

**LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME DANS LE
GOLFE DE GUINEE : CAS DE LA COTE D'IVOIRE ET DU
NIGERIA**

YAPO MARINA MADEL

Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nipponne du
Japon 2012-2013

Décembre 2013



AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans cette étude ne reflètent pas nécessairement les visions des Gouvernements des Etats côtiers et des organisations régionales visés, des Nations Unies, de la Fondation Nippone du Japon et de la Faculté de Droit Public International de l'Université de Gand. Elles doivent être considérées comme propres à son auteur. © 2013 YAPO Marina Madel. Tous droits réservés

RESUME

Le Golfe de Guinée (GG) est un espace maritime de plus en plus en proie à l'insécurité maritime. La piraterie maritime, les vols à main armée à l'encontre des navires, le trafic illicite de drogue en mer, la pêche INN sont autant d'activités illicites qui menacent la sûreté maritime des états côtiers de la région, notamment le Nigeria qui constitue l'épicentre de la piraterie et du vol à main armée et la Côte d'Ivoire, qui depuis 2012 enregistre plusieurs cas d'attaques et de détournement de navires. Par ailleurs, il faut souligner qu'à l'instar du GG, la criminalité maritime est un phénomène général qui concerne toutes les régions du monde, y compris celles de la Méditerranée et des Caraïbes visées dans le cadre de la présente étude.

Pour tenter d'endiguer ce phénomène, des initiatives d'ordre juridiques, institutionnelles et opérationnelles ont été entreprises tant au niveau international, régional que national. Ainsi, au niveau juridique, les Nations Unies ont établi un ensemble d'instruments juridiques internationaux dont la prise en compte des dispositions pertinentes dans les législations nationales permet de prévenir et réprimer de façon efficace et durable les actes illicites perpétrés dans les espaces maritimes nationales et internationales.

L'analyse des cadres juridiques nationaux et régionaux, eu égard aux exigences du droit international, a permis de relever que le droit interne de la Côte d'Ivoire et du Nigeria reste inapproprié à une lutte efficace contre la criminalité maritime contrairement aux régions de la méditerranée et des caraïbes, qui plus ou moins sont dotées d'une base légale qui répond aux exigences de la CNUDM, la convention SUA, de SOLAS, du code ISPS, la convention de Vienne de 1988, des traités internationaux de gestion et de conservation des ressources halieutiques et de lutte contre la pêche INN.

Sur le plan institutionnel et opérationnel, alors que les régions de la Méditerranée et des Caraïbes développent une approche régionale intégrée de la lutte, axée sur la coopération, la collaboration, la coordination des actions et la mutualisation des moyens, celle engagée par les états et la région du GG est entravée par une faiblesse institutionnelle nationale et régionale qui résulte du manque de collaboration et de coordination des actions entre les services et administrations nationales concernées, entre les organisations sous régionales existantes ainsi que des difficultés d'ordre

financiers, matériels et humains qui compromettent la pérennisation des actions de sécurisation maritime initiées tant au niveau national que régional.

Eu égard aux défaillances relevées, les états de la région du GG ainsi que les organisation sous régionales devraient s'inspirer de l'expérience enrichissante de la Méditerranée et des Caraïbes pour développer une nouvelle approche de la lutte basée sur la mise en place d'un cadre juridique qui répond aux exigences du droit international et le développement d'une approche intégrée fondée sur la collaboration, la coordination des actions et la mutualisation des moyens.

ABSTRACT

The Gulf of Guinea (GG) is a maritime area increasingly plagued maritime insecurity. Maritime piracy, armed robbery against ships, illicit drug trafficking at sea, IUU fishing are illegal activities that threaten the maritime security of the coastal states of the region, including Nigeria, which is the epicenter of piracy and armed robbery and Ivory coast, which since 2012 recorded several cases of attacks and hijacking of vessels. Moreover, it should be noted that, like GG, maritime criminality is a general phenomenon that affects all parts of the world, including the Mediterranean and the Caribbean under the scope of this study.

To try curb this phenomenon, legal, institutional and operational initiatives have been undertaken both internationally, regionally and nationally. Thus, the legal level, the United Nations has established a set of international legal instruments taking into account the relevant provision in national legislation can prevent and suppress effectively and sustainably illegal acts in national and international maritime space.

The analysis of national and regional legal frameworks, given the requirements of international law, has noted that the law in Côte d'Ivoire and Nigeria is inappropriate for an effective fight against maritime crime, unlike regions of the Mediterranean and Caribbean, which more or less have a legal basis which meets the requirements of UNCLOS, the SUA convention, SOLAS convention, the ISPS code, the Vienna convention of 1988, the international treaties management and conservation fishery resources and the fight against IUU fishing.

On the institutional and operational level, while the regions of the Mediterranean and the Caribbean develop an integrated regional approach to combat, based on cooperation, collaboration, coordination of activities and sharing of resources, the commitment by states and GG region is hampered by national and regional institutional weakness resulting from the lack of collaboration and coordination of activities between national services and administrations; between the existing sub-regional organizations, as well as financial, material and human resources difficulties which threaten the sustainability of the maritime security actions initiated both at national and regional levels.

Given the deficiencies identified, the states of the region of GG and the sub-regional organizations should be based on the learning experience of the Mediterranean and the Caribbean to develop a new approach to fight based on the implementation of a legal framework that meets the requirements of international law and the development of an integrated approach based on collaboration, coordination of actions and sharing resources.

REMERCIEMENTS

Par le biais de Monsieur Vladimir Jares, Directeur adjoint de la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer (DOALOS), j'ai l'honneur de témoigner ma profonde gratitude au Bureau des Affaires Juridiques et au Département des Affaires Economiques et Sociales des Nations Unies ainsi qu'à la Fondation Nippone du Japon de m'avoir admis au Programme de renforcement des capacités et de développement des ressources humaines des Etats côtiers en développement dans le domaine des Affaires maritimes et du droit de la mer ainsi que celui des disciplines connexes. Je suis très heureuse d'avoir franchi le cap de cette formation qui m'a permis de renforcer mes connaissances dans le domaine du droit de la mer et de la gestion des océans. A cet égard, je voudrais très sincèrement remercier le Dr François BAILET, Senior legal Officer, DOALOS, dont le pragmatisme, les remarques pertinentes et les encouragements ont été d'une très grande utilité dans le cadre cette expérience. Mes remerciements vont également à l'endroit de Valentina Germani, legal Officer, programme Advisor, DOALOS pour sa contribution à la rédaction de la thèse.

Cette formation n'aurait réussi sans le précieux concours de la faculté de droit public de l'Université maritime de Gand (Belgique) où j'ai effectué les travaux de recherche. Je remercie toute l'équipe dirigeante de cette institution, particulièrement, le Professeur Edouard Somers pour sa disponibilité et son expertise dont j'ai pu bénéficier. Je voudrais dire également un grand merci au Dr. Jasmine Coppens qui a été d'un très grand concours tout au long de cette recherche. Dr. Jasmine, sois remerciée pour ton aide si précieuse à la rédaction de cette thèse.

Qu'il me soit permise de remercier le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire à travers le Ministère des Transports et la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires d'avoir porté leur soutien à ma candidature à cette formation. Aussi, voudrais-je leur réitérer ma haute considération, en particulier à Monsieur le Ministre des Transports Gaoussou TOURE, Monsieur Benjamin Daufanguy B. SORO, Directeur de Cabinet du Ministre des Transports et le Colonel Tano Koffi Bertin, Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires.

Je voudrais également dire infiniment merci à tous mes collègues et toutes ces personnes qui m'ont apporté leur appui et fourni la documentation nécessaire à la rédaction de cette thèse en l'occurrence, le Colonel Blédé Gbaka Barthélémy, Cdt Sékou Sanogo, Cdt abbé Aké Lazare, Cdt Titré Edwige, Cdt Baya Charles, Cdt Ngoran Koffi Michel, cdt Agré Paule Valérie, Cdt koffi Dominique, Cdt Bah Bruno, Capitaine Gnépa Hyacinthe, Capitaine Tibé Jean Claude, Capitaine Gaubet Coulibaly. Je voudrais dire un grand merci au lieutenant Mbo Ohouo de la Direction des Pêches et le Capitaine de Vaisseau Yeman Sran Achille de la Marine Nationale.

Je voudrais enfin remercier tous mes amis étudiants PHD de l'Université de Gand qui m'ont apporté leur soutien durant cette riche expérience en l'occurrence les étudiants de droit public, mes amis de l'OBSG, Jean Baptiste Gnelie Gnahoua, Blaise-pascal Ntirumenyerwa Mihigo, Annick Bossou et Monsieur Badou. Soyez tous remerciés de votre compagnie et l'amitié considérable dont vous avez fait preuve durant mon séjour à Gand.

SIGLES ET ABREVIATIONS

GG : Golfe de Guinée

Pêche INN : pêche illicite, non déclarée, non réglementée

USA : United State of America

RDC : République Démocratique du Congo

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

ZEE : Zone Economique Exclusive

ORGP : Organisation Régionale de Gestion des pêches

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEEAC : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

CGG : Commission du Golfe de Guinée

OMAO : Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

CRESMAC : Centre Régional de Sécurisation maritime de l'Afrique Centrale

OMI : Organisation Maritime Internationale

Convention SUA : Convention pour la répression des actes illicites contre la Sécurité de la Navigation Maritime

Code ISPS : Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires

Convention SOLAS : Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer

CMB : Convention de Montego bay

PAI-INN : Plan d'Action International de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et à éliminer la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée.

Convention de Vienne de 1988: Convention des Nations Unies contre le Trafic illicite de Stupéfiants et de Substances Psychotropes de 1988

EUNAVFOR : European Naval Force

UE : Union Européenne

DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires

NIMASA : Nigeria Maritime Safety Agency

DPA : Direction des pêches et de l'Aquaculture

MPARH : Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques

DSV : Direction des Services de Vétérinaires

FDF : Federal Department of Fisheries

MCSU : Monitoring Control and Surveillance Unit

CILAD : Comité Ivoirien de Lutte contre l'usage de la Drogue

INTERPOL : Organisation Internationale de Police criminelle

PNUCID : Programme des Nations unies pour le Contrôle International des Drogues

NDLEA : National Drug Law Enforcement Agency

CICTA : Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique

CPCO : Comité des Pêches pour l'Atlantique Centre Ouest

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

VMS : Vessel Monitoring System

COM : Centre d'Opération Marine

FAO : Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture

SSN : Suivi-Surveillance des navires

SCS : Suivi-Contrôle-Surveillance

ACP : Afrique Caraïbe Pacifique

ONUDC : Organisation des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

FISU : Fisheries Inspection Service Unit

CSRP : Commission sous régionale des pêches

UCOS : Unité de Coordination des opérations de Surveillance

COREP : Comité Régional des pêches du golfe de guinée

OEA : Organisation des Etats des Amériques

CARICOM : Communauté Caribéenne

OEDT : Observatoire Européen des Drogues et des Toxicomanies

EUROPOL : Office Européen de Police

GHD : Groupe Horizontal de Drogue

MAOC-N : Maritime Analysis and Operations Center for Narcotics (MAOC-N) –
Centre Opérationnel d'Analyse du Renseignement Maritime pour les Stupéfiants

COPS : Comité Politique et de Sécurité

CMUE : Comité Militaire de l'UE

CICAD : Commission Inter-Américaine de Contrôle des Drogues

GC : Gouvernement Contractant

IP : Installation Portuaire

SSP : Ship Security Plan

PFSP : Port Facility Security Plan

SSO : Ship Security Officer

PFSO : Port Facility Security Officer

CSO: Company Security Officer

RSO: Organisme de Sûreté Reconnu

AIS: Automatic Identification System

SSAS : Ship Security Alerte System

LRAD : Long Rang Acoustic Device

TABLES DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	viii
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	ix
INTRODUCTION	1
PARTIE I : STRATEGIES DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME ET ANALYSE COMPARATIVE DES STRATEGIES ADOPTEES DANS LE GOLFE DE GUINEE ET DANS LES REGIONS DE LA MEDITERANEE ET DES CARAIBES	14
Chapitre 1 : Les initiatives juridiques de la lutte contre la criminalité maritime : cas de la piraterie maritime et du vol à main armée ; de la pêche illicite, non déclarée, non réglementée et du trafic illicite de drogue en mer.....	15
Section I : le cadre juridique international de lutte contre les actes illicites en mer et l'état des lieux des instruments juridiques nationaux de lutte en Côte d'Ivoire et au Nigéria.....	15
I : le cadre légal de prévention et répression de la piraterie maritime et du vol à main armée à l'encontre des navires.....	15
A : les instruments juridiques internationaux des Nations Unies et de l'Organisation Maritime Internationale.....	16
B : Etat des lieux des instruments juridiques de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en côte d'Ivoire et au Nigéria.....	21
II : le cadre légal de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN) et du trafic illicite de drogue en mer.....	26
A : les principaux instruments juridiques internationaux de lutte.....	27
B : Etat des lieux de la législation nationale de la Côte d'Ivoire et du Nigeria en matière de lutte contre la pêche INN et du trafic illicite de drogue en mer.....	34
Section II : les initiatives juridiques de la lutte contre la criminalité maritime dans les régions de la Méditerranée et des caraïbes	39
I : cadre juridique de la prévention et de la répression de la piraterie maritime et du vol à main Armée à l'encontre des navires.....	39
A : des textes de lois nationales anti-piraterie et des accords de coopération conclus par l'Union	

Européenne (UE).....	39
B : analyse comparative du cadre légal de lutte contre la piraterie maritime et le vol à main dans les états de l'UE et ceux de la cote d'ivoire et du Nigéria.....	44
II : cadre légal de la prévention et la répression du trafic illicite de drogue en mer et de la pêche INN.....	48
A : adoption d'un cadre légal de coopération.....	48
B : analyse comparative avec le cadre juridique de lutte existant en côte d'ivoire et au Nigéria.....	52
Chapitre 2 : Le cadre institutionnel et opérationnel de la lutte contre la criminalité Maritime dans le Golfe de Guinée.....	57
Section I : les initiatives institutionnelles et opérationnelles au niveau de la Côte d'Ivoire et du Nigéria ainsi que régional au niveau du golfe de guinée.....	57
I : Des institutions nationales en Côte d'Ivoire et au Nigeria, soutenues par des organisations régionales, sous régionales et internationales.....	58
A : les institutions nationales et leur mission dans la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée ainsi que le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN.....	58
B : une tentative d'institution d'un cadre de coopération régionale par les organisations régionales et sous régionales.....	63
II : les initiatives opérationnelles nationales et sous régionales.....	67
A : des actions de sécurisation des eaux sous juridiction nationales et de contrôle par l'état du port des navires de pêche en Côte d'Ivoire et au Nigeria.....	67
B : quelques initiatives sous régionales de coopération dans la lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée	71
Section II : Les initiatives institutionnelles et opérationnelles de lutte contre la criminalité maritime au niveau de la Méditerranée et des Caraïbes	73
I : les organisations régionales et leur mode opératoire dans le cadre de la lutte.....	74
A : le développement d'un cadre régional de prévention et de répression des actes illicites en mer par l'Union Européenne, l'Organisation des Etats des Amériques et la CARICOM	74
B : analyse comparative des initiatives institutionnelles avec celles de la région du golfe de guinée et les résultats obtenus	78

II : les initiatives opérationnelles.....	83
A : des initiatives d'actions conjointes entreprises.....	83
B : analyse comparative avec les initiatives du GG et les résultats obtenus.....	86
PARTIE II : PROPOSITION DE SOLUTIONS POUR UNE LUTTE EFFICACE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME EN COTE D'IVOIRE, ETAT COTIER DE LA REGION DU GOLFE DE GUINEE.	
Chapitre 1 : Elaboration d'un cadre juridique national de prévention et de Répression en Côte d'Ivoire.....	92
Section I : Révision du cadre juridique de prévention et de répression de la Piraterie maritime et du vol à main armée à l'encontre des navires.....	92
I : la loi nationale relative à la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée à l'encontre des navires en application des dispositions pertinentes du droit international y afférent	92
A : Les éléments fondamentaux de la Convention des Nations Unies sur la Droit de la Mer à prendre en compte dans les dispositions de la loi portant sur la piraterie maritime	93
B : Les éléments fondamentaux de la convention SUA devant figurer dans les dispositions de la loi portant sur le vol à main armée à l'encontre des navires	96
II : la loi portant application du chapitre XI-2 de la convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS) et du Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires	99
A : Les dispositions de la loi portant sur les responsabilités du Gouvernement Contractant.....	99
B : Les responsabilités des autres acteurs concernés.....	103
Section II : l'institution d'une nouvelle base légale de prévention et de répression du du trafic de drogue en mer et de la pêche INN.....	106
I : Révision de la loi N° 88-686 portant répression du trafic et l'usage illicite de stupéfiants et l'adoption d'un cadre de coopération bilatéral.....	106
A : Actualisation de la loi N° 88-686 portant répression du trafic et de l'usage illicite de stupéfiants, de substances psychotropes et substances vénéneuses, tenant compte des prescriptions de la convention de vienne	107

B : Accord de coopération bilatérale d'entraide judiciaire entre la Côte d'Ivoire et un état X	110
II : Révision du cadre juridique ivoirien de gestion des pêches.....	112
A : Elaboration d'une loi nouvelle sur la gestion des pêches en Côte d'Ivoire.....	112
B : Le plan d'action national visant à prévenir, contrecarrer, et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée	116
Chapitre 2 : Solutions institutionnelles et opérationnelles à la lutte contre la criminalité Maritime en Côte d'Ivoire et dans la région du Golfe de Guinée.....	119
Section I : les solutions institutionnelles nationales et régionales.....	119
I : Coordination nationale de l'action de l'état en mer par la mise en place d'un Comité Interministériel de lutte contre la criminalité maritime.....	120
A : un comité interministériel à caractère fédérateur.....	120
B : la politique et les capacités opérationnelles du comité interministériel.....	122
II : Adoption par les organisations sous régionales existantes d'une approche régionale intégrée de la lutte contre l'insécurité maritime	124
A : Adoption d'une stratégie maritime intégrée de la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de guinée.....	125
B : L'Accord de coopération de sûreté de l'espace maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre	128
Section II : Solutions opérationnelles nationales et régionales de la lutte.....	132
I : Le renforcement de l'action de l'Etat en mer	132
A : Stratégie nationale de sécurisation maritime	133
B : stratégie régionale de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états de l'Afrique de l'Ouest et du Centre	135
II : Le recours à la coopération internationale, outil essentiel au renforcement de la sûreté maritime.....	138
A : Les relations bilatérales et multilatérales entre les états du golfe de guinée, Notamment, la Côte d'ivoire et les puissances étrangères.....	139
B : La réponse opérationnelle des compagnies maritimes.....	143

CONCLUSION.....	146
BIBLIOGRAPHIE.....	157
ANNEXES.....	168

INTRODUCTION

I-Justification du choix du sujet

1- *Le Golfe de Guinée(GG), une richesse convoitée en proie à l'insécurité maritime*

1-1 *présentation du Golfe de Guinée*

Dans la mondialisation présente, la sûreté des océans est primordiale pour l'humanité. En effet, les océans ne constituent pas seulement une plateforme sur laquelle s'effectue le transport de 90 % de marchandises qui soutiennent l'économie mondiale, mais ils fournissent des ressources de toutes sortes (vivantes et non vivantes) qui constituent des moyens de subsistance aux populations d'aujourd'hui et aux générations futures. Plusieurs activités qui garantissent la vie sur terre sont menées en mer ; c'est pourquoi l'ordre ou la sûreté en mer, considéré comme générateur indirect de richesse, est l'un des piliers fondamentaux pour une richesse durable des océans¹.

Malheureusement, cet ordre et cette sûreté ne sont pas garantis car ces océans sont de plus en plus en proie à une insécurité grandissante. « La criminalité maritime constitue aujourd'hui, comme par le passé, un véritable fléau. Elle est multiforme et prend parfois une extension insoupçonnée² ». Piraterie, terrorisme, trafic de drogue en mer, pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) etc. sont aujourd'hui, autant d'actes illicites qui menacent la sûreté des océans.

Parmi les dix régions identifiées par l'Organisation Maritime Internationale comme les plus dangereuses du monde³, figurent : l'Amérique latine et les Caraïbes, la Méditerranéenne et le GG, principalement l'objet de la présente étude.

Classée par le bureau maritime international (IBM) comme la seconde région la plus dangereuse après le golfe d'Aden⁴, Le Golfe de Guinée est une partie de l'Océan

¹ Bailet, F.N., Crickard, F.W, & Herbert, G.J, *Integrated maritime enforcement : A handbook*, Halifax: Dalhousie University, 1999, at p.6

² criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques, sous la direction de Louis le Hardy de Beaulieu avec les contributions de : Philippe Gautier, Louis le Hardy de Beaulieu , Filip Schamp, Eduard Somers, Facultés Universitaires Catholiques de Mons, Unité de Formation et de Recherche en Droit, p.5. §.1

³ International Maritime Organization, *MSC.4/Circ.180, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2011*, March 1, 2012, at annex 4.

Atlantique du Sud-Ouest de l’Afrique, limité par un arc de grand cercle courant du Cap des palmes, à la frontière Ivoir-libérienne, jusqu’au Cap Lopez au Gabon⁵.

