités menées dans le cadre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, supervisé par l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), qui ont contribué de manière notable aux efforts conjoints visant à normaliser la situation au large de la Corne de l’Afrique en vue de mettre durablement fin à la menace de la piraterie. La Fédération de Russie a régulièrement fourni une aide financière aux États riverains du golfe de Guinée pour renforcer l’efficacité de la lutte et améliorer l’équipement des dispositifs de sûreté maritime de la région. À ce jour, sa contribution volontaire annuelle au fonds du Programme a permis d’apporter une assistance technique au Gabon, au Ghana, à la Guinée équatoriale et au Nigéria.

15. Aux sommets tenus à L'Aquila en 2009 et à Muskoka en 2010, les dirigeants du G7 se sont attachés à appuyer le renforcement des capacités sur le plan de la sûreté maritime en Afrique, dans le prolongement des engagements pris antérieurement d'aider à cet égard les autorités de plusieurs pays d'Afrique chargées de la sécurité. Pour appuyer la mise en place de l'architecture de Yaoundé, les membres du Groupe des Sept ont créé en 2013 le Groupe des Amis du golfe de Guinée, dont l'appui revêt plusieurs formes et se traduit par la mobilisation de l'infrastructure d'assistance internationale de chacun des membres. Le Groupe agit donc comme un centre d'harmonisation des activités visant à accroître l'efficacité de l'architecture de Yaoundé, tandis que les États de la région en sont partenaires et en exercent la présidence par roulement. On trouvera au paragraphe suivant les contributions de chacun des membres du G7 à la sûreté maritime en Afrique.

16. En 2018, le Canada et la Côte d'Ivoire ont coprésidé la réunion du Groupe des amis du golfe de Guinée, qui s'est tenue à Abidjan. Cette réunion a notamment permis de mobiliser un appui en faveur de l'harmonisation des cadres législatifs dans la lutte contre la piraterie maritime et du renforcement de la coopération entre les États. Le Canada s'est également attaché à renforcer les capacités de l'Afrique en matière de sûreté maritime. Depuis 2017, la Garde côtière canadienne a aidé plusieurs pays d'Afrique à renforcer les capacités régionales sur le plan de l'échange de l'information et des ressources, d'intervention en cas d'incident et d'élaboration d'instructions permanentes harmonisées. En outre, la Marine royale canadienne a participé à des entraînements internationaux en Afrique de l'Ouest et en Tunisie (Neptune Trident 17-01, Obangame Express 19 et opération Edifice).

17. Depuis 2019, le Canada a appuyé un projet visant à lutter contre la menace du trafic de migrants par voie maritime, qui consiste à dispenser une formation pratique et des services de coopération aux États participants afin de combattre la criminalité maritime dans un cadre solide de garantie de l'état de droit. Le projet, qui s'inscrit dans un programme de renforcement des capacités de lutte contre la criminalité, est dirigé par la Garde côtière canadienne et l'ONUSC. Ces activités viendront compléter les efforts déjà déployés pour appuyer les exercices Obangame Express et Cutlass conduits dans le cadre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSC, auquel le Canada a alloué 2,8 millions de dollars canadiens pour la réalisation de la phase 2021-2023.

18. L'Italie mène des initiatives de renforcement des capacités pour prévenir et combattre la piraterie dans le golfe de Guinée, dans le cadre de la campagne navale Gabinia. Ces initiatives se sont concrétisées en décembre 2021 par le lancement du programme de formation à la collecte de preuves et à la visite, l'arraisonnement, la perquisition et la saisie, qui a été financé par le Ministère italien des affaires étrangères et de la coopération internationale en collaboration avec le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSC. Le programme de formation, qui vise à favoriser l'application du droit maritime dans le cadre de la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, est destiné aux marines militaires du Ghana et du Nigéria. L'Italie a également participé à l'opération Obangame Express 2021 en collaboration avec les marines européenne et des États-Unis et les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du golfe de Guinée qui font partie de l'architecture de Yaoundé.

19. Le Royaume-Uni a contribué depuis 2011 pour plus de 9 millions de livres sterling à des projets de renforcement des capacités axés sur la sûreté maritime en Afrique de l'Est, en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, en travaillant de manière bilatérale et avec des partenaires multilatéraux. Il a notamment appuyé le Code de conduite de Djibouti de l'OMI et le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que d'autres projets