Cette région représente un véritable carrefour maritime entre l’Afrique, l’Europe, l’Amérique et l’Asie. C’est une aire de transit qui relie une dizaine de ports les plus importants de la zone (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lomé, Warri, Port Harcourt, Douala, Port Gentil, Pointe Noire et Matadi) au reste du monde. Les routes maritimes passant par le Golfe de Guinée vers les Etats-Unis d’Amérique (USA) et l’Europe sont directes, plus courtes, sans détours, plus aisées à parcourir et donc moins coûteuses.

Le GG est aussi une zone riche en ressources halieutiques. Le phénomène de l’upwelling enregistré dans l’océan atlantique sud⁶, fait de la région un réceptacle d’une importante richesse naturelle caractérisée par l’abondance des ressources halieutiques (poissons, tortues marines, crustacés, algues). Les principaux pays de la zone riche en poisson sont le Nigéria, le Ghana, la République Démocratique du Congo (RDC) et l’Angola.

En marge de cette richesse en ressources halieutiques, le GG est aussi reconnu en tant que région productrice de ressources pétrolières et minérales avec 24 milliards de barils de réserves pétrolières prouvées et une production quotidienne de 05 millions de barils (sur un total de 9 millions pour l’ensemble du continent africain). Il représente 8% des réserves mondiales et se situe au 7^{ème} rang mondial de pétrole et 9^{ème} réserve mondiale de gaz⁷.

Son espace géographique regroupe une dizaine de pays notamment, la Côte d’Ivoire, le Ghana, le Togo, le Benin, le Nigéria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Príncipe, le Congo Brazzaville et l’Angola. Cet ensemble a une population avoisinant les 438 900 000 d’habitants. En dehors de la Guinée Equatoriale, Etat « fragmenté semi-insulaire » du fait de ses possessions insulaires et de Sao Tomé et

⁴ «Toujours plus de piraterie au large de l’Afrique ». *Jeune Afrique*, 16 juillet 2011.

⁵ Délimitation proposée par les chercheurs de l’organisation hydrographique internationale «Golfe de guinée», <http://fr.wikipedia.org> consulté le 07 août 2013

⁶ Dans le courant de Benguela (au large de l’Angola), sous l’effet des vents soufflant de l’océan vers la côte, permet une remontée des eaux froides en surface. Ce phénomène appelé Upwelling, provoque la remontée des sels nutritifs (nourriture du phytoplancton) à la base de la chaîne alimentaire marine.

⁷ Michel LUNTUMBUE « piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée », GRIP, 30 sept 2011

Principe, Etat fragmenté insulaire ayant un statut d'Etat archipelagique, tous les autres Etats du GG sont des Etats côtiers.

La Côte d'Ivoire et le Nigéria, champ de notre étude, sont deux états ouverts sur le GG dont l'économie est fortement tributaire des activités maritimes. La Côte d'Ivoire est située entre 10° et 4° de latitude nord et 10° et 0° de longitude ouest, Sa façade maritime s'étend sur 550 km et son plateau continental représente 11.000 km. Elle est dotée d'une zone économique maritime vaste de 200 milles marins⁸ et dispose de deux grands ports qui constituent aujourd'hui le poumon de l'économie ivoirienne. Malheureusement, force est de constater que depuis 2012, le trafic maritime dans les eaux sous juridiction ivoirienne est de plus en plus menacé par une recrudescence des actes de vol à main armée à l'encontre des navires marchands⁹.

En ce qui concerne le Nigeria, limité au nord par le Niger, à l'est par le Tchad et le Cameroun et à l'ouest par le Bénin, il est doté d'une superficie de 923 768 km² et d'une façade maritime qui s'étend sur 853 km. Premier producteur de pétrole d'Afrique, Le delta du Niger représente avec une superficie de 24 000 km², la principale zone du Nigeria productrice de pétrole, qui aujourd'hui constitue l'épicentre de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée¹⁰. Grâce à ses huit grands ports, le transport maritime représente 80% des échanges commerciaux avec le reste du monde¹¹.

Carte du Golfe de Guinée

⁸ Côte d'Ivoire – UEMOA STAT-Agrocampus ouest, http://sirs.agrocampus-ouest.fr/prostat/wiki/index.php/C%C3%B4te_d'Ivoire

⁹ Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires, Aide-Memo sur les incidents de vols à main armée à l'encontre des navires marchands opérant en côte d'Ivoire, mars 2013, en annexe.

¹⁰ <http://diakadi.com/afriquedelouest/pays/nigeria/infos/eco.htm>

¹¹ https://www.tresor.economie.gouv.fr/2832_le-transport-maritime-au-nigeria



PRESENTATION DU GOLFE DE GUINEE

Source : gGolfeGuineeTopo.jpg Cosmovisions.com

[www. Cosmovisions.com\gGolfeGuineeTopo.htm](http://www.Cosmovisions.com/gGolfeGuineeTopo.htm)

Les richesses économiques, écologiques et la position géostratégique du GG ainsi présentées, font de la région un espace maritime précieux, convoité, en proie à la criminalité maritime. Les trafics illicites d'armes, de drogue, le vol à main armée en mer, la piraterie maritime, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) etc., sont autant d'actes illicites de plus en plus perpétrés dans cette zone et qui menacent la stabilité et le développement économique des états de la région.

1-2 la recrudescence de la criminalité maritime dans le golfe de guinée et l'impact socio économique et sécuritaire

La criminalité maritime englobe plusieurs actes illicites notamment l'ensemble des actes dont nous avons fait référence ci-dessus. Cependant, dans le cadre de notre étude nous analyserons les questions liées à la piraterie maritime et au vol à main armée ; le trafic illicite de drogue en mer et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée qui sont des actes illicites généralement commis aussi bien dans les eaux sous juridiction des états de la région, dans les eaux ne relevant d'aucune juridiction d'un état qu'en haute mer.

- ***La piraterie maritime et le vol à main armée***

L'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (CNUDM) défini la piraterie est comme :

a/ tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i/ contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

ii/contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état ;

b/ tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire pirate ;

c/ tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettre a/ ou b/, ou commis dans l'intention de les faciliter.

Quant au vol à main armée, il est défini dans la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires comme:

(a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte déprédation , ou menace, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et directement contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de tel navire , à l'intérieur des eaux intérieures, des eaux archipélagiques et de la mer territoriale;

(b) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis à la lettre (a) ou commis dans l'intention de les faciliter.

Ces deux définitions dénotent de la différence qui existe entre ces deux actes quand bien même il s'agit d'actes semblables mais les lieux où ils sont perpétrés constituent un élément essentiel pour les caractériser et déterminer la compétence.

Alors que le GG était confronté aux vols à main armée visant notamment les installations pétrolières ou les navires transitant dans le delta du Niger, l'on assiste depuis 2008 à des attaques et des détournements de navires au delà des eaux sous juridiction des états. Les pirates sont aujourd'hui assez équipés, organisés et durcissent leurs méthodes pour saisir des navires de fort tonnage ou des navires de faibles volumes

mais de grande valeur marchande, et n'hésitent plus à prendre des otages pour demander des rançons.

58 incidents ont été rapportés en 2012, y compris les détournements de navires avec 207 membres d'équipage pris en otage. Le Nigeria constitue l'épicentre de ces attaques avec 27 incidents en 2012, contre 10 en 2011. Sur les 58 attaques de 2012, 37 au moins ont été perpétrés avec des armes. En Côte d'Ivoire, 05 incidents ont été rapportés en 2012 contre 01 en 2011. Au dernier trimestre de 2012 un tanker Panamax a été détourné au large des côtes ivoiriennes par des pirates suspectés de nationalité nigériane¹². En raison de l'impuissance des autorités ivoiriennes face à ce détournement, ce navire s'est retrouvé au large des côtes du Nigeria dépouillé de toute sa cargaison.

La montée de la piraterie maritime et des vols à main armée dans le GG est à l'évidence une menace pour les économies des pays riverains, qui dépendent des activités portuaires pour leurs exportations ou leurs approvisionnements extérieurs. C'est aussi un problème pour toute l'industrie maritime qui enregistre des pertes importantes.

- ***Trafic illicite de drogue en mer***

Les sonnettes d'alarme ont été tirées en ce qui concerne le volume de cocaïne transitant dans la région (environ 50 tonnes par an). L'Afrique de l'Ouest, qui n'a jamais été confrontée à des problèmes de drogue par le passé, est devenue une plaque tournante du trafic de cocaïne. Les ports et les aéroports internationaux sont utilisés par ces réseaux criminels pour les trafics de drogue de l'Asie (héroïne et substances psychotropes), l'Amérique latine (cocaïne), Afrique du Nord (résine de cannabis) et Europe (substances psychotropes)¹³.

De 2004 à 2007, au moins deux pôles de transbordement distincts sont apparus en Afrique de l'Ouest : l'un en Guinée-Bissau et en Guinée, l'autre dans le golfe du Bénin, qui s'étend du Ghana au Nigéria¹⁴.

¹² International Maritime Organization, *MSC.4/Circ.180, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report-2011*, March 1, 2012, at p.3.

¹³ UNODC,(2008).trafic de drogue comme menace à la sécurité en Afrique de l'ouest et son impact sur la sécurité dans les Etats fragiles

¹⁴ Afrique de l'ouest et Afrique centrale : situation actuelle, <http://www.unodc.org/unodc/fr/drug-trafficking/west-and-central-africa.html>

Le Nigeria est un point de transit pour l'héroïne et la cocaïne destinées aux marchés Européens, de l'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord. En 2008, le Nigérian Drug Law Enforcement Agency (NDLEA) a enregistré une saisie de 335,535.34 Kilogrammes (kg) de cannabis, 530,4033 Kg de substances psychotropes, 3655,4904 Kg de cocaïne et 11.6054 kg d'héroïne¹⁵. La vulnérabilité de l'Afrique de l'Ouest à la drogue et au crime s'aggrave de plus en plus. La montée du trafic de drogue compromet non seulement la survie de ces Etats mais également la sécurité régionale en raison de la nature transnationale de ces crimes qui menacent de transformer la région en un épicrocentré d'instabilité et d'anarchie.

- *la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)*

La pêche INN est un phénomène qui s'insinue dans toutes les régions du monde, en haute mer, dans les zones économiques exclusives et dans les pêcheries côtières. Elle inclut des activités diverses telles que la pêche non autorisée dans les zones économiques exclusives (ZEE) et dans les Organisations Régionales de Gestion des Pêches (ORGP), la prise d'espèces jeunes et protégées, l'utilisation d'engins prohibés, la non déclaration des prises, etc¹⁶. En l'absence de contrôle efficace, ces activités posent des problèmes graves dans tous les types de pêcheries: industrielles, de petite taille et artisanales, avec des impacts environnementaux, économiques et sociaux potentiels.

Des estimations récentes évaluent la pêche INN entre 10 et 23 milliards de dollars US chaque année dans le monde, bien qu'il soit difficile d'en calculer l'étendue exacte, étant donné le caractère occulte des activités. Les pays en développement sont les plus à risque face à la pêche illicite, les prises totales estimées en Afrique de l'Ouest sont 40 % supérieures aux prises déclarées¹⁷.

Profitant de la défaillance des états en matière de gestion des ressources, la pêche INN génère à leurs acteurs, un revenu de plus de 10 000 \$ par bateau par jour. La perte de

¹⁵ Drug prevention-United Nations Office on Drugs and Crime, <http://www.unodc.org/nigeria/en/drug-prevention.html>

¹⁶ Confère la définition au chapitre II.3 du plan d'action international de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et décourager la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

¹⁷ Illegal Unreported Unregulated (IUU) Fishing in West Africa (Nigeria & Ghana) by Professor A. Eyiwunmi Falaye ffs Department of Wildlife & Fisheries Management University of Ibadan, Ibadan Nigeria Report of a study prepared for MRAG http://www.mrag.co.uk/Documents/IUU_WestAfrica.pdf

poisson due à la pêche illicite est estimée à 3 000 000 \$ par bateau dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. Au Nigeria, la valeur estimée des captures exploitées par la pêche INN est de plus de 30 millions de dollars américains par an¹⁸.

1.3 Nécessité d'une lutte efficace face à l'ampleur de ces actes illicites dans le GG

Au regard des menaces que représentent la montée de la criminalité maritime dans la région, la lutte devient dès lors un enjeu primordial pour la région. Les Etats du GG ainsi que la communauté internationale s'interrogent désormais sur la meilleure manière d'endiguer ce problème avant qu'il ne prenne une ampleur déstabilisatrice.

Des initiatives ont été prises tant au niveau international, régional, que national. En tant que phénomène mondial qui affecte aussi bien les eaux internationales que nationales, des instruments juridiques internationaux¹⁹ ont été élaborés et adoptés par les Nations Unies et mis à la disposition des états pour servir de base juridique internationale à la lutte contre tous ces actes illicites en mer.

Dans le cadre du GG, deux résolutions ont été adoptées par le Conseil de Sécurité des Nations Unies à savoir les résolutions 2018²⁰ et 2039²¹ dans lesquels le Conseil de Sécurité engage les états ainsi que les organisations régionales Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique du Centre (CEEAC) et la Commission du Golfe de Guinée (CGG) à une coopération régionale et à la mutualisation des moyens de lutte.

¹⁸ Idem http://www.mrag.co.uk/Documents/IUU_WestAfrica.pdf

¹⁹ la convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982, le code ISPS, l'accord des Nations Unies de 1995 sur le stock de poissons chevauchant et grands migrateurs, le code de conduite de la FAO de 1995 pour une pêche responsable, le plan d'action international de la FAO et la convention de 1988 sur le trafic de drogue et de substances psychotropes

²⁰ Resolution 2039 (2012) Adopted by the Security Council at its 6727th meeting, on 29 February 2012 *Urges* States of the region of the Gulf of Guinea to take prompt action, at national and regional levels with the support of the international community where able, and by mutual agreement, to develop and implement national maritime security strategies, including for the establishment of a legal framework for the prevention, and repression of piracy and armed robbery at sea and as well as prosecution of persons engaging in those crimes, and punishment of those convicted

²¹ Resolution 2018 (2011) Adopted by the Security Council at its 6645th meeting, on 31 October 2011: *Encourages* States of ECOWAS, ECCAS and the GGC, through concerted action, to counter piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea through the conduct of bilateral or regional maritime patrols consistent with relevant international law; and *requests* the States concerned to take appropriate steps to ensure that the activities they undertake pursuant to this resolution, do not have a practical effect of denying or impairing freedom of navigation on the high seas or the right of innocent passage in the territorial sea to vessels of third States;

Suite à ces recommandations, des initiatives opérationnelles ont été entreprises au Nigeria et au Benin où des patrouilles conjointes ont été organisées grâce à un accord bilatéral de sécurisation des côtes béninoises signé par les deux pays. De même, les états de l'Afrique centrale unis au sein de la CEEAC avait déjà initié la sécurisation de la région de l'Afrique centrale.

Au niveau régional, les organisations régionales et sous régionales à savoir la CEEAC, la CEDEAO, la CGG et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO) ont élaborés et adoptés chacune, dans leur sphère de compétence un cadre de coopération.

Ainsi, la CEEAC a décidé en octobre 2009 de préserver les intérêts vitaux en mer des Etats de l'Afrique centrale par la création d'un centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) dont l'objectif est d'assurer l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États de l'Afrique centrale.

L'OMAO, a également proposé une solution communautaire à la lutte contre les menaces par l'adoption de la résolution N° 193/12/03 qui met en place un cadre légal de coopération pour la lutte contre les menaces de sûreté par le projet de création d'un réseau régional de garde-côte intégré .

Les travaux conduits par les experts de la CEDEAO ont permis l'élaboration d'un code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans la région du GG dont l'application n'est pas encore effective car celui-ci vient récemment d'être adopté par les chefs d'états de la région d'Afrique de l'ouest et du centre²².

Notons qu'en dépit de toutes ces initiatives, la criminalité maritime dans le golfe de guinée n'a cessé de se développer particulièrement au Nigeria et dans les états voisins tels que le Cameroun, le Bénin et récemment la Côte d'Ivoire

II- PROBLEMATIQUE

²² Il a été adopté le 25 mars 2013, à l'occasion du sommet des chefs d'états et de gouvernement du golfe de guinée sur la sûreté et la sécurité maritimes, tenu à Yaoundé au Cameroun.

Face à l'ampleur du phénomène, en dépit de toutes ces initiatives, il convient de nous interroger sur l'efficacité de la stratégie de lutte adoptée par les états et la région du GG. Quels sont les causes d'un tel échec ?

Plusieurs raisons sous-tendent cet échec. Certes, de nombreuses actions ont été menées dans le cadre de la lutte, mais l'essentiel, c'est-à-dire le fondement d'une lutte efficace reste encore à être établi. En effet, il convient de faire remarquer que la lutte menée par le Nigeria et la Côte d'Ivoire, pose un problème fondamental de cadre juridique, institutionnel, et opérationnel.

Sur le plan juridique il est important de s'interroger sur l'efficacité du cadre légal mis en place par chaque état pour réprimer la criminalité maritime. Les instruments juridiques internationaux adoptés par les Nations Unies peuvent-ils sans être transposés dans la législation nationale ou régionale, permettre une prévention et une répression efficace des actes illicites commis dans les eaux nationales et internationales ?

Malheureusement, il convient de relever que le cadre juridique de la lutte reste problématique car les textes nationaux du Nigeria et de la Côte d'Ivoire demeurent obsolètes. la CNUDM, le chapitre XI-2 de la convention SOLAS, le code ISPS ; l'Accord des Nations Unies 1995 sur le stock de poissons chevauchant et grands migrateurs ; le code de conduite de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) de 1995 , le plan d'action international de la FAO pour une pêche responsable et la convention de 1988 sur le trafic de drogue et de substances psychotropes sont autant d'instruments internationaux dont les dispositions pertinentes pour mener une lutte efficace n'ont pas encore été prises en compte dans le droit interne des deux états. Il s'agit notamment des dispositions relatives à la définition des infractions, la criminalisation, la compétence juridictionnelle, aux mesures coercitives et à la coopération.

Au niveau institutionnel, la coopération et la coordination des actions tant au niveau des institutions nationales qu'au sein des organisations régionales constituent une réelle entrave à une efficacité de la lutte. Au niveau régional, certes, la volonté politique est très souvent manifestée à l'occasion des grandes rencontres, mais au terme de ces réunions et sommets, les grandes résolutions et autres recommandations relatives à la coopération régionale et à la coordination des actions sont malheureusement rangées

dans les tiroirs et les états sont livrés en pâture aux pirates et aux autres criminels de la mer.

Sur le plan opérationnel, la capacité opérationnelle des états reste limitée. Les états sont confrontés à un manque criard d'équipements pour assurer les opérations de patrouille en mer. De même, la compétence des ressources humaines commises aux responsabilités de sécurisation et de contrôle reste problématique.

III- Objet et objectifs :

1- Objet

Les hypothèses qui président à la compréhension de cette étude sont :

- La criminalité maritime, un phénomène mondial qui menace la sûreté de plusieurs régions du monde notamment l'Afrique, l'Amérique, la Méditerranée, les Caraïbes, l'Asie pour laquelle toutes ces régions se mobilisent de diverses manières pour endiguer ce phénomène principalement, la Méditerranée et les caraïbes qui font également l'objet de la présente étude ;
- La lutte contre la piraterie maritime, les vols à main armée, le trafic de drogue en mer, la pêche INN sont respectivement régis par des instruments juridiques internationaux dont les dispositions ne sont pas encore transcrites dans le droit interne du Nigéria et de la Côte d'Ivoire ;
- les Etats du GG sont dépourvus de stratégies efficaces en matière de lutte contre l'insécurité maritime au regard du cadre juridique de prévention et de répression problématique , de la faiblesse des institutions en place due à l'absence d'une véritable politique de coordination et d'harmonisation des actions de lutte et de l'insuffisance des capacités opérationnelles au niveau national et régional.

Au vu de ces hypothèses et de la problématique ci-dessus mentionnées, la présente étude a pour objet de :

- Identifier les dispositions pertinentes des instruments juridiques internationaux devant figurer dans la législation nationale des états en matière de piraterie

maritime, de vols à main armée en mer, de pêche illicite, de trafic de drogue en mer ;

- analyser les textes nationaux existants sur la base des dispositions pertinentes du droit international relatif à criminalisation, la compétence, la définition des infractions, aux mesures coercitives, et à la coopération ;
- relever les dysfonctionnements du cadre institutionnel et opérationnel de la lutte au regard du cadre de la lutte communautaire et harmonisée adoptée dans les régions de la Méditerranée et des Caraïbes.

2- objectif

- le but visé, est d'aider les états de la région principalement la Côte d'Ivoire, à actualiser sa législation en lui fournissant les éléments requis en la matière;
- proposer à partir du modèle adopté dans la Méditerranée et les Caraïbes, un mécanisme de coopération adéquat pour assurer une meilleure approche intégrée et harmonisée de la lutte tant au niveau national que régional ;
- au regard de l'expérience de la Méditerranée et des Caraïbes, encourager les autorités politiques et les organisations sous régionales à accorder une priorité aux questions de sûreté maritime en soutenant au plus haut niveau la mise en œuvre effective et efficace des politiques maritimes nationales et régionales, indispensable pour assurer une efficacité contre l'insécurité maritime.

IV- Methodologie

La méthodologie adoptée dans la présente étude est basée sur une analyse des sources primaires et une revue de la littérature existante sur la question de la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée, en Somalie, dans les Caraïbes et la Méditerranée. Des documents physiques et électroniques ont été consultés et portent sur des textes réglementaires nationaux, sous-régionaux et internationaux, des articles de journaux, des analyses, des mémoires et travaux de recherches etc.

Notre étude consistera à faire tout d'abord un état des lieux du cadre juridique, institutionnel et opérationnel de la lutte dans la région du GG principalement au Nigeria et en Côte d'Ivoire. Ensuite, nous présenterons les initiatives de la région des Caraïbes

et de la Méditerranée, deux régions confrontées à la criminalité maritime mais qui s'attaquent à ce phénomène par une approche essentiellement communautaire et harmonisée. Enfin, Nous procéderons à une analyse des différents cadres de lutte présentés dont le but sera de relever les forces et faiblesses des stratégies adoptées.

Par ailleurs, il est important de préciser que le cadre juridique sera analysé sur la base des dispositions internationales pertinentes que nous avons énumérées en amont. Au terme de cette analyse, nous pourrions au regard des résultats obtenus à partir de la stratégie adoptée dans la Méditerranée et les Caraïbes, proposer une stratégie de lutte à la Côte d'Ivoire, qui bien entendu ne pourra être efficace que si une approche régionale intégrée est mise en place.

La méthodologie et la problématique de notre étude nous ont permis d'élaborer un plan structuré en deux parties. Dans la première partie, nous présenterons les stratégies de lutte contre la criminalité maritime et nous ferons une analyse comparative des différentes stratégies adoptées dans le GG, la Méditerranée et la région des Caraïbes. Cette partie consistera à présenter en premier lieu le cadre juridique international de lutte, ensuite le cadre juridique, institutionnel et opérationnel de la lutte en Côte d'Ivoire, au Nigeria, dans la Méditerranée et les Caraïbes. Suite à cette présentation, une analyse comparative des stratégies de lutte sera faite pour en faire ressortir les faiblesses et les forces des stratégies adoptées et proposer des solutions à la Côte d'Ivoire en vue d'une lutte efficace dans la seconde partie de notre étude à partir de l'expérience positive de la Méditerranée et des Caraïbes.

Cette seconde partie consistera à fournir dans un premier temps, des éléments essentiels à l'élaboration d'une législation nationale pouvant assurer une prévention et une répression des actes illicites en mer, puis à fournir une solution institutionnelle fondée sur la coordination de l'action de l'état en mer et une approche régionale intégrée ainsi qu'une solution opérationnelle axée sur le renforcement de l'exercice de l'état en mer et un appui internationale en vue de l'amélioration des capacités opérationnelles de la Côte d'Ivoire ainsi que des états de la région du GG.

**PREMIERE PARTIE : STRATEGIES DE LUTTE CONTRE LA
CRIMINALITE MARITIME ET ANALYSE COMPARATIVE DES
STRATEGIES ADOPTEES DANS LE GOLFE DE GUINEE ET
DANS LES REGIONS DE LA MEDITERANEE ET DES CARAIBES**

CHAPITRE I : LES INITIATIVES JURIDIQUES DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME : CAS DE LA PIRATERIE MARITIME, DU VOL A MAIN ARMEE, DE LA PECHE ILLICITE ET DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUE EN MER

« nullum crimen nulla poena sine lege » c'est à dire pas de crime, pas de sanction sans loi. Au regard de cette réalité, et vue la dimension mondiale du phénomène et ses conséquences sur la stabilité des états et du monde, il était donc impératif qu'une base légale internationale soit établie afin de régir la lutte contre ces crimes. Toutefois pour faciliter la pleine application des dispositions internationales spécifiques, et assurer une prévention et répression efficace, il est recommandé aux états parties d'intégrer dans leur droit interne les dispositions internationales prévues à cet effet. Le présent chapitre sera le cadre de vérifier l'état d'adaptation des lois nationales aux prescriptions internationales. Ainsi, nous procéderons d'une part à la présentation du cadre juridique international de la lutte contre les actes illicites en mer et ferons l'état des lieux des instruments juridiques de lutte en Côte d'Ivoire et au Nigéria (**section I**) et d'autre part, nous présenterons les initiatives juridiques de la lutte dans les régions de la méditerranée et caribéennes (**section II**).

Section I : le cadre juridique international de la lutte contre les actes illicites en mer et l'état des lieux des instruments juridiques nationaux de lutte en Côte d'Ivoire et au Nigéria

La lutte contre la piraterie maritime, le vol à main armée, la pêche INN et le trafic illicite de drogue en mer est régie tant par le droit international que par le droit interne de chaque état. Cette première section permettra donc de présenter le cadre légal de la prévention et de la répression de la piraterie et du vol à main armée (**I**) ainsi que de la lutte contre la pêche illicite et du trafic de drogue en mer (**II**).

I- Le cadre légal de la prévention et de la répression de la piraterie et du vol à main armée

La lutte contre la piraterie et le vol à main armée est régie par des instruments juridiques internationaux (A) dont les dispositions doivent être prises en compte dans la législation nationale de la Côte d'Ivoire et du Nigeria dont nous ferons l'état des lieux (B)

A- Les instruments juridiques internationaux des Nations Unies et de l'OMI

1- La Convention des Nation Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (CNUDM)

La Convention sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, est la convention qui, à travers les articles 100 à 107 et 110, définit un régime juridique de droit international à la répression de la piraterie. La définition de l'acte de piraterie, la criminalisation, la compétence universelle, les mesures coercitives, et la coopération internationale constituent entre autres les dispositions pertinentes de la CNUDM qui servent de base à la lutte contre la piraterie maritime.

- ***Définition de la piraterie***

L'article 101 de la Convention, définit la piraterie comme :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

Au regard de cette définition, quatre conditions cumulatives sont fixées par la convention pour qualifier l'acte de piraterie :

- la zone géographique : qui est soit la haute mer, soit dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, soit dans la zone économique exclusive conformément au paragraphe 2 de l'article 58²³.

²³ Art 58 sur le droit et obligations des autres états dans la zone économique exclusive en son paragraphe 2 dispose : les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie

- La qualification selon le type d'acte c'est-à-dire que l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation, de participation à l'acte de violence, et d'incitation à le commettre ou à le faciliter;
- La qualification selon laquelle deux navires ou aéronefs doivent être en présence dont l'un est un navire/aéronef pirate défini par l'article 103²⁴ et l'autre comme un navire/aéronef victime ; et enfin l'acte doit être perpétré à des fins privées.

- ***La criminalisation de la piraterie***

La CNUDM ne prévoit pas dans ses dispositions les sanctions à infliger aux auteurs de la piraterie. Mais elle autorise par le biais de l'article 105, les états à arrêter et à poursuivre les auteurs d'actes de piraterie et à fixer les peines applicables selon la nature du délit. Ce qui implique que la piraterie, telle que définie à l'article 101 doit être érigée en infraction dans le droit interne de tout état.

- ***La compétence universelle***

Il s'agit d'une exception à la juridiction exclusive de l'état pavillon en haute mer. En effet, en application de l'article 105 de la CNUDM²⁵, il ne doit pas nécessairement exister un lien de juridiction entre l'état qui exerce sa compétence et les auteurs présumés, les navires/aéronefs pirates, les victimes ou les navires/aéronefs victimes. La piraterie constitue ainsi un délit pour lequel la compétence universelle peut s'exercer.. La convention autorise donc, les états à établir leur compétence à l'égard des actes de piraterie commis en haute mer ou tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état. Ce qui implique qu'en se dotant d'une compétence universelle, l'état est désormais en mesure de poursuivre et de juger tout auteur présumé d'actes de piraterie.

- ***L'exercice des mesures coercitives***

L'article 105 décrit les mesures spécifiques que les états peuvent prendre pour réprimer la piraterie en haute mer ou toute autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état

²⁴ Art 103 de la CNUDM« *Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables* »

²⁵ L'article 105 de la CNUDM dispose : tout état peut en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état 1) 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 ; 2) appréhender les personnes et 3) saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'état qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

(saisie de navire ou aéronef pirate, saisie de biens à bord, appréhender les personnes et se prononcer sur les peines à infliger ainsi que les mesures à prendre). Selon l'article 107 de la CNUDM, seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet²⁶ sont habilités à visiter le navire et faire une saisie pour cause de piraterie²⁷. L'arraisonnement d'un tel navire en haute mer n'est possible que s'il ya des raisons sérieuses de soupçonner qu'il se livre à des actes illicites²⁸

- ***La coopération internationale***

La CNUDM, en son article 100 dispose que *“ tous les états coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie ”*. Un état, tout en ayant l'occasion de prendre des mesures contre les pirates, négligerait de le faire, violerait un devoir que le droit international lui impose²⁹. Les dispositions de l'article 100 sont également soutenues par plusieurs résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies et de l'Assemblée Générale de l'ONU, notamment les résolutions 1816 (2008), 1814(2008) portant sur la région de la Somalie, et les résolutions 2018(2011) et 2039(2011) en ce qui concerne la région du GG. Ces résolutions insistent sur l'importance de la coopération internationale au niveau mondial, régional, sous régional et bilatéral pour réaliser l'objectif de la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée.³⁰ A cet effet, la résolution A/RES/37 de l'Assemblée générale de l'ONU invite les états à prendre les mesures requises dans le cadre de leur législation interne pour faciliter l'arrestation et le jugement des auteurs présumés, et engage vivement tous les états à lutter activement en coopération avec l'OMI en adoptant des mesures et en se dotant d'une législation nationale.³¹

²⁶ Au sens de l'art 29 de la convention, un navire de guerre est un *“navire qui fait partie des forces armées d'un état et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet état et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire”*.

²⁷ Article 107 de la CNUDM

²⁸ Article 110 de la CNUDM

²⁹ Se reporter au document A/CN.4/104.P.282

³⁰ UNGAR A/RES/59/24 paragraphe 47, A/RES/60/30 para 50, A/RES/ 64/71 para.69 & 76, A/RES/65/37A paragraphe 82 & 89, A/RES/66/231 paragraphe 81.

³¹ Résolution 65/37 de l'Assemblée générale de l'ONU, en date du 07 décembre 2010, paragraphe 86

Au terme de cette présentation du cadre juridique international de lutte contre la piraterie maritime, intéressons nous à présent aux autres cadres juridiques internationaux de prévention et de répression des actes illicites à savoir la convention SUA et le code ISPS.

2- La convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation de 1988 (SUA), son protocole de 2005 et le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS)

2-1 la convention SUA et son protocole de 2005

Adoptée par l'OMI le 10 mars 1988, la Convention SUA vient combler le vide juridique laissé par la CNUDM en ce qui concerne la lutte contre les actes illicites commis dans les eaux territoriales, notamment le vol à main armée. Nous présenterons donc les principaux éléments qui régissent la lutte contre les actes illicites visés en son article 3.

- ***définition***

La Convention SUA établie en son article 3 une liste d'infractions qui ne mentionnent pas de façon expresse le terme vol à main armée mais grâce à une analyse des actes visés, nous retenons que le vol à main armée est défini aux alinéas a et b de l'article 3.1. Ces alinéas définissent le vol à main armée comme « *tout acte illicite, intentionnel de violence commis à l'encontre d'un navire ou des personnes à son bord de nature à compromettre la sécurité de la navigation maritime*³² ; *toute tentative à commettre les actes visés au paragraphe a et b ; toute incitation, complicité à la commission et menace à le commettre* » il faut préciser que ces actes doivent être commises dans les mers territoriales, les eaux intérieures et archipélagiques des états³³. Soulignons par ailleurs, que le vol à main armée est défini de façon expresse et simplifiée dans la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires³⁴.

³² Se rapporter à l'art.3, para.1 a) b)

³³ L'article 4 et le paragraphe 2.2 de l'annexe de la résolution A.1025(26) relatif au code de conduite des enquêtes sur les crimes de la piraterie et du vol à main armée

³⁴ il est défini comme : (a) *Tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte déprédation , ou menace, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et directement contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de tel navire , à l'intérieur des eaux intérieures, des eaux*

- ***La criminalisation***

La Convention SUA en son article 5 oblige les états parties à réprimer les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées selon la nature de la gravité de ces infractions³⁵. Les détails relatifs aux peines n'étant pas fournis par la convention, il revient donc aux états parties de déterminer les peines applicables pour les infractions visées.

- ***La compétence***

Sous la convention SUA, tout état partie qui a un lien avec le crime, de par la nationalité de la victime, de l'auteur et du navire, est soit obligé³⁶, soit, peut³⁷ établir sa compétence aux fins de connaître les infractions prévues à l'article 3. En plus de la compétence principale qui exige un lien entre l'État et l'infraction ou son auteur, la convention oblige tout autre État, qui bien que n'ayant aucun lien avec l'infraction ou son auteur, à prendre des mesures pour établir sa compétence dans le cas où l'auteur présumé est présent sur son territoire et où il n'est pas extradé³⁸. Cette compétence dite secondaire est analysée dans le contexte de l'obligation de poursuite ou d'extradition³⁹. Il s'agit ici d'un moyen pour s'assurer de la poursuite des présumés auteurs lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'un état partie.

- ***La Coopération internationale***

La convention SUA développe le devoir de coopération entre les états parties en vue de prévenir et réprimer les actes illicites. Cette coopération doit être établie dans le cadre des procédures de poursuite judiciaire. Ainsi, la convention en son article 12 prévoit que tous les états parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute la procédure pénale, relative aux infractions prévues à l'article 3 et demande que les états s'acquittent de leurs obligations relatives à tout traité d'entraide judiciaire conclu⁴⁰.

2-2 Le Code ISPS

archipélagiques et de la mer territoriale; (b) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis à la lettre (a) ou commis dans l'intention de les faciliter.

³⁵ Article 5 de la convention SUA

³⁶ Art.6(1) de la convention SUA

³⁷ Art.6(2) de la convention SUA

³⁸ Art.6(4) de la convention SUA

³⁹ Art. 6(1) de la Convention SUA

⁴⁰ Se rapporter à l'article 12 de la convention SUA

L'amendement du chapitre XI de la convention SOLAS devenu chapitre XI-2 sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime consacre l'adoption du code ISPS le 12 décembre 2012 par la Conférence des Gouvernements Contractants à la convention SOLAS. Il s'agit d'un instrument juridique international de prévention des actes illicites à l'encontre des navires et des installations portuaires.

Il a pour objectif d'établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les Administrations, les secteurs maritimes et portuaires pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires et les installations portuaires utilisés dans le commerce international. Il établit les rôles et les responsabilités que les états parties doivent assumer tant au niveau national qu'international pour garantir la sûreté maritime.

Doté de deux parties dont l'une obligatoire (A) et l'autre facultative (B), le code impose aux gouvernements contractants depuis sa date d'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2004, la mise en œuvre des prescriptions de la partie A, aux fins de garantir la sûreté du système de transport maritime mondial⁴¹. Ainsi, dans l'optique d'assurer une meilleure application desdites prescriptions par les acteurs concernés, tout état partie à la convention SOLAS est obligé de désigner une autorité en charge de veiller à l'application du code (autorité désignée) et de transcrire les dispositions relatives aux responsabilités des gouvernements et obligations des compagnies dans le droit interne.

Au terme de la présentation du cadre juridique internationale de la lutte contre la piraterie et vol à main armée, il convient de vérifier la prise en compte effective de ses dispositions dans le droit interne des états. Pour ce faire, nous allons procéder à un état des lieux des différents instruments juridiques de lutte existants en la matière en Côte d'Ivoire et au Nigéria.

B- Etat des lieux des instruments juridiques de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en Côte d'Ivoire et au Nigéria

Le Code de la Marine Marchande, le Code Pénal Ivoirien, le Territorial Waters Act, l'Accord de coopération Bénin-Nigéria et la loi Nigériane portant application du Code

⁴¹ Se rapporter à l'avant propos du code ISPS, para.2

ISPS, sont autant d'instruments juridiques dont disposent la Côte d'Ivoire et le Nigéria en matière de lutte contre la piraterie et du vol à main armée. L'examen des dispositions respectives de ces instruments nous permettra de vérifier leur conformité ou non aux exigences du droit international.

1- le cadre juridique ivoirien : la loi n° 61-349 du 09 novembre 1961 portant institution du code de la marine marchande et le code pénal ivoirien

- ***la loi n° 61-349 du 09 novembre 1961 portant institution du Code de la Marine Marchande***

Le Code de la Marine Marchande est la loi qui régie les activités maritimes et portuaires en Côte d'Ivoire. Il constitue à cet effet, l'un des instruments juridiques dont dispose la Côte d'Ivoire en matière de répression de la piraterie, telle que définie en ses articles 228, 229, 230 et 231⁴². Plusieurs définitions du pirate sont données par ces 4 articles. Ainsi, conformément à ces articles, seront poursuivis et jugés comme pirates sous la loi n° 61-349 du 09 novembre 1961 portant code de la marine marchande ivoirienne :

tout membre d'équipage qui a embarqué à bord d'un navire armé et naviguant sans avoir été muni pour le voyage d'actes constatant la légitimité de l'expédition; tout ivoirien embarqué sur un navire ivoirien qui commet à main armée des actes de violence ou de déprédation contre un autre navire ivoirien ou étranger, sa cargaison ou les personnes à bord ; tout ivoirien à bord d'un navire qui commet des actes d'hostilités contre un autre navire, son équipage ou sa cargaison ; tout membre d'équipage ivoirien qui commet un acte de violence sur le capitaine de navire dans lequel il est embarqué et s'empare de celui-ci ou le livre à des pirates. Une telle définition de la piraterie ne s'inscrit malheureusement pas dans le cadre de celle établie par la CNUDM.

En ce qui concerne la criminalisation, ces infractions sont passibles d'une peine allant des travaux forcés à perpétuité à la peine de mort⁴³. Il est important de souligner à cet effet, que la peine de mort a été abolie par la nouvelle constitution ivoirienne⁴⁴.

⁴² Se rapporter au document annexe, relatif au code de la marine marchande ivoirienne

⁴³ Les articles 232 à 236 du code de la marine marchande

⁴⁴ Article 2 de la nouvelle Constitution ivoirienne : « toute sanction tendant à la privation de la vie humaine est interdite »

En outre, en ce qui concerne la compétence, l'article 149 établit une compétence juridictionnelle pour juger les pirates et dispose : « *La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires ivoiriens appartient aux juridictions de droit commun* ».

Une liste d'intervenants habilitée à exercer les mesures de coercition en matière de recherche et de constatation de l'infraction est établie par l'article 150 du code⁴⁵. L'une des mesures coercitives prévue dans le cadre de cette répression est la vente des navires capturés pour cause de piraterie. Cette vente sera ordonnée par le tribunal et le produit de la vente sera versé à un fonds spécial destiné à financer des œuvres sociales ou professionnelles maritimes.⁴⁶

- ***Le code pénal ivoirien***

Le code pénal ivoirien est un instrument juridique national de répression de toutes les infractions de droit commun. Ainsi en son article 2, il donne une définition générale de l'infraction en ces termes : « *Constitue une infraction : tout fait, action ou omission, qui trouble ou est susceptible de troubler l'ordre ou la paix publique en portant atteinte aux droits légitimes soit des particuliers soit des collectivités publiques ou privées et qui, comme tel, est légalement sanctionné* ». Il s'agit ici d'une définition de toutes les infractions de droit commun qui sont contenues dans cet article et qui ne fait référence nulle part à la piraterie et au vol à main armée en mer. Par ailleurs, Il qualifie l'infraction de crime lorsqu'elle est passible soit, de la peine de mort, soit, d'une peine privative de liberté perpétuelle ou supérieure à 10 ans et de délit, si elle est passible d'une peine privative de liberté ou d'amende. Ce qui implique que l'acte commis par le pirate, tel que défini dans le code maritime est qualifié de crime selon le code pénal ivoirien. Notons qu'en raison de l'abolition de la peine de mort par la nouvelle constitution ivoirienne, la peine prévue à l'encontre des pirates tels que définis par le code de la marine marchande ne peut malheureusement à ce jour, être appliquée eu égard la non actualisation de la criminalisation de l'acte dans le code pénal ivoirien.

En ce qui concerne la compétence juridictionnelle, l'article 15 stipule que les juridictions sont compétentes pour les infractions commises dans les eaux territoriales, à bord des navires et aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire⁴⁷. De même, celles-ci

⁴⁵ Se rapporter à l'article 150 du code de la marine marchande en annexe

⁴⁶ Se rapporter à l'article 236 et 143 du code de la marine marchande en annexe

⁴⁷ Se rapporter à l'article 15 du code pénal en annexe

doivent être commises par des ivoiriens à bord de navires ivoiriens ou étrangers. Il s'agit ici d'une compétence basée sur le principe de territorialité et de nationalité. Il n'est fait mention nulle part d'une compétence universelle.

Au terme de la présentation du cadre juridique ivoirien de lutte contre la piraterie maritime, retenons que la répression de la piraterie par le droit ivoirien reste encore problématique car la définition de la piraterie (pirate), la criminalisation des infractions, la compétence juridictionnelle retenue ne répondent pas aux exigences du droit international. Il s'agit d'un cadre légal obsolète, inapproprié à une lutte efficace contre la piraterie et le vol à main armée. Notons également qu'en ce qui concerne la prévention des actes illicites en mer, la Côte d'Ivoire n'a pas encore adopté de loi portant application des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS et du code ISPS.