de l'OMI et de l'ONUDC. La piraterie ayant été éliminée en Afrique de l'Est, le Royaume-Uni s'est tourné vers des questions de sûreté maritime plus larges ayant des répercussions sur la stabilité régionale et les facteurs économiques. En 2021, il a porté ses efforts sur le golfe de Guinée, point névralgique de la piraterie mondiale. Il collabore notamment avec l'ONUDC pour promouvoir l'adoption d'une loi de lutte contre la piraterie au Nigéria, former les procureurs fédéraux nigériens et renforcer les capacités de la marine nationale. En 2021, le Royaume-Uni et le Sénégal ont coprésidé le Groupe des Amis du golfe de Guinée, au moyen duquel ils ont lancé des initiatives concrètes visant à appuyer la mise en place de l'architecture de Yaoundé et l'intégration du secteur et de la société civile. Le Royaume-Uni a également appuyé le renforcement des capacités régionales, en particulier au Ghana et au Nigéria, notamment en déployant des équipes de formation dans les centres opérationnels maritimes. Le patrouilleur *HMS Trent* de la Royal Navy a organisé des formations et des exercices avec les gouvernements de la région, en déterminant les priorités en fonction des besoins de chaque partenaire régional sur le plan du renforcement des capacités.

20. Les États-Unis ont dispensé une formation et fourni du matériel aux pays côtiers d'Afrique et coopèrent avec des partenaires internationaux pour appuyer la formation, les exercices et les opérations maritimes. Depuis 2019, ils ont investi plus de 40 millions de dollars É.-U. en Afrique de l'Est, en Afrique de l'Ouest et en Afrique australe, en vue d'accroître la coopération régionale et d'échanger des informations utiles sur la criminalité maritime, notamment dans le cadre de l'amélioration de la connaissance du domaine maritime. L'initiative relative à la sûreté maritime et aux déplacements des terroristes aide les pays concernés à renforcer leurs capacités et à s'inspirer des bonnes pratiques recommandées pour lutter contre ces déplacements et les activités connexes qui sont menées dans le domaine maritime. Elle leur permet d'assister à des ateliers réguliers qui leur donnent accès à des informations et à des experts. Les États-Unis ont également appuyé les mesures qui ont contribué à la rédaction et à l'adoption d'une nouvelle législation visant à lutter contre la piraterie au Nigéria et au Togo. Une législation comparable est en cours d'examen et d'adoption par les parlements du Bénin, du Ghana et de la Côte d'Ivoire.

21. En outre, les projets financés par les États-Unis ont permis de former les procureurs et les enquêteurs des pays susmentionnés aux enquêtes et aux poursuites dans le domaine de la piraterie. Les États-Unis ont lancé également un projet relatif au contrôle par l'État du port, dans le cadre duquel une formation, un encadrement et un appui seront fournis pour améliorer les fonctions de contrôle par l'État du port dans certains pays. Ils assurent en outre la présidence du groupe de travail opérationnel dans le cadre du Groupe des Amis du golfe de Guinée, qu'ils ont coprésidé avec le Gabon en 2020. Dans le cadre de l'initiative pour la sûreté maritime en Afrique, le Gouvernement des États-Unis apporte son appui au Sénégal, à l'Angola et à Djibouti afin de renforcer durablement les capacités de ces pays de lutter contre les activités maritimes illégales dans les eaux côtières africaines.

22. L'Union européenne a réaffirmé l'engagement qu'elle avait pris de renforcer les capacités des États côtiers et des organisations concernées pour contrer les activités maritimes illicites en Afrique. Dans le golfe de Guinée, deux initiatives de l'Union européenne sont actuellement mises en œuvre. Le programme d'appui à la sécurité maritime intégrée en Afrique de l'Ouest a permis de réformer la législation et de renforcer les capacités de lutte contre la piraterie et la criminalité maritime et de poursuites à cet égard dans 12 pays. Le Programme d'appui à la Stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale a permis d'épauler l'examen des cadres juridiques nationaux, tout en renforçant les capacités des États de la région d'Afrique centrale sur le plan de l'application du droit maritime et de l'intervention. Dans l'océan Indien occidental, l'Union européenne met en œuvre le Programme pour la

sûreté maritime régionale, en partenariat avec l'opération Atalante de la Force navale de l'Union européenne et l'ONUDC, qui appuie le renforcement des capacités nécessaires au déroulement de toutes les phases des poursuites engagées contre des pirates à Maurice, au Kenya et aux Seychelles. Deux centres maritimes régionaux ont également été créés pour améliorer la connaissance du domaine maritime par l'échange d'informations. Outre le Programme pour la sûreté maritime régionale, deux initiatives régionales ont été lancées en 2019 et 2020, axées sur le renforcement de l'application du droit maritime et des capacités judiciaires des États côtiers et des institutions régionales, ainsi que sur les normes de sécurité et de sûreté portuaires. En 2021, l'Union européenne a lancé le cas pilote de son concept de présences maritimes coordonnées, qui visait à synchroniser les déploiements navals dans le golfe de Guinée, à promouvoir l'échange d'informations entre les partenaires européens et à appuyer l'architecture de Yaoundé. Le concept en est venu à être permanent dans le golfe de Guinée et est actuellement étendu au nord-ouest de l'océan Indien, y compris à la Corne de l'Afrique.