2- Le cadre juridique Nigérian : le Territorial Waters, l'accord de coopération Benin- Nigeria et la loi portant application du Code ISPS

- **Le Territorial Waters Act**

La lecture et l'analyse du Merchant shipping Act et du Criminal Code Act ne nous a pas fourni d'éléments nous permettant de traiter la question de la répression de la piraterie par ces instruments. Toutefois, il existe une loi nationale nommée a Territorial Waters Act, qui, un temps soit peu renferme des dispositions qui traitent de la répression des infractions commises dans la mer territoriale du Nigeria que nous allons examiner.

En ce qui concerne la compétence, Le Territorial Waters Act détermine en sa section 2, la mer territoriale du Nigeria comme la zone géographique dans laquelle les juridictions Nigérianes ont compétence pour juger toute infraction commise soit, par tout ressortissant nigérian, soit par tout étranger.⁴⁸ Ainsi, cette loi est applicable pour tout acte commis à bord ou par le biais d'un navire ou d'un engin flottant sur l'eau ou sous marin ; de même, elle est applicable dans le cas où l'acte est commis par un étranger à bord d'un navire ou par le biais d'un navire étranger⁴⁹. Toutefois, en ce qui concerne la procédure judiciaire à l'encontre d'un étranger ayant commis une infraction dans la mer

⁴⁸ Section 2 of Territorial water Act en annexe

⁴⁹ Sous section 1 de la section 2 du Territorial water Act en annexe

territoriale du Nigéria, les institutions judiciaires nigérianes ne peuvent être compétentes pour juger le suspect étranger à condition qu'un mandat soit accordé aux autorités judiciaires pour le juger⁵⁰. Il s'agit ici d'une compétence juridictionnelle basée sur le principe de la territorialité et de la nationalité.

A l'analyse de cet instrument juridique, nous pouvons résumer que sous la présente loi, la piraterie est une infraction commise dans les eaux territoriales du Nigeria soit, par un ressortissant nigérian, soit par un étranger à bord d'un navire ou tout autre moyen naval.

Au regard d'une telle définition, vu la compétence juridictionnelle retenue, ainsi que l'absence de dispositions relatives à la coopération internationale, nous pouvons déduire que bien qu'ayant ratifié les CNUDM et la convention SUA, la base légale de répression de la piraterie et du vol à main armée telle qu'établie par le Nigéria reste lacunaire car ne répond pas aux prescriptions du droit international⁵¹.

Soulignons par ailleurs, qu'en dépit du fait que la loi ne prévoit pas de dispositions portant sur la coopération, le Nigeria a dans le cadre de la sécurisation conjointe de leurs espaces maritimes respectives, conclu un accord bilatéral de patrouille avec le Bénin.

- ***L'accord bilatéral de coopération Bénin-Nigeria***

En réponse à l'appel de coopération lancé par le Conseil de Sécurité des Nations Unies dans la résolution 2018, un accord de coopération bilatéral a été conclu entre le Nigeria et le Benin en 2011. Il s'agit d'un accord signé par les chefs d'états des pays concernés. L'objectif de cet accord militaire de patrouille conjointe est d'assurer la sécurisation des espaces maritimes des deux états. Il nous a pas été possible d'avoir connaissance du contenu de cet accord mais toujours est-il qu'il a été la première initiative de la région de l'Afrique de l'ouest et a constitué pendant la période de six mois qu'a duré la mission, une base légale sur laquelle les forces nigérianes et béninoises étaient autorisées à mener conjointement des patrouilles dans les eaux sous juridiction de chacun des deux états, à appréhender et à porter devant les juridictions compétentes les éventuels suspects d'actes illicites.

⁵⁰ Section 3 du Territorial waters Act en annexe

⁵¹ Articles 10, 101, 105 de la CMB et articles 3 et 6.1 de la convention SUA

Qu'en est-il du cadre de prévention des menaces de sûreté à l'encontre des navires et des installations portuaires?

- *La loi portant application du Chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du Code ISPS*

La conférence des Gouvernements Contractants à la Convention SOLAS encourageait les états parties à l'adoption d'une législation nationale et la mise en place d'une organisation administrative, de sorte à satisfaire les exigences du chapitre XI-2 et du code ISPS, aux fins d'assurer la sûreté des navires et des installations portuaires⁵². C'est ainsi que le Nigeria a adopté une loi portant application du code ISPS.

En ce qui concerne l'aspect opérationnel des exigences du code et de la loi, tous les acteurs concernés par l'application du code ISPS au Nigeria à savoir, les compagnies maritimes nigérianes, les installations portuaires, les plateformes offshore, les navires étrangers de plus de 500 tonneaux de jauge brute qui effectuent des voyages internationaux, doivent chacun en ce qui le concerne, se conformer aux dispositions de la partie A du code et du chapitre XI-2 de SOLAS. S'agissant de l'aspect administratif, les dispositions de ce texte prévoient, conformément aux prescriptions du code, la désignation d'une autorité en charge du suivi de l'application du code, la création d'un comité national de sûreté, la création d'un point de contact et l'habilitation d'organismes de sûreté reconnus. Ainsi, l'application effective de cette loi devrait en principe permettre aux ports du Nigeria d'être sûrs. Mais au regard des actes illicites qui continuent d'être perpétrés tant dans la mer territoriale que dans les eaux intérieures, nous sommes amenées à remettre en question l'application effective des prescriptions de la présente loi.

Au terme de l'examen de ces instruments légaux internationaux et nationaux de lutte contre la piraterie et le vol à main armée, abordons présentement la question du cadre légal de la lutte contre la pêche INN et le trafic illicite de drogue en mer.

II- Le cadre légal de la lutte contre la pêche Illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et du trafic de drogue en mer

⁵² paragraphe 1 of IMO Resolution 6 of 12/12/02.

La lutte contre la pêche INN et le trafic de drogue en mer est régie par un ensemble d'instruments juridiques internationaux qui doivent être appliqués par tout état partie et dont les dispositions doivent être prises en compte dans le droit interne de ces états en vue d'assurer une lutte efficace. La présente partie consistera donc à présenter les différents instruments juridiques internationaux de lutte contre la pêche INN et le trafic de drogue en mer (A) et à faire un état des lieux du droit interne du Nigeria et de la Côte d'Ivoire en la matière (B).

A- Les principaux instruments juridiques internationaux de lutte contre la pêche INN et le trafic de drogue en mer

1- les instruments juridiques internationaux contraignants et facultatifs en matière de conservation et de gestion durable des ressources halieutiques et de lutte contre la pêche INN

La conservation, la gestion des ressources marines vivantes et la lutte contre la pêche INN est régie par un ensemble d'instruments internationaux adopté par l'Assemblée Générale des Nations Unies et par l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO). Il s'agit de la CNUDM de 1982, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et grands migrants de 1995, l'Accord de conformité de la FAO sur les mesures de conservation et de gestion par les navires de pêche en haute mer de 1993, du code de conduite de 1995 et du plan d'action international de la FAO de 2001.

- ***La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982***

La CNUDM de 1982 fournit un cadre légal de l'exploitation des ressources des océans, notamment, les ressources biologiques. Ainsi dans la ZEE, elle confère des droits et obligations à l'état côtier pour l'exploitation de ces ressources⁵³. Dans le cadre de l'exercice de ses droits, l'état côtier peut autoriser tout autre état à exploiter le surplus de ses ressources. Toutefois, cette autorisation de l'exploitation est conditionnée par le respect des lois internationales et du droit interne de l'état côtier. Celle-ci portent sur la délivrance de licence, l'exigence de certificat de capture, le placement d'observateurs à bord du navire etc.⁵⁴.

⁵³ Article 56 de la CNUDM

⁵⁴ Confère article 62.2 et 62.4 de la CNUDM

Par ailleurs, dans le cadre de l'exercice des obligations qui lui sont conférées, l'état côtier est tenu de détenir et communiquer des données scientifiques fiables en vue de la prise de mesures de conservation du stock de ressource biologique dans sa zone.⁵⁵ Outre ces droits et obligations qui lui sont conférés dans sa ZEE, la convention stipule également qu'en ce qui concerne la gestion et la conservation des stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs, l'état côtier et les états dont les ressortissants se livrent à la pêche dans la ZEE et en haute mer, doivent coopérer soit directement, soit par voie d'une organisation internationale appropriée.⁵⁶

- *L'Accord de 1995 sur la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs*

Cet accord a pour objectif d'assurer la conservation et l'exploitation durable des stocks de poissons dans la ZEE et dans les eaux internationales par le développement de mécanismes de coopération par le biais des organisations internationales ou régionales appropriées. Ainsi, dans le cadre de la gestion des espèces chevauchants et grands migrateurs, les états côtiers et les états dont les ressortissants se livrent à des activités de pêche en haute mer sont tenus de coopérer directement ou par l'intermédiaire des organisations régionales ou sous régionales de gestion de pêche (ORGP). A cet effet, les états doivent convenir des mesures nécessaires de conservation des stocks en cause⁵⁷. Ils doivent aussi établir des règles de vérification des relevés de capture, assurer l'observation, le contrôle et la surveillance des navires de pêche au moyen de mise en œuvre de mécanismes d'inspections nationaux et de mécanismes sous régionaux et régionaux de coopération en matière de police ainsi que la mise en œuvre de programme d'observation nationaux, sous régionaux et régionaux auxquels doivent participer l'état du pavillon⁵⁸.

Par ailleurs, comme obligation, l'état côtier doit veiller à faire respecter les mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons par la mise en place de systèmes efficaces d'observation, de contrôle et de surveillance⁵⁹.

⁵⁵ Confère article 61.2

⁵⁶ Article 63 et 64 de la CNUDM

⁵⁷ Article 7 et 8 de l'accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs

⁵⁸ Article 10 de l'accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs

⁵⁹ Se rapporter aux articles 3 et 5 de l'accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs

En ce qui concerne l'état du port, l'article 23 de l'accord lui confère le droit et l'obligation de prendre des mesures conformément au droit international pour garantir l'efficacité des mesures sous-régionales, régionales et mondiales de conservation et de gestion. Ces mesures concernent notamment le contrôle documentaire, la régularité des engins de pêche, les captures à bord des navires etc.). Aussi, dans le but de réprimer efficacement toute infraction au droit international, la convention oblige l'état à prévoir dans sa législation nationale des sanctions appropriées et habiliter des autorités nationales à les exécuter.

- ***L'Accord de conformité des mesures de gestion par les navires de pêche en haute mer de la FAO de 1993***

Adopté en 1993, l'Accord de conformité de la FAO, définit les responsabilités de l'état du pavillon en ce qui concerne les navires de pêche autorisés à battre son pavillon et opérant en haute mer. A cet effet, il oblige tout état du pavillon à exercer effectivement des mesures de contrôle sur les navires autorisés à battre son pavillon. Dans le cadre de l'exécution de cette obligation, l'état pavillon est tenu de tenir un fichier de tous ses navires de pêche, s'assurer que ces navires sont facilement identifiables conformément à la loi, et doit exercer un moyen de contrôle sur les opérations menées par ces derniers⁶⁰. En ce qui concerne les opérations, l'état doit exiger du navire, la transmission d'informations portant entre autres sur les zones de pêches, ses captures et ses débarquements aux fins de lui permettre de remplir ses obligations internationales et régionales⁶¹.

L'accord autorise l'état à prévoir dans sa législation nationale, des sanctions suffisamment sévères à l'encontre de tout navire contrevenant à ces exigences de sorte à garantir efficacement le respect par lesdits navires, des règles établies⁶². Les Parties peuvent prendre à cet effet, des arrangements concernant la conduite par l'Etat du port, des enquêtes afférentes. Cette coopération doit s'opérer au moyen d'échanges d'informations entre les parties en ce qui concerne les activités du navire de pêche. Ils peuvent de ce fait, conclure des accords de coopération ou des arrangements

⁶⁰ Article 3.6, 3.7 et article 4 de l'accord de conformité de la FAO

⁶¹ Article 3.7 de l'accord de conformité de la FAO

⁶² Article 3.8 de l'Accord de conformité de la FAO

d'assistance mutuelle sur une base mondiale, régionale, sous-régionale ou bilatérale, de manière à promouvoir les objectifs de l'accord de 1993⁶³.

- ***Le Code de conduite de la FAO et le Plan d'Action International***

Aux côtés des instruments légaux contraignants de la CNUDM et des accords y afférents, le code de conduite de la FAO pour une pêche responsable de 1995 et le plan d'action international de 2001 visant à prévenir, contrecarrer, et éliminer la pêche (PAI-INN) constituent des instruments complémentaires de gouvernance internationale de la pêche. Bien que ces derniers soient volontaires, notons qu'elles sont basées sur les règles de lois internationales. En effet, au risque de nous répéter, il convient de souligner que les mesures prévues dans le code de conduite sont une reprise des dispositions contenues dans les textes que nous venons de présenter. A cet effet, nous allons plutôt présenter le PAI-INN de 2001 qui, à ce jour, constitue le principal instrument international en matière de lutte efficace contre la pêche INN.

Le PAI-INN a été adopté le 02 mars 2001 par la FAO. Outre les obligations précises de l'Etat du pavillon, il prévoit que les Etats du port recueillent des informations spécifiques sur les activités halieutiques et, le cas échéant, interdisent aux navires pratiquant la pêche INN de débarquer ou de transborder leurs captures. Les Etats peuvent aussi imposer des mesures d'ordre commercial, telles que l'interdiction des importations⁶⁴ et adopter des lois en vertu desquelles la vente des captures des navires qui pratiquent une pêche INN constitue une infraction⁶⁵.

Le PAI-INN les encourage également à adopter des mécanismes multilatéraux de documentation des captures et de certification dans l'optique d'éliminer le commerce de poisson provenant d'activités INN⁶⁶. Dans le même ordre d'idées, les Etats côtiers sont censés mettre en œuvre des programmes de contrôle et de surveillance dans leurs eaux et les états pavillons, assurer une mise en œuvre complète et efficace du contrôle de leurs navires de pêche. Par ailleurs, en vue d'adopter les mesures du Plan d'action

⁶³ Article 4 du l'Accord de conformité

⁶⁴ A condition que les mesures en question soient conformes aux obligations de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

⁶⁵ Paragraphe 69 du plan d'action international de la FAO

⁶⁶ Paragraphe 69 du plan d'action international de la FAO

international de façon cohérente, les états sont encouragés à développer leurs propres plans d'action nationaux, visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN⁶⁷.

Au terme de cette présentation du cadre légal international de la lutte contre la pêche INN, retenons que pour assurer une lutte efficace contre les activités de pêche INN, l'état du port, l'état côtier, l'état du pavillon ainsi que les ORGP devraient se conformer aux dispositions de la CNUDM et des accords internationaux en la matière. Avant de procéder à l'examen de l'état des lieux du cadre juridique de la lutte en Côte d'Ivoire et au Nigeria, nous allons présenter les prescriptions de la Convention des Nations Unies sur le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988, instrument juridique international de base de répression du trafic illicite de drogue en mer.

2- Les prescriptions de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988

Jusqu'en 1988, l'interdiction du trafic de drogue était régie par la Convention unique des Nations Unies sur les stupéfiants de 1961, telle que modifiée par le Protocole de 1972 et la Convention des Nations Unies de 1971 sur les substances psychotropes. Celles-ci étaient essentiellement axées sur le contrôle international de la production de drogue licite et la prévention du détournement vers des canaux illicites. Il convient de relever « *qu'en dépit de l'importance du trafic de drogue par voie maritime, leurs dispositions ne traitaient pas de façon expresse du trafic de drogue par mer*⁶⁸ ». Ainsi pour traiter spécifiquement de cette question et celle du cadre de coopération internationale à la répression du trafic illicite de drogue, la Conférence des Nations Unies a adopté à sa 6^{ème} session plénière, le 19 décembre 1988, la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Convention de Vienne)⁶⁹. Notre étude portant spécifiquement sur le trafic illicite de drogue en mer, nous présenterons plutôt les dispositions pertinentes de la Convention de Vienne, relatives aux infractions et aux sanctions (la criminalisation), ainsi qu'à la compétence et à la coopération internationale.

• *Infractions et Sanctions (la criminalisation des infractions)*

⁶⁷ Paragraphe 9.2 du plan d'action international de la FAO

⁶⁸ Gilmore (1991)

⁶⁹ www.unodc.org/pdf/convention_1988_fr.pdf.

La Convention établie en son article 3.1, un répertoire d'actes qui, lorsqu'ils sont commis de façon intentionnelle sont qualifiés d'infractions pénales. Ces infractions vont de la production, la vente, le transport, l'importation, à l'exportation de tout stupéfiant ou substance psychotrope⁷⁰. « *Tout acte de culture du pavot à opium, du cocaïer, ou de la plante de cannabis ainsi que la production,..... ou l'achat pour distribution constituent explicitement un délit à caractère pénal* »⁷¹. La Convention va encore plus loin en visant non seulement l'aspect 'production' et 'distribution' de l'industrie mais aussi la gestion du narcotraffic à travers l'organisation, la direction et le financement des activités, l'incitation, la participation, l'association, l'entente ou la complicité à la commission des actes visés à l'article 3.1.

En outre, l'aspect financier de l'industrie est également visé et est passible de sanctions pénales⁷². Pour ce faire, la convention exige que chaque état partie adopte les mesures nécessaires pour conférer le caractère d'infractions pénales punissables conformément à son droit interne⁷³.

- **Compétence**

Conformément à l'article 4.1.a de la convention, l'état partie doit définir sa compétence en ce qui concerne les infractions qu'il a établi conformément au paragraphe 1 de l'article 3⁷⁴. A l'examen de l'article 4.1, cette compétence doit être établie sur la base du principe de territorialité et de nationalité. Il peut également établir sa compétence à bord d'un navire étranger sur la base d'une autorisation accordée par une partie, en vertu d'un accord ou arrangement conclu conformément aux paragraphes 4 et 9 de l'article 17 de la convention.⁷⁵

En outre, il peut établir sa compétence si l'auteur présumé se trouve sur son territoire et ne l'extrade pas vers le territoire d'une autre partie pour les raisons établies au paragraphe 2.a de l'article 4⁷⁶. Notons que la détermination de la compétence des états est un élément essentiel à la répression des infractions commises par les navires, car elle

⁷⁰ Alinéa l'article 3.1.a (i) de la convention de 1988

⁷¹ Alinéa (a) du Paragraphe 1,

⁷² Article 3.1.b de la convention de 1988

⁷³ Confère article 3.1 et 4.a de la convention de 1988

⁷⁴ Confère à l'article 4.a de la convention de 1988

⁷⁵ Confère à l'article 4.1 de la convention de 1988

⁷⁶ Confère article 4.2.a et 4.2.b

fourni une base légale aux états pour intervenir tant, sur le plan opérationnel que judiciaire en ce qui concerne la poursuite des auteurs présumés.

- **Coopération**

« *Les Parties coopèrent dans toute la mesure possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer, en conformité avec le droit international de la mer* »⁷⁷. Cette disposition de l'article 17 autorise les états parties à coopérer à la lutte contre le trafic de stupéfiants en mer. Au titre du présent article, tout état partie peut, en conformité avec le droit international de la mer, intervenir à bord d'un navire battant pavillon étranger ou un navire apatride se livrant à un trafic illicite en mer. Pour ce faire, l'état tiers qui a des motifs raisonnables doit le notifier à l'état pavillon et obtenir son autorisation avant toute intervention⁷⁸. En réponse, l'état du pavillon peut l'autoriser, soit à arraisonner le navire, soit à le visiter, soit à prendre des mesures à l'encontre des personnes à bord, de la cargaison ou du navire lorsque l'infraction est prouvée⁷⁹. Ces mesures peuvent être établies dans un accord conclu entre les parties. Par ailleurs l'état pavillon qui a des motifs raisonnables de croire qu'un navire battant son pavillon se livre à de telles activités, peut également solliciter l'aide d'un état tiers pour mettre fin à la commission de l'infraction⁸⁰. Cette intervention est également subordonnée à des conditions arrêtées d'un commun accord entre les deux parties.

Aussi, pour donner effet ou renforcer l'application des dispositions de l'article 17, le paragraphe 9 dudit article recommande aux parties de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux. Ceux-ci peuvent notamment porter sur des accords d'entraides judiciaires ou d'extradition prévue par les articles 6 et 7 de la convention. En ce qui concerne l'accord d'extradition, l'article 6 stipule que les infractions visées à l'article 3.1 doivent être de plein droit incluses dans les traités conclus entre les parties.

Au total, il faut retenir qu'en vertu des dispositions de la convention de 1988, la répression efficace du trafic illicite de drogue en mer requiert la criminalisation dans le droit interne des états, des infractions visées à l'article 3.1, l'établissement préalable de

⁷⁷ Article 17 de la convention de 1988

⁷⁸ Confère article 17, paragraphe 3 et 4 de la convention de 1988

⁷⁹ Idem article 17.4

⁸⁰ Idem article 17.2

la compétence juridictionnelle ainsi que l'adoption d'un cadre de coopération entre les états parties par voie d'accords ou arrangements d'extradition, d'entraide judiciaire ou d'assistance mutuelle en matière de police.

Au terme de la présentation du cadre international de lutte contre de la pêche INN et du trafic illicite de drogue en mer, intéressons-nous à l'application de ces prescriptions internationales au niveau national. Nous allons à cet effet, faire l'état des lieux du cadre juridique national de lutte contre la pêche INN et le trafic illicite de drogue en mer.

B- Etat des lieux de la législation nationale de la Côte d'Ivoire et du Nigéria en matière de lutte contre la pêche INN et du trafic illicite de drogue en mer

Cet état des lieux du droit interne des deux états consistera à la présentation des différents textes de loi, règlements et accords existants et leur conformité avec les dispositions du droit internationale.

1- Les instruments juridiques de base de lutte contre la pêche INN et le trafic illicite de drogue en Côte d'Ivoire

- ***La loi n° 86-478 du 1^{er} juillet 1986 relative à la pêche***

En marge des outils internationaux de gestion et conservation des ressources biologiques des ZEE et des eaux internationales, l'adoption d'une législation nationale par les états est requise pour donner effet à l'application des dispositions des traités internationaux. Nous allons à ce propos présenter les dispositions de la loi ivoirienne qui régissent la gestion de la pêche.

En tant qu'état côtier, le titre 1, prévoit en son article 7, que l'exercice de la pêche dans les eaux ivoiriennes est accordé aux ivoiriens et aux étrangers, ressortissants d'un pays avec lequel elle a conclu une convention. Celui-ci est subordonné à une autorisation dont les conditions seront déterminées par un décret d'application⁸¹. Ce qui sous-entend que les conditions de délivrance de licence et d'autorisation de pêche seront déterminées ultérieurement par ce décret d'application. S'agissant du titre 2, relatif à la police de la pêche, l'article 8 stipule que tout bateau de pêche se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale peut être soumis en tout temps à un contrôle. Cependant, un décret

⁸¹ Article 7 de la loi n° 86-478 du 1^{er} juillet 1986 relative à la pêche en annexe

d'application déterminera « *les méthodes de contrôle....., les conditions de l'obligation de déclaration des captures ...* »⁸². Cet article vient souligner qu'aucun mécanisme de contrôle n'est prévu par la loi et qu'un décret avenir définira le cadre de contrôle et d'inspection des navires de pêches par les autorités pêches.

En matière de sanctions, la loi prévoit une amende de 100.000 à 10.000.000 F cfa pour toute personne en infraction contre les dispositions du décret portant sur la réglementation des engins, les méthodes de pêche prohibées, les zones et époques de pêche et les tailles des captures⁸³. A l'analyse de cette disposition, il faut noter que l'absence de déclaration de capture ne constitue pas une infraction. Ce qui implique que la déclaration de capture n'est aucunement exigée par la loi.

En somme, il convient de retenir que la loi ivoirienne sur la pêche établie les dispositions générales, les droits et conditions de pêche ainsi que les sanctions en cas d'infraction. L'application de ces dispositions est soumise à des décrets d'application qui, pour l'heure n'ont pas encore été édictés. Une telle défaillance juridique est de nature à compromettre la gestion et la conservation efficace des ressources halieutiques ainsi que la lutte efficace contre la pêche INN.

Qu'en est-il du cadre national de lutte contre le trafic illicite en mer ?

- ***La loi n° 88-686 du 22 juillet 1988 portant répression du trafic et de l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et des substances vénéneuses***

La loi n° 88-686 représente en Côte d'Ivoire, le cadre légal de répression du trafic et de l'usage de la drogue. Elle établie un ensemble d'infractions érigés en délit en son article 13. Ainsi, sous l'article 1, les actes de détention, offre, transport, cession, acquisition, de facilitation, représentent entre autres des délits passibles de peines d'emprisonnement et d'une amende⁸⁴. De même, la production, la distribution, l'exportation, l'importation, la culture des stupéfiants et substances psychotropes, la facilitation de l'usage à des mineurs de 21 ans sont considérées par la loi comme des délits passibles de peines

⁸² Article 9 de la loi n°86-478 relative à la pêche

⁸³ Article 14 de la loi n°86-478 relative à la pêche

⁸⁴ Confère article 1 de la loi n°88-686 du 22 juillet 1988 en annexe

d'emprisonnement et d'une amende⁸⁵. Outre ces peines, la confiscation des biens meubles et immeubles est prévue par la loi à l'encontre des auteurs⁸⁶.

Par ailleurs, la présente loi incrimine au même titre que le délit lui-même, la tentative, l'association ou l'entente en vue de les commettre ou faciliter la commission des actes visés. Toutefois, il convient de faire remarquer que conformément aux prescriptions de l'article 3.1 de la convention de 1988, la loi nationale ne fait pas référence à l'exigence selon laquelle l'acte doit être commis de façon intentionnelle. De même, elle n'incrimine pas l'acte de blanchiment du produit du trafic⁸⁷ ;

En matière de compétence, l'article 4 établit une compétence judiciaire et précise que les différentes peines prévues peuvent être prononcées en Côte d'Ivoire alors que les éléments de l'infraction auraient été commis à l'étranger à condition que ces actes soient punissables par la loi de l'état concerné⁸⁸. En dehors de cette compétence judiciaire, la loi ne fournit pas de façon expresse d'information sur la compétence en matière de répression du trafic illicite en général et en particulier en mer. Nous estimons que c'est la compétence basée sur le principe de territorialité et de nationalité qui s'applique.

Retenons donc au terme de cette présentation que la loi ivoirienne est une loi qui traite de façon générale de la répression du trafic et de l'usage de la drogue. Ses dispositions ne traitent pas de la répression du trafic illicite de drogue en mer dont les exigences internationales requièrent l'établissement explicite de la compétence juridictionnelle et l'adoption d'un cadre légal de coopération⁸⁹.

Au terme de cette présentation du cadre légal national ivoirien de lutte contre la pêche INN et du trafic illicite de drogue en mer, intéressons-nous à présent à celui du Nigéria.

2- Les instruments juridiques de base de lutte contre la pêche INN et le trafic illicite de drogue en mer au Nigéria

- ***loi sur la pêche en mer n° 71 du 30 novembre 1992 et ses règlements***

⁸⁵ Confère article 2 de la loi n°88-686 du 22 juillet 1988 en annexe

⁸⁶ Confère article 5 de la loi n°88-686 du 22 juillet 1988 en annexe

⁸⁷ Confère article 3.1.b de la convention de 1988

⁸⁸ Confère article 658 et 659 du code de procédure pénal

⁸⁹ Confère article 4 et 17 de la convention de 1988

La gestion de la pêche dans les eaux territoriales du Nigeria est régie par la loi n° 71 du 30 novembre 1992 et ses trois règlements portant sur les licences, la pêche, l'inspection de la pêche et l'assurance qualité.⁹⁰ Sous cette loi, l'exercice de la pêche ou des activités de débarquement du produit de la pêche dans les eaux Nigériennes et sa ZEE est soumise à une autorisation de pêche⁹¹. Cette autorisation est soumise à l'obligation des navires de se conformer aux prescriptions portant sur les zones de pêches, des méthodes de pêche et des engins admis etc⁹². Retenons que sur cette question, aucune précision n'est apportée en ce qui concerne l'obligation de présentation de déclaration de captures.

En matière d'inspection, la loi accorde le pouvoir à tout inspecteur habilité, d'opérer des contrôles de tout navire se trouvant dans ses eaux par une inspection des engins de pêche ainsi que des captures⁹³. De plus, conformément à l'annexe 11 du règlement sur la pêche, la présence d'un inspecteur est requise pour toute opération de débarquement, de manutention de produit de pêche importé et de produit de pêche destiné à l'exportation⁹⁴. Le règlement sur la pêche en mer requiert que le déchargement ou la vente de produit de pêche importé soit effectué sur présentation de document mentionnant l'identité du navire, la description et la quantité du produit etc.⁹⁵ Au regard des documents exigés, il convient également de relever que la loi n'impose aucune obligation en ce qui concerne la présentation de certificat de capture, et de journal de bord.

Aussi, il convient de souligner qu'en matière de répression des infractions, la loi prévoit des peines d'emprisonnement de 2 à 5 ans, une amende allant de 20.000 Naira à 250.000 dollars à l'encontre de tout contrevenant à la loi ainsi que la saisie du bateau concerné, des engins de pêche ainsi que et la vente probable des produits de la pêche⁹⁶. A ce sujet, notons que ces sanctions sont assez dérisoires au regard du profit engendré par la pêche INN à savoir 10.000 dollars par bateau par jour⁹⁷.

⁹⁰ Sea Fisheries Act n°71, 30th November 1992 and its regulations

⁹¹ article 1.1 of Sea Fisheries Act n°71, 30th November 1992

⁹² Idem article 3.2

⁹³ Idem article 9.c

⁹⁴ Confère article 2 et 10, Sea Fisheries(fish inspection and quality assurance) Regulations

⁹⁵ Confère article 10.3 Sea Fisheries(fish inspection and quality assurance) Regulations

⁹⁶ Confère les articles 1.2, 9.3, 10.2, 11 et 12 of Sea Fisheries Act n°71, 30th November 1992

⁹⁷Illegal Unreported Unregulated (IUU) Fishing In West Africa (Nigeria & Ghana) by Professor A. Eyiunmi Falaye *ffs* , Department of Wildlife & Fisheries Management, University of Ibadan, Ibadan Nigeria, Report of a Study

En somme, nous pouvons retenir au terme de cette présentation, que la loi sur la pêche demeure muette en ce qui concerne les mesures relatives au contrôle, suivi et surveillance des activités de pêche dans les eaux territoriales du Nigeria et sa ZEE. De plus l'obligation internationale requise en matière de traçabilité des captures portant sur la présentation de déclaration de captures par les navires ne constitue pas une exigence au titre de la présente loi. Par ailleurs, les sanctions à l'encontre des contrevenants à la loi ne sont pas suffisamment sévères pour décourager la pratique de la pêche INN. Nous pouvons à cet effet conclure que la loi Nigériane reste inadéquate à une lutte efficace contre la pêche INN.

- *la loi sur les drogues dangereuses du 1^{er} juillet 1935 (Dangerous Drugs Act n°12, 1st July 1935) et la coopération policière Suisse-Nigeria*

La lutte contre le trafic et l'usage de la drogue au Nigeria est régie par la loi sur les drogues dangereuses de 1935. En vertu de cette loi, « toute fabrication, ... importation, exportation ... usage de drogues dangereuses⁹⁸ constitue une infraction »⁹⁹. De même tout(e) aide, encouragement, conseil à la commission des actes visés¹⁰⁰ est qualifié d'infraction. Aussi, la tentative, l'incitation à commettre de tels actes constitue est une infraction passible de la même peine que le délit lui-même¹⁰¹. Les sanctions infligées à cet égard sont la peine d'emprisonnement, l'amende, la confiscation de la drogue et la destruction lorsque l'auteur est jugé coupable par la loi¹⁰².

En ce qui concerne la compétence, aucune disposition de la présente loi ne précise de façon expresse l'exercice de la compétence en ce qui concerne les infractions visées aux fins de la répression du trafic illicite de drogue en général et en particulier en mer. Cependant, en matière judiciaire elle accorde le pouvoir aux magistrats compétents sur le territoire de juger et condamner les coupables d'infractions¹⁰³.

⁹⁸ Les drogues dangereuses visées dans la loi sont l'opium, du cannabis, du chanvre indien et des nouvelles drogues

⁹⁹ Partie II, article 5 et 6 ; partie IV, article 9.1 de la loi de 1935 sur les drogues dangereuses

¹⁰⁰ Partie (19.1.d) de la loi sur les drogues dangereuses

¹⁰¹ Partie VI, article 19.4 de la loi sur les drogues dangereuses

¹⁰² Partie VI article 19.2 de la loi sur les drogues dangereuses

¹⁰³ Idem, article 21 de la loi sur les drogues dangereuses

Dans le cadre de la coopération internationale, une coopération policière renouvelable tous les ans a été conclue depuis janvier 2011 avec la Suisse¹⁰⁴. L'objectif visé étant d'instaurer dorénavant une communication directe entre les services compétents des deux pays aux fins de satisfaire de façon plus rapide et efficace aux exigences d'investigation policière et judiciaire¹⁰⁵.

Pour conclure, retenons que la loi sur les drogues dangereuses est une loi dont les dispositions sont axées sur les prescriptions de la convention de Genève 1925 et 1931¹⁰⁶. Ce qui veut dire qu'elle n'a pas encore intégré les dispositions nouvelles de la convention de 1988 ; des dispositions jugées essentielles pour mener une lutte efficace contre le trafic de drogue en général y compris le trafic de drogue par mer.

Section II : les initiatives juridiques de la lutte contre la criminalité maritime dans les régions des Caraïbes et de la Méditerranée

La présente section consistera à présenter le cadre juridique de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée (I) et celui du trafic illicite de drogue et de la pêche INN(II) dans les régions des Caraïbes et de la Méditerranée

I- Cadre juridique de la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée

Ce cadre juridique qui porte essentiellement sur les textes de lois nationales anti-piraterie et les accords de coopération de l'UE(A) sera analysé comparativement à celui de la Côte d'Ivoire et du Nigéria(B).

A- Les textes de lois nationales anti-piraterie et les accords de coopération conclus par l'Union Européenne

1- les lois nouvelles de la France et la législation de l'Union Européenne en matière de prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée

¹⁰⁴ En automne 2011, la Suisse et le Nigéria ont entamé une coopération dans la lutte contre le trafic de stupéfiants et réalisé un premier projet. Au vu des expériences concluantes, un deuxième projet a été lancé le 12 août 2012, qui se terminera fin juillet 2013. Dans le cadre de cette coopération, dix-sept agents de l'agence nigériane de lutte contre la drogue (National Drug Law Enforcement Agency ; NDLEA) ont prêté leur concours à leurs homologues suisses, à savoir, le Corps des gardes-frontière et les polices de plusieurs cantons (Genève, Saint-Gall, Tessin, Zurich et Zoug). Cette opération a consisté en premier lieu en un échange de savoir-faire et de stratégies sur le plan opérationnel

¹⁰⁵ http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/fr/home/dokumentation/mi/2013/ref_2013-04-250.html

¹⁰⁶ Chapitre préliminaire de la loi sur les drogues dangereuses, art 2

- *la loi n° 2011-13 du 05 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et l'exercice des pouvoirs de police de l'état en mer*

En application des dispositions de la CNUDM, portant sur la répression de la piraterie, la France a adopté depuis le 05 janvier 2005, la loi n° 2011-13 relative à la lutte contre la piraterie et l'exercice des pouvoirs de police de l'état en mer. Cette loi intègre dans ses dispositions la définition de la piraterie telle que prescrite par la CNUDM tout en étendant la zone géographique aux eaux territoriales de certains états, lorsque le droit international l'autorise¹⁰⁷.

Par ailleurs, la compétence juridictionnelle retenue par la présente loi est la compétence quasi-universelle. Celle-ci n'est mise en œuvre que lorsque les personnes ont été appréhendées par les autorités nationales habilitées par la loi, en l'absence de toute souveraineté revendiquée et à défaut d'entente avec les autorités d'un autre état susceptible de retenir sa compétence juridictionnelle¹⁰⁸.

Notons en outre qu'en application de ladite loi, des mesures de contrôle et de coercition sont exécutées par les autorités dûment habilitées. Il s'agit de mesure de restriction ou de privation de liberté, de mesures de conservation à l'égard des objets liés à la commission de l'infraction, l'appréhension, la poursuite et le jugement des auteurs de l'infraction¹⁰⁹. Ces mesures peuvent être exécutées tant à bord des navires français présents dans tout espace maritime, à bord de navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci, que sur les navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou a agréé sa demande d'intervention¹¹⁰.

En ce qui concerne la coopération, il convient de relever que la loi française prévoit un cadre de coopération dans la mesure où, conformément à l'article L1521-1 du code de la défense, l'intervention de la France à bord d'un navire situé dans l'espace maritime sous souveraineté d'un état étranger requiert l'accord préalable de cet état. De plus,

¹⁰⁷ Confère article 1 chapitre 1^{er} : dispositions modifiant la loi n° 94 589 du 15 Juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'état de ses pouvoirs de police en mer

¹⁰⁸ Article 4 La loi n°2011-13 du 5 janvier

¹⁰⁹ Article L.1521-12 du code de la défense

¹¹⁰ Confère article 6 chapitre 1^{er} : dispositions modifiant la loi n° 94 589 du 15 Juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'état de ses pouvoirs de police en mer

l'autorisation accordée par le droit international pour intervenir dans les eaux territoriales de certains états implique nécessairement, si elle est effective qu'un accord soit conclu entre ces états pour donner effet à l'application des dispositions de la loi.

- ***Règlement (CE) n° 725/2004 du parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires***

Il s'agit d'un règlement d'application systématique au sein des états membres de l'UE. Ce règlement établit des normes communes pour la mise en œuvre et le contrôle au sein de la communauté, des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS et du Code ISPS. Ainsi, depuis 2004, tous les états membres sont tenus de se conformer à ses dispositions. Aux fins de son application effective, les états membres devraient transposer depuis 2004, dans leur droit interne les dispositions du chapitre XI-2 et du code ISPS. En ce qui concerne la France, elle a adopté la sienne à la date du 26 mars 2004¹¹¹. Il s'agit en effet, d'un règlement qui s'applique tant aux navires soumis aux normes ISPS¹¹², à leurs installations portuaires, aux navires qui effectuent des dessertes nationales et leurs installations portuaires, qu'aux navires à passager relevant de la classe A¹¹³.

Notons que ce règlement rend obligatoire l'application de certaines dispositions de la partie B du code ISPS¹¹⁴, relatives entre autres aux plans de sûreté, à la création de point de contact, l'application par les navires des mesures de sûreté, la communication de renseignement de sûreté etc.¹¹⁵. Il exige par ailleurs, la nomination par chaque état membre, d'une autorité nationale compétente en charge de la coordination et du contrôle de l'application des mesures prescrites. En outre, dans le but de s'assurer de l'application effective des mesures mises en place, un comité technique a été établi, chargé de mener des inspections dans les points de contacts respectifs des états. Cette

¹¹¹ Confère le décret n°2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe de la convention internationale de 1974

¹¹² Section 3 code ISPS

¹¹³ Article 3.1 et 3.2 du règlement ; Navire relevant de la classe A selon l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

¹¹⁴ Partie B du code est relative aux recommandations concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et de la partie A du code ISPS

¹¹⁵ Article 3.5 du règlement du parlement européen visé

inspection est sanctionnée par un rapport qui sera adressé aux états concernés, tenus d'apporter dans les trois mois qui suivent, les mesures correctives nécessaires en cas de défaillance constatées¹¹⁶. En outre, le règlement oblige les états à prendre des sanctions efficaces et dissuasives à l'encontre de tout contrevenant.

En conclusion, il est important de relever que l'adoption et l'application d'un tel règlement concourt à renforcer la sûreté maritime et portuaire et par conséquent à prévenir les actes illicites à l'encontre des navires et des installations portuaires.

Intéressons nous à présent aux instruments juridiques de coopération de l'UE.

2- Les Accords de coopération conclus par l'Union Européenne

2-1 Acte de l'Union Européenne, relative à l'Action Commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie

Suite aux appels lancés par le Conseil de Sécurité des Nations Unies dans les résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008) et conformément à l'article 100 de la CMB, l'Union Européenne s'est engagée par l'adoption de l'Acte portant sur l'action commune en Somalie du 10 novembre 2008, à coopérer avec le Gouvernement de transition de la Somalie à la répression des actes de piraterie dans les eaux somaliennes et en haute mer. Les dispositions du présent acte déterminent entre autres, le mandat des forces d'intervention européennes, les modalités de participation des états tiers aux opérations, les conditions de transfert des personnes appréhendées ainsi que les objets saisis en vue des poursuites judiciaires.

Ainsi, en ce qui concerne le mandat des forces, il consiste entre autres à la sécurisation des routes maritimes commerciales sous la coordination du Comité politique et de sécurité¹¹⁷. Notons que bien qu'étant un acte de l'UE, il est ouvert à la participation des états tiers, mais avant, ces états doivent conclure un accord dans lequel doivent être

¹¹⁶ Article 9.4 et 9.6 du présent règlement

¹¹⁷ Article 6 de l'acte du 10 novembre 2008

arrêtées les conditions de transfert des personnes appréhendées¹¹⁸. Il convient de relever que ces conditions doivent satisfaire aux exigences du droit international du droit de l'homme¹¹⁹. Notons que ce transfert est opéré sur la base de l'acceptation de la Somalie et conformément à l'article 105 de la CMB¹²⁰. Ainsi, les personnes appréhendées et les objets saisis dans les eaux territoriales somaliennes et en haute mer sont transférées pour l'exercice de la poursuite judiciaire soit, dans l'état dont le navire a opéré la saisie, soit, s'il ne souhaite pas exercer sa compétence, elles sont transférées dans un autre état tiers ou état membre.

Précisons que cet acte n'est pas la dernière initiative de l'UE, car cette volonté de coopération s'est encore traduite par la signature d'accords d'entraides judiciaires avec d'autres états, notamment, le Kenya et les Seychelles. Intéressons nous à l'un des ces accords, notamment, celui conclu avec les Seychelles.

- *Lettre d'échange entre l'UE-Seychelles sur les modalités et conditions de transfert des suspects aux Seychelles*

Sont concernés par le présent accord, tous les états qui fournissent un contingent à l'EUNAVFOR, qu'ils appartiennent ou non à l'UE. Ne sont transférés au titre des dispositions de cet accord, que les personnes suspectées d'avoir l'intention de commettre, ou d'avoir commis les actes de piraterie et de vols à main armée dans les eaux territoriales et archipélagiques des Seychelles et qui sont retenues par l'EUNAVFOR. Ainsi, à la demande de l'EUNAVFOR, les Seychelles acceptent le transfert des suspects et des biens saisis aux autorités compétentes répressives et judiciaires des Seychelles aux fins des enquêtes et poursuites judiciaires. Ces suspects doivent être traités humainement conformément aux obligations internationales en matière de droit de l'homme¹²¹.

En vue de mener à bien les enquêtes et poursuites judiciaires, l'EUNAVFOR dispose d'un délai de 10 jours pour statuer sur le caractère suffisant des éléments de preuve et les remettre à la disposition des Seychelles.

¹¹⁸ Idem article 10.3

¹¹⁹ Idem article 12.2

¹²⁰ Idem article 12.1

¹²¹ Interdiction de torture, de peine de mort, ou traitement cruel humain et dégradant, interdiction de détention arbitraire et l'exigence de procès équitable

L'accord ainsi conclu avec les Seychelles concourt, grâce aux modalités et conditions établies, à autoriser l'intervention des forces de l'EUNAVFOR dans les eaux territoriales et archipélagiques des Seychelles et à faciliter les enquêtes, la poursuite et le jugement des auteurs présumés d'actes de piraterie et de vol à main armée. Cet accord dénote une fois de plus de l'intérêt de l'UE à remplir ses obligations, conformément au droit international¹²², de coopérer à la répression des actes de piraterie et de vol à main armée.

B-Analyse comparative du cadre légale de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée des états de l'UE avec celui de la Côte d'Ivoire et du Nigeria

Cette analyse portera tant sur le cadre légal de répression (1) que sur celui de la prévention (2).

1- L'analyse du cadre légal de répression de la piraterie et du vol à main armée

Cette analyse sera axée sur les principaux éléments des dispositions du droit international qui régissent la répression de la piraterie et du vol à main armée notamment la définition, la criminalisation, la compétence, les mesures de coercition et la coopération internationale.

- ***La définition de la piraterie et du vol à main armé***

Il convient de retenir en la matière, que les lois des deux états africains n'ont pas encore intégré les définitions de la piraterie et du vol à main armée prescrites respectivement aux articles 101 de la CMB et 3 de la Convention SUA. Les quatre éléments constitutifs¹²³ de l'infraction de piraterie ne sont donc pas contenus dans chacune des définitions retenues par les lois. Pour ce qui est du vol a main armée, bien que l'acte soit perpétré dans les eaux territoriales, les définitions ne reflètent pas celle établie par la convention SUA. Contrairement à ces deux états, la France, pour répondre aux exigences du droit international en matière de répression de la piraterie et du vol à main armée a adopté une nouvelle la loi qui modifie certaines dispositions de la loi n° 94-589

¹²² Confère Article 100 de la convention de Montego bay de 1982

¹²³ Il s'agit de la qualification du type d'acte (illicite de violence, détention, déprédation, incitation à la commission de l'acte, la facilitation à la commission). La zone géographique de la commission de l'infraction, limitée seulement aux eaux territoriales, ces actes n'impliquent pas forcément deux navires et ne sont pas commis à des fins privées

du 15 juillet 1994 sur les modalités d'exercice de pouvoir de police en mer, le code criminel, le code de procédure pénal et le code de défense. Cette loi intègre la définition de la piraterie prévue par l'article 101 de la CMB. De plus, outre la zone géographique prévue par la CMB, la loi est applicable dans les eaux territoriales d'autres états, si le droit international l'autorise. Ce qui sous entend qu'elle peut intervenir dans ces zones en cas d'autorisation du droit international et en cas d'accord express conclu avec cet état.

- ***La criminalisation***

Bien que les définitions de la piraterie et du vol à main armée ne cadrent pas avec celles du droit international, les deux états ont néanmoins qualifiés les actes de piraterie tels que définis dans leur loi, de crime passible de sanctions. S'agissant de la côte d'ivoire, il convient de noter que la peine de mort prévue à l'encontre des pirates a été abolie par la nouvelle constitution ivoirienne¹²⁴. Ce qui requiert une actualisation du code pénale relative à la criminalisation des actes de piraterie.

En termes de criminalisation, outre les infractions prévues à l'article 101 de la CMB, la loi française spécifie toutes les infractions qu'elle incrimine notamment, le détournement de navire, la participation à la préparation de l'acte et le détournement de navire en bande organisée. Ces infractions et les peines correspondantes sont déterminées dans le code criminel amendés et applicables pour tout acte commis dans les eaux intérieures, territoriales et les zones maritimes visées par la loi.¹²⁵ Une telle incrimination permet aisément de réprimer les actes, car fournie de façon précise toutes les informations relatives aux infractions, les peines et la zone géographique d'application de la loi.

- ***La compétence***

La compétence juridictionnelle retenue par la Côte d'Ivoire et le Nigeria est basée sur le principe de territorialité et de nationalité. Ce qui veut dire que les institutions juridiques ne peuvent juger les auteurs d'actes commis dans les eaux internationales. De plus, aucune compétence n'est établie en ce qui concerne l'extradition des auteurs présumés

¹²⁴ Article 2 de la nouvelle Constitution ivoirienne de 2000: « toute sanction tendant à la privation de la vie humaine est interdite »

¹²⁵ Article 113-1 du code criminel tel qu'amendé

présents sur leur territoire. S'agissant de la France, sa loi répond aux prescriptions de l'article 105 de la CMB, car établie clairement une compétence quasi-universelle. Cette option lui permet de juger sur son territoire les auteurs présumés d'actes de piraterie commis dans les zones géographiques visées par la loi, lorsque l'état pavillon ou l'état dont les ressortissants ou le suspect est ressortissant ne souhaite pas exercer sa compétence. Notons que la détermination de la compétence dans la loi interne est essentielle pour garantir la poursuite des suspects.

- ***L'exercice des mesures coercitives***

Des autorités nationales sont habilitées par les lois ivoiriennes et nigérianes pour exercer les mesures de contrôle et de coercition. Une procédure est établie dans le code de la marine marchande. Cependant, notons que le champ d'intervention de ces forces reste limité aux eaux intérieures et territoriales. Ce qui constitue une entrave à la répression des actes de piraterie commis dans les zones au delà de la juridiction nationale. Contrairement à ces deux pays, la loi française établie clairement les dispositions relatives à l'exercice de mesures de contrôle et de coercition comme l'habilitation de l'autorité répressive, le pouvoir de répression, la zone d'intervention¹²⁶, les actions à mener à l'encontre des auteurs et des biens utilisés pour commettre l'acte. Ces mesures sont exercées sous le contrôle d'un juge qui veille à la protection des détenus contre tout abus des droits de l'homme.

- ***La coopération internationale***

Les lois du Nigeria et de la Côte d'Ivoire ne prévoient pas de dispositions relatives à la coopération contrairement à celle de la France qui inclue celle-ci en termes d'affirmation de la compétence quasi-universelle. De plus, la législation prévoit également que la France peut conclure un accord avec un état étranger pour faire appliquer la loi sur la piraterie et le vol à main armée à bord des navires battant pavillon étranger ou pour intervenir dans les zones maritimes sous juridiction d'un état étranger. Notons à cet effet, que cette coopération est matérialisée par des accords d'interventions militaires en Somalie et d'entraide judiciaire conclus par l'UE avec les Seychelles et le

¹²⁶ zones d'intervention clairement identifiées qui ne se limitent pas seulement aux eaux territoriales de la France et sur les navires battant pavillon français mais grâce aux accord avec les états peut intervenir dans leurs eaux ou a bord de navires battant pavillon d'un état qui sollicite son intervention

Kenya. Ces accords déterminent le cadre d'intervention des forces européennes dans les eaux territoriales de ces états et facilitent la poursuite des auteurs présumés d'actes de piraterie et de vols à main armée.

Retenons au terme de cette analyse comparative du cadre légal de répression des actes de piraterie et de vol à main armée, que la Côte d'Ivoire et le Nigeria ne disposent pas d'instruments juridiques adéquats qui répondent aux exigences du droit international et qui pourraient contribuer à réprimer efficacement les actes illicites perpétrés dans les eaux du GG. A contrario, la France s'est dotée d'une loi dont les dispositions satisfont les prescriptions du droit international. Cela concourt de ce fait, à faciliter la poursuite des suspects et leur incarcération grâce au cadre de coopération établi par le biais des accords d'intervention militaires et d'entraide judiciaire conclus avec certains états tels que le Kenya, les Seychelles et la Somalie.

2- L'analyse du cadre légale de prévention des actes illicites à l'encontre des navires et des installations portuaires

Retenons que la Côte d'Ivoire ne dispose pas encore de base légale nationale permettant de donner une force exécutoire à l'application du Code ISPS. Cette défaillance compromet l'efficacité de la mise en œuvre du Code ISPS par les acteurs concernés. De plus, la recommandation de l'OMI relative à la création par les gouvernements d'un comité de sûreté maritime en charge de la coordination de la mise en œuvre du code ISPS n'est pas encore effective. En ce qui concerne le Nigeria, celui-ci s'est doté d'une loi portant application du code ISPS. Cependant, en dépit des dispositions organisationnelles et opérationnelles établies dans ladite loi, les ports demeurent peu sûrs car les actes illicites continuent d'être perpétrés dans ses eaux ainsi que dans les ports.

Au sein de l'UE, l'appel lancé par la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS a été entendu. En réponse, chaque état de l'Union s'est doté d'une loi portant application du code ISPS. Aussi, un règlement d'application systématique a été adopté par l'UE. Celui-ci fournit un cadre communautaire d'harmonisation de la mise en œuvre des prescriptions dudit code au sein de l'UE. L'objectif étant de renforcer la sûreté du système de transport maritime des états membres. Pour ce faire, ce

règlement rend obligatoire l'application de certaines dispositions de la partie B¹²⁷ du code ISPS. Des inspections sont effectuées par un comité créé à cet effet, aux fins de vérifier la mise en œuvre effective des prescriptions par les états membres. Cette inspection est sanctionnée par un rapport adressé aux autorités concernées qui sont tenues d'apporter des mesures correctives dans les meilleurs délais. Aussi, ce règlement autorise les états membres à sanctionner les contrevenants aux mesures prescrites par le règlement. Retenons qu'une telle initiative à caractère contraignant devrait être réalisée à l'échelle nationale de la Côte d'Ivoire et du Nigeria car contribuerait à renforcer la sûreté des ports et installations portuaires, qui à ce jour demeurent peu sûrs.

II- Cadre légal de prévention et de répression du trafic illicite de drogue en mer et de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

La lutte contre le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN dans les régions de la méditerranée et des caraïbes est régie par l'adoption d'un cadre légale de coopération que nous allons présenter (A) et analyser en comparaison avec celui établi par la Côte d'Ivoire et le Nigéria(B).

A- L'adoption d'un cadre légal de coopération

1- Les Accords multilatéraux de coopération en matière de lutte contre le trafic illicite de drogue en mer

1-1 L'Accord de l'Union Européenne relatif au trafic illicite par mer mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes du 31 janvier 1995

Cet accord a été conclu au sein du Conseil de l'Europe sur la base des dispositions de l'article 17 de la Convention de Vienne. Il fournit un cadre légal multilatéral de coopération entre les parties pour lutter contre le trafic illicite de drogue par mer¹²⁸. Cette coopération peut s'opérer par l'échange spontané d'informations sur les navires

¹²⁷ Article 3.5 du règlement 725/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 31 Mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires

¹²⁸ Rapport explicatif de l'Accord relatif au trafic illicite par mer mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes ; <http://www.conventions.coe.int/Treaty/fr/Reports/Html/156.htm>

contrevenants¹²⁹. Les infractions pertinentes visées par le présent accord se réfèrent à celles prévues à l'article 3.1 de la convention de vienne et commises au delà des eaux territoriales¹³⁰. Ses dispositions sont relatives à :

- ***La compétence***

En ce qui concerne la compétence, selon l'accord, tout état peut l'exercer à l'égard des infractions commises à bord de navires battant pavillon étranger ou des navires apatrides au delà des eaux territoriales des états. Mais avant, cette compétence doit être clairement établie au moment de la signature ou la ratification de l'accord. Toutefois l'accord rappelle que l'état du pavillon est dotée d'une compétence préférentielle qu'il peut décider d'exercer ou non¹³¹.

- ***La demande d'assistance et la demande d'autorisation***

L'état du pavillon qui a des raisons sérieuses de penser que son navire se livre à une infraction pertinente peut demander l'intervention d'un état partie en vue de mettre fin à ces actes. De même, un état partie qui soupçonne qu'un navire battant pavillon d'un autre état partie est entrain de se livrer à ces infractions doit recourir à l'autorisation de l'état du pavillon pour intervenir. Ces demandes sont adressées par le biais d'une autorité désignée à cet effet¹³².

- ***L'exercice des mesures de contrôle et de coercition***

L'état intervenant a le droit en vertu de l'accord de prendre les mesures suivantes : arraisonnement du navire, escorte dans une zone maritime nationale sûre, inspection détaillée, saisie et mise sous scellée des preuves et la transmission de celles-ci à l'état du pavillon. Il peut procéder à l'arrestation des auteurs et à l'immobilisation du navire en vertu de sa loi¹³³.Lorsqu'il désire exercer sa compétence, le suspect et les preuves sont remis à l'état pavillon¹³⁴.

Pour conclure, il convient de retenir que l'accord ainsi établi, conformément aux prescriptions de l'article 17 de la convention de vienne , fourni un cadre de coopération entre les parties en opérant une descriptions détaillées des dispositions portant sur la

¹²⁹ Accord de l'Union Européenne de 1995, relatif au trafic illicite de drogue par mer, article 2.5

¹³⁰ Idem article 1.c

¹³¹ Idem article 3

¹³² Idem article 4 et 6

¹³³ Article 9 de l'accord de l'Union Européenne de 1995 sur le trafic illicite de stupéfiants en mer

¹³⁴ Article 14 de l'accord de l'Union Européenne de 1995 sur le trafic illicite de stupéfiants en mer

compétence, la demande d'assistance et d'autorisation et l'exigence d'échange d'informations par le canal d'autorités désignées. Grâce à ces prescriptions, les états membres pourront intervenir de façon efficace et rapide contre toute activité de trafic illicite de drogue opéré par les navires au delà des eaux territoriales des états parties.

1-2 Convention Inter-Américaine d'entraide judiciaire en matière pénale

Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de drogue dans la région caribéenne, plusieurs accords bilatéraux ont été conclus. Toutefois, nous n'allons pas nous attarder sur ces accords, mais traiter plutôt de la convention d'entraide judiciaire conclue au sein des Amériques pour réprimer les crimes transnationaux¹³⁵. Celle-ci prévoit, une assistance mutuelle entre les parties en matière d'enquête judiciaire, de poursuite et de procédures ayant traités aux crimes pour lesquels un état requérant est compétent au moment où il sollicite l'assistance. Elle prévoit l'établissement et la désignation d'une autorité centrale dans chaque état membre comme point focal pour toutes les questions relatives à la convention, en particulier pour émettre et recevoir les demandes d'assistance.

La convention permet aux autorités compétentes de recueillir des témoignages et des dépositions ainsi que d'effectuer des perquisitions et des saisies, d'examiner des objets suspects, de reconnaître les lieux et de fournir des informations et des pièces à conviction.

Par ailleurs, elle comprend des dispositions qui portent entre autres sur les conditions de refus de prêter assistance, la procédure de demande d'assistance, de demande de perquisition, la saisie et la cession des biens ainsi que le transfert des personnes faisant l'objet de poursuite etc. Retenons que le système Inter-Américain d'entraide judiciaire ainsi élaboré, fourni à la région un régime légal de coopération judiciaire qui permet de lever les obstacles rencontrés dans la poursuite des auteurs d'actes illicites en mer.

2- Le Règlement (CE) n° 1005/2008 du conseil du 29 septembre 2008 sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

¹³⁵ Chapitre 14 : mutual legal assistance and extradition,
<http://www.usip.org/sites/default/files/MC2/MC2-21-Ch14.pdf>

Pour répondre aux exigences du droit international en matière de conservation et de gestion des stocks de ressources halieutiques, l'UE a adopté une série de mesures en vue de lutter contre la pêche INN. Il s'agit notamment du plan d'action communautaire de 2002, la généralisation du suivi des navires de pêche par satellite (VMS) en 2003¹³⁶, la transmission obligatoire par les navires de pêches communautaire de déclaration de captures par voie électronique en 2009 et en 2010, le plan d'action pour éradiquer la pêche INN, adopté par le règlement (CE) n°1005/2008 du 29 septembre 2008. En ce qui concerne ce dernier instrument, il vise à éradiquer la pêche INN par un contrôle adéquat de la chaîne d'approvisionnement des produits de pêches importés sur le marché de l'UE. Il s'applique aux navires qui se livrent à des activités en violation des mesures de conservation et de gestion¹³⁷ dans les eaux sous juridiction des états membres, les eaux d'états tiers, en haute mer y compris les eaux ne relevant de la juridiction d'aucun état¹³⁸. Ainsi, pour réaliser cet objectif, le règlement prévoit un certain nombre de mesures notamment :

- ***L'institution d'un régime de certificat de capture***

Aux fins d'assurer le suivi de la traçabilité des captures, toute importation, de produit de pêche de navires d'états tiers dans la communauté est autorisée s'il est accompagné de certificat de capture validé par l'état du pavillon. De même, toute exportation effectuée par les navires de la communauté est subordonnée à la validation d'un certificat de capture par l'autorité compétente de l'état membre du pavillon¹³⁹.

- ***Le contrôle par l'état du port***

Les navires de pêche d'états tiers sont soumis à un régime d'inspection dans la communauté. Les débarquements et les transbordements des produits de pêches de ces navires sont autorisés exclusivement que dans des ports désignés par chaque état membre¹⁴⁰. Pour ce faire, le capitaine doit notifier l'arrivée de son navire au moins trois jours avant et communiquer toutes les informations requises portant entre autres sur le

¹³⁶ Règlement (CE) no 2244/2003 de la Commission du 18 décembre 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite, JO n° L 333 du 20/12/2003.

¹³⁷ Article 3 du règlement 1005/2008 du conseil de l'Europe du 29 septembre 2008

¹³⁸ Idem article 1.3

¹³⁹ Idem article 12.2, 15.1

¹⁴⁰ Idem article 5.1

navire et les captures conformément au règlement¹⁴¹. Cette notification doit être accompagnée d'un certificat de capture. Toute opération de transbordement ou de débarquement ne pourra avoir lieu qu'après inspection desdits documents et des captures. En outre, le règlement prévoit que les états membres procèdent dans leur port à l'inspection d'au moins 5°/° des opérations de transbordement et de débarquement. Toutefois, les navires de pêche présumés avoir pratiqué la pêche INN font systématiquement l'objet d'inspection. Un système d'alerte communautaire a été établi à cet effet, pour la transmission de toutes informations aux autorités compétentes concernées. L'inspection doit couvrir les documents, le journal de bord, les engins de pêche à bord etc¹⁴². Si le résultat de l'inspection prouve que le navire est engagé dans une activité de pêche INN, les inspecteurs doivent refuser le débarquement ou le transbordement des captures. Par ailleurs, le règlement prévoit l'embarquement d'observateurs à bord des navires communautaires.

- *Les sanctions*

Le règlement établit un système harmonisé de sanctions administratives et pénales efficaces, proportionnées et dissuasives pour les infractions graves. Il établit également une liste de navires communautaire INN et une liste d'états tiers non coopérants pour lesquels des sanctions sont prévues¹⁴³. De même, il prévoit des mesures à l'encontre de ses ressortissants qui se livrent ou facilitent la pratique de la pêche INN¹⁴⁴.

Pour conclure, retenons que le présent règlement relève de la nouvelle stratégie de lutte adoptée par l'Union Européenne contre la pêche INN. Le règlement vient ainsi en complément des précédents instruments juridiques initialement adoptés dans le cadre du contrôle, de la surveillance et du suivi des opérations de pêche des navires de la communauté. Ainsi, grâce à l'adoption de ce nouveau cadre réglementaire, l'UE entend mener la lutte contre la pêche INN en s'attaquant aux pratiques illégales des navires de pêches de pays tiers tout en exigeant que les produits de pêche de ces navires soient accompagnés de certificat de captures.

¹⁴¹ Idem article 6.1

¹⁴² Idem article 10.1

¹⁴³ Idem article 37 et 38

¹⁴⁴ Idem article 39

B- Analyse comparative avec le cadre juridique de lutte existant en Côte d'Ivoire et au Nigéria

Au terme de la présentation des différents instruments juridiques nationaux et régionaux de lutte contre la pêche INN et le trafic illicite de drogue en mer, il convient de faire une analyse comparative de ces instruments au regard des exigences du droit international.

1- Analyse comparative des cadres juridiques de lutte contre la pêche INN

Conformément aux exigences du droit international, la présente analyse se fera sur la base des dispositions relatives au suivi, contrôle, à la surveillance des navires de pêche ; à l'inspection des navires de pêche au port, et aux sanctions prévues.

- ***Le suivi, le contrôle et la surveillance des activités de pêche***

Dans le but d'assurer le suivi, le contrôle et la surveillance des activités des navires de pêche communautaire, la commission de la communauté européenne a imposé depuis 2003 l'usage par les navires de pêche communautaire de système VMS¹⁴⁵, la déclaration des captures par voie électronique¹⁴⁶ ainsi que la présence à bord desdits navires d'observateurs, en application de la recommandation n° (11-01) de la CICTA et institué un régime de contrôle de la légalité des produits de la pêche de navires de pays tiers. Ainsi, l'importation, l'exportation, l'importation indirecte, le transport de produit de pêche transformé dans un état tiers autre que l'état du pavillon doivent être accompagnés d'un certificat de capture validé par l'état du pavillon¹⁴⁷.

En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, il convient de rappeler que la loi accorde des licences de pêche à certains navires étrangers conformément à la loi, tout en précisant que les conditions de cette autorisation seront fixées par un décret d'application. Malheureusement, à ce jour, ce décret n'a pu être édicté. Il y a donc une absence de textes tant pour les aspects liés à la gestion des stocks (maillage, zone de pêche, la

¹⁴⁵ Règlement (CE) no 2244/2003 de la Commission du 18 décembre 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite, JO n° L 333 du 20/12/2003.

¹⁴⁶ La transmission des informations du journal de pêche (*logbook*) par voie électronique pour les navires de pêche de l'UE de plus de 24 m est une exigence selon le règlement (CE) n°1224/2009 et son règlement d'exécution (UE) 404/2011 depuis janvier 2010 (cette obligation s'applique progressivement à des navires de plus petite taille)

¹⁴⁷ Article 12.2 et 12.3 du Règlement (CE) No 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

répartition spatiale des zones de pêche pour la pêche maritime) que pour les aspects du suivi, contrôle et surveillance des activités de pêches desdits navires. Ainsi, les navires étrangers détenant une licence de pêche en Côte d'Ivoire ne sont pas juridiquement tenus de transmettre les journaux de capture en fin de marée, ni de transmettre des déclarations de débarquement, ni d'avoir des observateurs à bord, ni déclarer leur entrée et sortie dans la ZEE. De plus, il convient de souligner que la loi ne donne aucune information relative à la présence à bord de navire battant pavillon ivoirien de système VMS conformément à la recommandation CICTA n° (03-14).

S'agissant du Nigeria, il convient de souligner également que la loi et le décret portant sur la licence de pêche ne fournissent pas d'information sur l'obligation d'installation de système VMS à bord de ses navires, ni de présence d'observateurs à bord. Bien qu'il existe un décret d'application sur la pêche, retenons qu'il n'exige nulle part dans ses dispositions de certificats de captures car la plupart des documents exigés dans le cadre des contrôles des produits de pêche importés, exportés ou transformés sont généralement des documents commerciaux, des renseignements portant sur le navire, la licence ou l'autorisation de pêche. La loi ne fait aucunement référence au certificat de capture ou à la déclaration de captures.

- *L'inspection au port*

Le règlement de l'Union Européenne établit une procédure de contrôle des navires dans les ports des états membres. Des inspecteurs sont habilités à cet effet. Ainsi, tout navire désirent accéder au port est tenu de le notifier aux autorités compétentes du port trois jours avant son arrivée et transmettre par la même occasion tous les documents exigés conformément à la loi. Cette notification doit être accompagnée d'un certificat de capture validé par l'état du pavillon. L'inspecteur procède à la vérification des informations tout en étant en contact avec l'état du pavillon qui doit faire une notification attestant de la validité du certificat présenté par son navire. Ce n'est qu'au terme de cette vérification que le navire accède au port où il peut ou non faire l'objet de contrôle physique. Un rapport est alors établi et transmis à la commission.

En ce qui concerne les inspections des navires de pêches dans les ports ivoiriens, il faut rappeler que la loi n'apporte aucun détail sur le mécanisme de contrôle en la matière. Les inspecteurs pêche se trouvent ainsi privés de base juridique pour asseoir un pouvoir

de contrôle, d'inspection et de sanction sur les navires de pêche entrant et opérant dans les eaux et les ports ivoiriens. Quant au Nigeria, la loi et le décret sur l'inspection stipulent que les opérations de manutention et de déchargement de produit de pêche d'importation ou d'exportation ne peuvent être effectuées qu'en présence d'un inspecteur. Retenons qu'aucune notification préalable par le navire n'est exigée par la loi. Aucun certificat de capture n'est exigé au cours de l'inspection. Seul les documents commerciaux et ceux portant sur l'identification du navire et les renseignements sur le port de destination sont requis en ce qui concerne les produit destinés à l'exportation. Aussi, retenons également que conformément à la loi, les inspections physiques portent essentiellement sur le contrôle sanitaire que sur la légalité des captures à bord.

- ***Les sanctions***

Dans le but de décourager la pratique de la pêche INN, le règlement prévoit l'harmonisation des sanctions au sein de l'UE. Celles-ci doivent être efficaces, dissuasives et proportionnées. Elles peuvent aller des mesures restrictives commerciales à l'interdiction d'importation ou de débarquement.

Au regard de telles sanctions, il convient de relever que les sanctions imposées par les lois ivoiriennes et du Nigéria ne sont pas à mesure de dissuader la pratique de la pêche car les amendes sont assez dérisoires¹⁴⁸. Notons par ailleurs, en ce qui concerne les sanctions prévues par la Côte d'Ivoire, l'absence de décret d'application créé un vide juridique qui rend ces sanctions inapplicables.

En conclusion, il convient de retenir que l'Union Européenne est résolue à éradiquer le phénomène de la pêche INN en transcrivant les dispositions des traités internationaux qu'elle a ratifié dans son droit interne. Depuis 2008, elle a adopté une nouvelle stratégie de lutte qui vient ainsi compléter et renforcer le système de suivi, de contrôle et de surveillance existants grâce au développement d'un régime de certificat de captures pour les produits de pêche introduits dans l'Union Européenne. Comparé au cadre juridique de gestion de la pêche de la Cote d'Ivoire et du Nigeria, il convient de retenir que ces instruments juridiques nationaux ne s'inscrivent pas dans le cadre de la lutte

¹⁴⁸ Celles-ci sont de l'ordre de 1.000.000 à 10.000.000 fcf pour la Côte d'Ivoire et de 20.000 à 250.000 Naira en ce qui concerne le Nigéria avec une peine allant de 2 à 5 ans d'emprisonnement

contre la pêche INN. Au regard des efforts entrepris par l'UE, il est important que ces états lui emboîtent pas pour mener une lutte commune afin d'éradiquer la pêche INN.

2- Analyse comparative des cadres juridiques de lutte contre le trafic illicite de drogue en mer

Après avoir examiné les instruments juridiques nationaux et communautaires de lutte contre le trafic de drogue, il est important de relever que les lois du Nigéria et de la Côte d'Ivoire présentent un cadre légal de répression du trafic de drogue en général. Aucune disposition de ces deux textes ne fait référence de façon expresse à la lutte contre le trafic illicite de drogue en mer. Il est également important de souligner que ces lois ne criminalisent pas toutes les infractions visées par l'article 3.1 de la convention de Vienne précisément celles liées à l'aspect financier de l'industrie du trafic notamment l'acte de conversion et de transfert de biens qui proviennent des infractions visées par les dispositions respectives de ces lois. Ce qui sous-entend que les trafiquants peuvent continuer d'opérer tranquillement en Côte d'Ivoire et au Nigeria sans être inquiétés d'être privés du fruit de leurs activités criminelles.

Notons par ailleurs, que la compétence établie par ces textes sont essentiellement fondées sur le principe de territorialité et de nationalité ; ce qui veut dire que les juridictions sont compétentes seulement que pour les infractions commises par leurs ressortissants ou lorsque les infractions sont commises sur le territoire nationale. Aucune précision n'est faite quant à l'exercice d'une quelconque compétence pour une infraction commise à bord d'un navire battant pavillon d'un état tiers en dehors des eaux sous juridiction nationale. A ce propos, il est important de faire remarquer qu'aucun accord de coopération n'a été conclu par ces états à l'effet de prévoir l'exercice d'une telle compétence aux fins d'assurer une répression plus efficace du trafic illicite par mer. Notons que l'accord conclu par le Nigéria porte plutôt sur une coopération policière.

Contrairement au Nigeria et à la Côte d'Ivoire, les régions de la Méditerranée et Caribéennes se sont engagées à lutter contre le trafic de drogue par l'adoption d'instruments juridiques multilatéraux de coopération à la lutte contre le trafic illicite

par mer conformément aux prescriptions de la convention de Vienne¹⁴⁹. Ainsi, l'accord du Conseil de l'Europe relatif au trafic illicite de drogue par mer s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de l'article 17 de la convention de Vienne. En effet, dans le but de s'attaquer à tous les aspects de l'industrie du trafic de drogue, il a intégré toutes les infractions visées par la convention de Vienne y compris l'aspect financier de l'industrie relatif aux actes de blanchiment par les trafiquants du revenu de leurs activités criminelles. Il s'agit d'un accord qui autorise les états parties à intervenir à bord de tout navire d'états tiers, navires apatrides ou navire battant pavillon d'un état membre qui commet une infraction visée par l'accord. Aux fins de faciliter cette intervention, il prévoit des dispositions détaillées sur les relations juridiques entre états intervenants et l'état du pavillon, des procédures d'autorisations et identifie le champ d'action.

Par ailleurs, la compétence juridictionnelle des états est au préalable établie à l'effet de l'exercer en cas de besoin et prendre les mesures requises conformément aux termes de l'accord. En somme il s'agit d'un accord qui, tout en se basant sur les prescriptions de la convention de Vienne, prévoit toutes les dispositions requises permettant aux états parties d'intervenir de façon efficace à la répression du trafic illicite de drogue par mer.

En ce qui concerne la région caribéenne, il convient de relever qu'en marge des accords bilatéraux conclus par les états de la région, elle a adopté une convention d'entraide judiciaire qui permet de lever les obstacles rencontrés à l'occasion des poursuites judiciaires engagées contre les criminelles. Celle-ci permet donc aux services pénaux des états parties d'utiliser des informations et des preuves en provenance d'autres états ou de demander une assistance juridique aux parties aux fins d'obtenir des preuves admissibles par les cours nationales. De telles initiatives juridiques devraient être prises en exemple par la Côte d'Ivoire et le Nigeria aux fins de fournir une base légale appropriée à la lutte contre le trafic illicite par mer.

CHAPITRE II : LE CADRE INSTITUTIONNEL ET OPERATIONNEL DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME

¹⁴⁹ Paragraphe 9 de l'article 17 de la convention de Vienne : « les parties envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article ou d'en renforcer l'efficacité»

Dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime, des initiatives institutionnelles et opérationnelles ont été entreprises tant au niveau national que régional dans le GG (section 1) qu'au niveau des régions de la Méditerranée et des Caraïbes (section 2).

Section I : les initiatives institutionnelles et opérationnelles au niveau de la Côte d'Ivoire et du Nigeria ainsi que régional au niveau du golfe de guinée

Plusieurs actions ont été menées à ce jour pour apporter une réponse à l'insécurité maritime, tant au niveau national que régional. De la mise en place d'institutions nationales soutenues par des organisations sous régionales et régionales (I) aux initiatives opérationnelles nationales et régionales de lutte (II).

I- Des institutions nationales en Côte d'Ivoire et au Nigeria, soutenues par des organisations régionales, sous régionales et internationales

Dans l'exercice de leur mission, des initiatives sont entreprises par des institutions nationales (A), soutenues dans leur action par des organisations régionales et internationales, qui tentent d'adopter une approche intégrée dans la lutte contre la criminalité maritime au niveau de la région du golfe de guinée(B).

A- les institutions nationales et leur mission dans la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée ainsi que le trafic illicite de stupéfiants en mer et la pêche INN

1- la Direction générale des Affaires Maritimes et Portuaires(DGAMP) de Côte d'Ivoire et le Nigeria Maritime Safety Agency (NIMASA) dans le cadre de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée

- ***la Direction Générale des Affaires Maritimes et portuaire (DGAMP)***

Conformément aux dispositions du décret n°2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, et de l'Arrêté 046 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la DGAMP, la DGAMP est chargée d'assurer la mise en œuvre de la politique maritime nationale. A ce titre, elle a pour mission entre autres d'exercer la police de navigation dans les eaux sous juridiction nationale, assurer le suivi de la mise en œuvre du code ISPS, réglementer le secteur des

transports et des Affaires Maritimes et Portuaires. Dans le cadre de l'exercice de ses attributions, elle est dotée de trois services opérationnels qui sont :

- le service de la police maritime qui relève de la sous direction de la garde côtière. il est chargé d'assurer la sécurité portuaire ; des plateformes offshore ; la surveillance du plan d'eau lagunaire, des eaux maritimes ainsi que de protéger et assurer la sûreté des approches maritimes ;
- Le service de la radiocommunication dont la mission est d'assurer la liaison terre-mer en vue de venir en aide aux navires se trouvant en difficulté dans les eaux sous juridiction ivoirienne ; et
- le point de contact ISPS qui assure la collecte et la diffusion des informations relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires ainsi que le contrôle et le suivi des activités liées à la sûreté. En effet, dans le cadre de ses missions la DGAMP a mené un certain nombre d'actions dont la mise en place d'une réglementation relative à la sûreté maritime et portuaire dont l'application par les acteurs concernés, il faut le souligner reste problématique. Par ailleurs, celle-ci est engagée dans une coopération technique avec l'OMI et les Gardes cotes américains qui l'appuient dans le cadre de l'exercice de ses missions de sécurité et de sûreté maritimes et portuaires. Notons également qu'elle vient d'instituer un cadre de concertation et de coordination des actions de sûreté par la création d'un comité national provisoire de sûreté maritime par décision n°165/MT/DGAMP/DG en attendant la signature par du projet de décret transmis au Gouvernement.

- ***The Nigeria Maritime Security Agency (NIMASA)***

Créée par la loi n° 71-2007 du 21 mai 2007, l'un des objectifs assignés au NIMASA est de réglementer et de promouvoir sous l'Autorité du Ministre des Transports Maritimes, la sécurité et la sûreté dans les eaux sous juridiction nationale et les ports. Il a pour mission entre autres de fournir des services de recherches et sauvetage ; mener la surveillance aérienne et côtière ; fournir une orientation et assurer le respect des mesures de sûreté par les navires ; d'assurer la surveillance des ports et terminaux. Plusieurs initiatives ont été entreprises en vue de l'exercice de ses obligations. Aux fins de fournir un support juridique à la lutte contre la piraterie maritime et autres actes

illicites et grâce à l'assistance technique de l'OMI, il a initié un projet de loi sur la piraterie. Malheureusement à ce jour, ce projet n'a pu être adopté. Par ailleurs, dans le but d'assurer une meilleure sûreté de ses eaux, ports, navires et installations portuaires, il a signé un protocole d'entente avec la marine nationale pour mener conjointement des patrouilles de sécurisation des eaux sous juridiction nationales¹⁵⁰.

Au terme de cette présentation du cadre institutionnel national, il convient de retenir que des efforts notables sont fournis par la DGAMP et le NIMASA pour remplir leur obligation en matière de gestion de la sûreté maritime. Malheureusement, des difficultés réels subsistent et compromettent l'efficacité des actions menées par ces institutions. Qu'en est-il des institutions de gestion de la pêche et de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants ?

2-le cadre institutionnel de gestion de la pêche et de la lutte contre le trafic de stupéfiants au Nigéria et en Côte d'Ivoire

2-1 le cadre institutionnel de gestion des pêches

- ***La Direction des pêches et de l'Aquaculture (DPA) de Côte d'Ivoire***

Conformément au décret n°2011-283 du 05 octobre 2011 portant organisation du Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques (MPARH), l'encadrement des activités de pêche relève de la Direction de l'Aquaculture et de la Pêche (DAP) sous l'Autorité du MIPARH. Celle-ci a pour mission entre autres de réglementer les activités de pêches et de suivre son application; participer au contrôle des plans d'eaux et à la lutte contre la pêche illicite par des actions de surveillance des eaux, en liaison avec les services techniques concernés ; promouvoir, organiser et suivre la gestion durable des ressources halieutiques. Elle exerce ses missions de contrôle et d'inspection conjointement avec la Direction des Services de Vétérinaires du MIPARH (DSV) en charge du contrôle et des inspections sanitaires des produits de la pêche.

Notons par ailleurs qu'un certain nombre de projets et de programmes sous tendent les actions sur le terrain, parmi lesquels le programme d'appui à la gestion durable des

¹⁵⁰ <http://www.dailyindependentnig.com/2012/08/nimasa-and-security-of-nigerian-water-domain/>

ressources halieutiques¹⁵¹. Pour terminer, il est important de souligner que ces structures sont confrontées à de réelles difficultés dans le cadre de l'exercice de leurs missions dues à l'absence de cadre juridique appropriés, au manque de moyens matériels et de ressources humaines compétentes en matière de contrôle des normes nationale et internationale de la pêche ainsi qu'au manque de coordination des actions des différentes structures intervenants sur le terrain¹⁵².

- ***The Federal Department of Fisheries in Nigeria***

Conformément au décret n° 71-1992 du 30 novembre 2012, le département fédéral des pêches (FDF) du Ministère de l'Agriculture et des Ressources Naturelles est l'Autorité compétente en charge de la réglementation ; de l'inspection, du contrôle ainsi que de la surveillance des activités de la pêche. Elle est dotée de services opérationnels d'inspection et de contrôle qualité des produits de pêches débarqués et destinés à l'exportation.¹⁵³ Les inspections sont effectuées en vue de la délivrance de certificats sanitaires des produits des pêches destinés à l'exportation et à la consommation. Notons que ces activités sont menées en liaison avec d'autres administrations concernées par le secteur de la pêche.

Outre ses services d'inspections, le FDF est dotée d'une unité de surveillance : the Monitoring Control and Surveillance Unit (MCSU) dont la mission est d'effectuer en liaison avec la marine nationale, la police maritime et les douanes, des patrouilles de surveillance et de contrôle des activités des pêches¹⁵⁴. Celle-ci a pour ce faire, bénéficié de l'appui financier de la banque mondiale pour équiper le MCSU en matériel naval et radio communication¹⁵⁵. Cependant, il convient de faire remarquer que dans le cadre de l'exercice de ses missions, le FDF reste confronté, à l'instar de la Côte d'Ivoire à des contraintes liées au manque de coordination des actions des services intervenants

¹⁵¹ <http://www.ressourcesanimales.gouv.ci/arretes.php>: organisation du Ministère des ressources halieutiques

¹⁵² Programme Fish_Code (FAO) projet menée au cours de ces 10 dernières années http://sirs.agrocampus-ouest.fr/prostat/wiki/index.php/C%C3%B4te_d'ivoire

¹⁵³ http://ec.europa.eu/food/fs/inspections/vi/reports/nigeria/vi_rep_nige_1336-1998_en.pdf: Nigeria fishery products Evaluation Mission (12/18-Feb-98)

¹⁵⁴ Illegal unreported unregulated (IUU) fishing in west Africa (Nigeria & Ghana) BY Professor A. Eyiwunmi Falaye *ffs* Department of Wildlife & Fisheries Management University of Ibadan, Ibadan Nigeria; Report of study *prepared for* MRAG Marine Resources Assessment Group Ltd. 18 Queen Street, London United Kingdom January 2008

¹⁵⁵ idem

dans le secteur des pêches et à l'insuffisance de ressources adéquats pour mener une lutte efficace contre la pêche INN.

2-2 le cadre de gestion institutionnel national de la lutte contre le trafic le de drogue en mer

- ***Le Comité ivoirien de lutte contre l'usage de la drogue (CILAD)***

Conformément au décret n° 85-351 du 08 mai 1985 du Ministère de la sécurité intérieure, l'Autorité centrale de lutte contre l'usage et le trafic de drogue en Côte d'Ivoire est le CILAD. Elle a pour mission entre autres d'étudier et proposer au Gouvernement les grandes lignes d'une politique nationale d'information et d'éducation en vue de prévenir l'usage abusif des stupéfiants et des drogues, de proposer des moyens de coordonner la lutte contre la toxicomanie et le trafic de stupéfiants et des substances psychotropes et de donner un avis sur toute mesure législative et réglementaire à ses missions. C'est un comité qui réunit des représentants de tous les Ministères et organisations concernés par la lutte contre la drogue sous la présidence du ministère de la sécurité intérieure. Celui-ci travaille en collaboration avec des services opérationnels dont les douanes, la police des stupéfiants des drogues, la gendarmerie nationale ainsi que le bureau central INTERPOL de la police nationale.

Sous l'assistance du Programme des Nations Unies pour le Contrôle International des Drogues (PNUCID) et de l'Union européenne, les actions de lutte initiées par le comité étaient essentiellement axées sur des activités de sensibilisation et d'information des populations et la tenue de stages de formations et de séminaires¹⁵⁶. Mais il convient de relever qu'en dehors de ces actions focalisées plutôt sur les formations et la sensibilisation, le comité n'a pu instituer un mécanisme de coopération ni se pencher sur la lutte contre le trafic illicite de drogue en mer, ni adopter un cadre juridique approprié pour assurer une lutte efficace de la lutte contre le trafic illicite de drogue en général y compris le trafic de drogue par mer.

- ***The National drug law enforcement agency (NDLEA) of Nigeria***

Conformément au décret n° 48-1989, le NDELA est l'Autorité compétente de contrôle du trafic et de l'usage de stupéfiants et de substances psychotrope. Elle est à cet effet

¹⁵⁶ <http://www.un.org/News/fr-press/docs/1998/19981012.agshc358.html>: Communiqué de Presse AG/SHC/358 ; intervention du délégué de la Côte d'Ivoire

chargée entre autres de faire appliquer la loi et coordonner les politiques de lutte contre le trafic et l'usage de la drogue, d'adopter les mesures visant à éliminer la culture illicite de narcotique et la demande de substance psychotrope et à réprimer les activités de trafic illicite internationale. Il comprend en son sein six départements à savoir le département enquête, poursuite, réduction de la demande, anti-blanchiment d'argent et renseignement. Il convient de relever que celle-ci exerce ces missions en collaboration avec les structures gouvernementales concernées ainsi que les organisations non gouvernementales nationales et internationales. Dans le cadre de son mandat, elle a élaboré un plan d'action national axée sur la réduction de la demande et de l'offre de drogue. En outre, sous sa houlette des accords de coopération policière ont été conclus avec la Suisse. Certes ces efforts ont été entrepris par l'institution en vue de permettre au Nigéria d'éliminer l'usage et le trafic de drogue. Mais il convient de relever que le trafic illicite de drogue par mer est un aspect important qui, malheureusement, n'est pas spécifié et pris en compte dans les initiatives du NDLEA.

B- la tentative d'institution d'un cadre de coopération régional par les organisations régionales et sous régionales

1- Les initiatives de la CEDEAO, la CEEAC, la CGG et de l'OMAO en matière de lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée

La région du GG est dotée d'une multitude d'organisation sous régionales, qui en raison de la recrudescence de l'insécurité maritime dans la région ont chacune décidé de mener des actions communes de lutte contre les actes illicites perpétrés dans les eaux par l'adoption d'une politique commune de sécurisation du golfe de guinée. Il s'agit notamment de la Communauté économique des états de l'Afrique centrale (CEEAC), de la commission du golfe de guinée (CGG), de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre (OMAO) et de la communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

- ***La CEEAC***

La CEEAC est une institution sous régionale qui regroupe 11 états de l'Afrique centrale dont l'objectif est de promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité et l'intégration régionale. Celle-ci, au regard de l'insécurité régnant dans le golfe de guinée a adopté en 2009 « une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états du golfe de

guinée » avec la signature d'un protocole prévoyant la création d'un centre régional de coordination pour la sécurité maritime en Afrique centrale. La stratégie adoptée par l'institution est axée entre autres, sur le partage d'informations ainsi que des moyens de surveillance et d'intervention civile et militaires des états de la sous région de l'Afrique centrale. Notons que cette initiative a été une réussite dans la sous région de l'Afrique centrale, cependant elle ne couvre pas toute la région du golfe de guinée et bien évidemment, elle n'a pu freiner les actes illicites perpétrés dans la région du GG. Par ailleurs, il convient de relever que cette initiative rencontre quelques difficultés en raison du coût élevé des opérations et de la défaillance de certains états membres à honorer leur engagement financier et matériel vis-à-vis de la réalisation de ce projet.

- ***La CGG***

Créée en 2001 à Libreville à Luanda, la CGG est une institution régionale dont le but est de faciliter les consultations pour prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de l'exploitation des ressources naturelles à l'intérieure des frontières nationales des états membres. Le 29 novembre 2012, face à la triste réalité de la violence sous régionale, elle a signé une déclaration visant à apporter une réponse opérationnelle permanente par le biais d'une coopération régionale et un dialogue inter-état. Notons qu'à ce jour cette réponse opérationnelle n'a pu être concrétisée.

- ***L'OMAO***

Créée en 1975, cette organisation régionale regroupe 20 états côtiers et 5 états sans littoral. Elle a pour objectif d'assurer un service de sécurité maritime rentable pour ses états membres, promouvoir la sécurité et lutter contre la pollution marine. En octobre 2003 à Luanda, elle adopte la résolution n° 193/12/03 qui met en place un cadre légal de coopération pour la lutte contre les menaces de sûreté maritime. Celle-ci vise sous les auspices de l'OMI, à établir un réseau sous régional intégré de garde côte aux fins de la sécurisation des espaces maritimes de la région de l'Afrique de l'ouest et du centre. Malheureusement, force est de constater qu'à ce jour ce projet n'a pu voir le jour.

- ***La CEDEAO***

La CEDEAO est une organisation de la sous région de l'Afrique de l'ouest à vocation générale. Depuis 2012, en réponse à l'appel du Conseil de Sécurité des Nations Unies, contenu dans les résolutions 2018 et 2039, elle a initié en collaboration avec la CEEAC,

la CGG, l'OMAOOC une série de réunions d'experts qui vise à élaborer une stratégie efficace de lutte contre la criminalité maritime dans le GG. Une stratégie qui attend encore d'être élaborée et mise en application. Notons par ailleurs que dans le cadre de cette lutte régionale engagée, les chefs d'états ont adopté depuis le 25 juin 2013, un code de conduite transitoire non contraignant pour une période de trois ans. Pendant ce temps les délinquants de la mer peuvent aisément poursuivre leurs œuvres sans être inquiétés.

2- Les initiatives des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) et des organisations de lutte contre le trafic de drogue

2-1 les initiatives des ORGP en matière de lutte contre la pêche INN

- ***La Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA) et le Comité des Pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest (CPCO)***

La CICTA est une Organisation Régionale de Gestion des Pêches, responsable de la conservation des grands migrateurs de l'océan Atlantique et ses mers adjacentes¹⁵⁷. Pour ce faire, la gestion des ressources du GG relève de sa compétence. Dans le cadre de l'exercice de ses missions, elle édicte des mesures de gestion auxquelles les états membres sont tenus de se conformer¹⁵⁸. Il s'agit essentiellement de mesures techniques de gestion des pêcheries (limitation de l'effort ou de la capacité de pêche, tailles minimales etc.) et les mesures visant à prévenir la pêche INN. En ce qui concerne ces dernières mesures, elle a introduit un système de classement des navires délinquants exigeant que les états du ports adoptent des actions spécifiques contre de tels navires ; le suivi des opérations de pêche par satellite grâce au système VMS; un système de document de certification de captures ; le contrôle des transbordements par déclaration préalable de l'opération dans un port et la présence d'observateurs à bord lors de

¹⁵⁷ Confère figure en annexe : couverture géographique de la CICTA

¹⁵⁸ Deux niveaux de conformité s'appliquent aux parties contractantes pour les mesures de gestion de la CICTA. Le premier niveau est celui de la résolution, qui encourage les parties à se conformer aux règles mais n'exige pas un strict respect de ces règles. Le deuxième niveau, plus contraignant, est celui de la recommandation, qui requiert des parties contractantes de respecter les règles édictées, mais également de prendre toutes les dispositions nécessaires à la bonne mise en œuvre et au suivi de celles-ci dans leur ZEE et à bord des navires battant leur pavillon en haute mer. Les États membres ne respectant pas ces recommandations s'exposent à des sanctions

l'opération¹⁵⁹ etc. toutes mesures qui, si elles sont effectivement mises en œuvre par les états membres devraient de façon considérable, contribuer à réduire les activités de pêches INN dans la région. Malheureusement force est de constater que de réelles lacunes sont constatées dans l'application desdites mesures par les états concernés.

Contrairement à la CICTA, la CPCO est un comité régional de gestion des pêches¹⁶⁰ qui n'a pas le statut d'ORGP. Elle est une organisation de conseil et d'échange pour la mise en place de mesures de conservation et de gestion des stocks halieutiques dans la sous région centre-ouest du GG. Elle intervient auprès des gouvernements afin d'harmoniser les politiques des pêches nationales et sert de plateforme d'échanges entre les directions des Pêches des États de la sous-région. Celle-ci, dans le cadre de l'exercice de sa mission, a institué la mise en place de registres de navires nationaux qui fournissent des bases pour l'échange d'informations entre ses membres. Par ailleurs, il est important de relever que le comité et ses états membres bénéficient du soutien de programmes dont celui de la FAO, de Stop Illegal Fishing, du Réseau international SCS (MCS International Network) et du Programme ACP FISHII de l'UE (2009 – 2013). l'objectif visé par ces programmes est entre autres, de contribuer à l'amélioration des politiques de pêches des états, d'aider au développement des capacités nationales et promouvoir la coordination bilatérale, sous régionale et régionale afin que les pays soient mieux placés pour mettre en œuvre les outils pertinents du PAI-INN, dont les mesures du ressort de l'état du port. De telles initiatives pourraient-elles être mises à profit quand l'on sait que des contraintes juridiques, matérielles et humains demeurent et continuent de compromettent la mise en œuvre efficace des règles édictés par la CICTA visant à prévenir la pêche INN ?

2-2 les initiatives régionales de lutte contre le trafic et l'usage de la drogue, soutenues par l'ONUDC

Dans le souci de faire face au développement du trafic et de l'usage de la drogue dans la sous région de l'Afrique de l'ouest, la CEDEAO, soutenue par l'ONUDC et le bureau national des nations unies pour l'Afrique de l'ouest, a organisé une Conférence

¹⁵⁹ Recommandations de la CICTA (09-10) ; (03-14) ;(05-06) ;(03-19) et (10-10) :

http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/studies/cote_ivoire_2012/cote_ivoire_2012_fr.pdf

¹⁶⁰ Le Comité de la pêche pour le centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO) est une organisation régionale des pêches créée en 2007 dont la Côte d'Ivoire et ses pays voisins (Bénin, Ghana, Liberia, Nigéria, Togo) sont membres

Ministérielle à Praia, au Cap Vert, en octobre 2008. Au terme de cette conférence, il a été adopté une initiative sous régionale qui inclue une déclaration politique¹⁶¹ et un plan d'action régional¹⁶² pour résoudre le problème du trafic de drogue dans la sous région. Aux fins de s'assurer de la responsabilité de chaque état dans la mise en œuvre effective du plan d'action régional, la CEDEAO a adopté en février 2010, l'initiative Dakar, signé par sept états membres. En outre, dans le cadre de la mise en œuvre de la déclaration, l'Organisation des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'ouest et la CEDEAO ont facilité la conception et la mise en œuvre du programme Initiative Côte de l'Afrique de l'Ouest, une initiative multilatérale visant à fournir des équipements, une assistance technique et une formation spécialisée aux personnels d'exécution de la loi des états.

Notons qu'en marge de ces initiatives plusieurs autres actions ont également été menées par l'ONUDC. Toutefois, il convient de relever qu'en dépit de tous ces efforts, la région continue d'être le point de transit de la cocaïne et de l'héroïne¹⁶³ en raison des contraintes financiers, techniques, logistiques, politiques, de collaboration qui entravent la mise en œuvre effective du plan d'action régional par les états membres de la

¹⁶¹ The Political Declaration, directed ECOWAS Commission to establish:

- A strong coordination mechanism to forge close links with Member States government and civil institutions and organizations involved in drug control in order to achieve better coordination in the control of drug trafficking and abuse in the sub-region, and for that purpose;
- An ECOWAS Drug Control and Crime Prevention Division responsible for the overall coordination of regional initiatives undertaken in the area of drug abuse and crime prevention, treatment and rehabilitation as well as the collection and analysis of data on crime and drug phenomenon in the sub-region
- An appropriate structure under the direct supervision of the President of the ECOWAS Commission, responsible for overall coordination and monitoring of regional initiatives undertaken in the area of illicit drug trafficking and drug abuse prevention”;
- The Crime Prevention and Criminal Justice Centre (ECPCJS) to serve as a focal point for mutual legal assistance both amongst ECOWAS members and non-members; and
- The Department of Peace and Security under the Office of the Commissioner for Political Affairs, Peace and Security (PADS) was tasked with facilitating the formation of the Network of Drug Law Enforcement Agencies/Units within the framework of the West African Joint Operations for the coordination of efforts to combat illicit drug trafficking and related transnational organized crime in the ECOWAS sub-region.

¹⁶² The Regional Action Plan to fight drug trafficking, organized crime and drug abuse in West Africa consists of five thematic areas: mobilizing ECOWAS political leadership and addressing the need for adequate national budget allocation by ECOWAS member states for preventing and combating illicit drug trafficking, related organized crime and drug abuse; effective law enforcement and national/regional cooperation against the high-level increase in illicit drug trafficking and organized crime; developing and strengthening appropriate and adequate legal frameworks for effective criminal justice; confronting emerging threats of increased drug abuse and associated health and security problems; and, creating valid and reliable data to assess the magnitude of the drug trafficking and abuse problems affecting the region on a sustainable basis.

¹⁶³ UN Security Council, Report of the Secretary-General on the activities of the United Nations Office for West Africa, S/2012/510, June 29, 2012.

CEDEAO ainsi que des politiques nationales de lutte contre le trafic illicite et l'usage de la drogue¹⁶⁴.

II- Les initiatives opérationnelles nationales et régionales

Dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime dans le GG, des actions de sécurisation des eaux sous juridictions nationales et de contrôle par l'état du port des navires de pêches sont entreprises par les états respectifs (A) ainsi que quelques initiatives sous régionales de coopération (B)

A- Les actions de sécurisation des eaux sous juridiction nationale et de contrôle par l'état du port des navires de pêche

1- Les actions de sécurisation et de contrôle par l'état du port menées dans les eaux et les ports ivoiriens

Dans le cadre de l'exercice de ses missions, la DGAMP, Autorité chargée de la gestion de la politique maritime ivoirienne est dotée de trois services opérationnels en charge respectivement de la sécurisation du plan d'eau, des ports, de la liaison communication avec les navires en cas de détresse et de l'exercice des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions du Code ISPS. Jusqu'à une date récente, les activités de surveillance exercée par la garde côtière était limitées à la sécurisation des installations maritimes situées à 3 miles au large de Port-Bouet, du plan d'eau lagunaire dans le périmètre du Port Autonome d'Abidjan et du canal de Vridi. Notons que cette surveillance est effectuée à bord de navire de commerce affrété par la DGAMP en raison de l'absence de moyens nautiques pour l'exercice des missions de sécurisation.

Au regard de la recrudescence des menaces de sûreté dans les eaux ivoiriennes, une nouvelle stratégie de sécurisation a été mise en place. Sous la coordination de la marine nationale, deux types de patrouilles sont effectuées à savoir une première menée en rade extérieure par des commandos fusiliers de la marine nationale et la seconde équipe mixte composée des Affaires Maritimes, de la Gendarmerie Portuaire, des Douanes assure la surveillance de la rade intérieure. Il convient de relever que cette surveillance est effectuée avec des moyens matériels limités fournis par la Gendarmerie portuaire et

¹⁶⁴ Aning, Kwesi (2008) Strategy Paper on Anti-drug Trafficking Legislation in Anglophone West Africa (Dakar: GIABA)

la Marine nationale, la DGAMP ne disposant plus d'engins navals à la faveur de la guerre qu'a connu la Côte d'Ivoire.

Par ailleurs en ce qui concerne l'exercice des mesures liées au contrôle de sûreté et au respect des dispositions du code ISPS, il est assuré par les points de contacts d'Abidjan et de San Pedro. Pour ce faire, ces points de contacts disposent d'un système de sûreté des navires étrangers en mouvement dans les eaux territoriales et vers les ports ivoiriens pour s'assurer qu'ils ne présentent pas de dangers pour eux, pour la population et pour l'environnement. Dans le but d'aider la DGAMP à renforcer la sûreté maritime et portuaire, il a été mis en place un comité national provisoire de sûreté maritime en attendant la signature par le Gouvernement du décret portant création du comité national de sûreté maritime. Ce comité constitue un cadre de concertation et de coordination des actions de sûreté maritime. Toutefois, il convient de noter qu'en dépit de toutes ces initiatives, l'efficacité de la mise en œuvre du code ISPS en Côte d'Ivoire est entravée par une réelle contrainte due au manque de base juridique nationale de sûreté appropriée.

S'agissant des contrôles et des inspections des pêches, deux autorités sont habilitées par le MPARH à savoir l'Autorité pêche (DAP) en charge du contrôle du respect des normes internationales édictées par la CICTA et les services vétérinaires (DSV) qui assurent le contrôle sanitaire des produits de la pêche. Il convient de faire remarquer que pour des contraintes liées à l'absence de base juridique appropriée pour la mise en œuvre de la certification des captures des navires, la compétence de la DPA a été transférée à la DSV en charge de la certification sanitaire. Une procédure de contrôle et d'inspection est mise en place à cet effet. Il est exigé des consignataires une notification préalable de l'arrivée du navire aux fins d'organiser le contrôle au port. Malheureusement il est important de souligner que ces informations ne sont pas toujours transmises aux autorités de contrôle. Des certificats de capture normaux sont délivrés aux navires de pêche ivoiriens industriels et des certificats simplifiés aux navires de pêche artisanaux.

Des contrôles sont effectués par la DAP mais de façon partielle dans la mesure où les inspecteurs ne montent pas à bord des navires qui débarquent ou transbordent et ne vérifient pas les journaux de bord et de capture. En outre, précisons que plusieurs

services interviennent à la fois à l'occasion de ces contrôles sans une coordination réelle des actions.

Au regard de tout ce qui précède il convient de retenir que les initiatives opérationnelles de lutte contre l'insécurité maritime menées en Côte d'Ivoire sont en proie à de réelles insuffisances qu'il conviendrait de combler aux fins d'espérer lutter efficacement contre les actes illicites perpétrés dans les eaux sous juridiction ivoirienne.

2- Des patrouilles mixtes de sécurisation des eaux sous juridiction Nigériane et le contrôle par l'état du port des navires de pêche

La sécurisation des eaux Nigérianes est assurée par une force conjointe composée de la marine nationale, la police maritime, l'unité de surveillance et de contrôle de la police des pêches et des douanes. Cette force a été constituée grâce à un mémorandum signé entre le NIMASA et la Marine nationale qui ont décidé d'unir leurs forces pour contrer les actions des criminels opérant dans les eaux sous juridiction nationales. Pour lui permettre de disposer des équipements nécessaires à l'exécution de sa mission, le NIMASA a également conclu un accord de concession avec une société privée de sécurité (Global West Security Limited) en charge de lui fournir des engins de sécurisation maritime. A ce jour, quatre bateaux de patrouille d'une grande capacité et de haute technologie ont été fournis et servent présentement à mener les opérations de patrouilles. En outre, il convient de relever que ces opérations sont facilitées par une station de radio communication fournie par le département fédéral des pêches. Cette station permet d'assurer le suivi des opérations de patrouilles, des activités de pêche des navires industriels ainsi qu'à assurer la liaison avec les navires et permettre de mener les opérations de recherches et sauvetage en cas de détresse.

En ce qui concerne les contrôles par l'état du port des navires de pêche, ils sont menés par les inspecteurs du service inspection contrôle qualité (FISU) qui effectuent de façon systématique les contrôles documentaires et physiques des produits de pêches des navires étrangers importés ou destinés à l'exportation. Pour ce faire, les consignataires sont tenus d'informer les inspecteurs de la présence du navire dans le port aux fins de leur permettre d'effectuer les contrôles requis avant tout débarquement du produit de la pêche au port. Notons que ces contrôles portent essentiellement sur les documents du navire, les documents commerciaux, les renseignements sur les ports d'embarquement

et de débarquement¹⁶⁵. Les documents de captures ne sont pas exigés à l'occasion de ces contrôles et les contrôles physiques opérés sont essentiellement des contrôles sanitaires. Notons qu'une telle procédure ne pourra pas permettre aux inspecteurs d'obtenir des informations sur la légalité des produits de pêche importés ou destinés à l'exportation.

Pour conclure, il faut retenir que certes des efforts sont entrepris par le Nigeria pour la sécurisation de ses eaux contre les actes illicites grâce aux équipements dont il dispose mais cela n'a pas pour autant contribué à réduire l'ampleur des actes illicites perpétrés dans ses eaux. Qu'en est-il des initiatives bilatérales et régionales ?

B- Quelques initiatives sous régionales de coopération dans la lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée

1- Les patrouilles conjointes Nigéria-Bénin et les actions de sécurisation initiées par la CEEAC

Au titre des initiatives sous-régionales, l'on peut souligner l'accord bilatéral entre le Bénin et le Nigéria. En effet, suite à la campagne diplomatique des Nations Unies visant à mobiliser un appui régional, le Bénin et le Nigéria ont conclu un accord en vertu duquel les deux (02) pays ont entrepris d'effectuer, à partir du 28 septembre 2011, des patrouilles conjointes le long des côtes béninoises pendant six mois. Ce programme, appelé « opération prospérité », a été placé sous le commandement tactique du Nigéria et sous le commandement opérationnel du Bénin. Le Nigéria a fourni 95 % du soutien logistique, en particulier deux (02) hélicoptères, deux (02) navires et deux (02) bateaux intercepteurs, et le Bénin a mis à disposition deux (02) vedettes de marque « defender » offertes par le gouvernement américain¹⁶⁶. La contribution du Bénin s'estimait à 234 347 490 F CFA par mois (environ 466 000 dollars US), soit 5 % du coût total de l'opération. Pendant la durée de « l'opération prospérité », le nombre d'attaques menées avec succès contre les navires a chuté¹⁶⁷. Malgré le succès de l'opération, les obstacles

¹⁶⁵ Ces informations portent sur la licence de pêche, le connaissance, le certificat sanitaire pour ce qui est des produits importés ; et l'historique du navire, la quantité de produits à bord, le port d'embarquement et de débarquement ainsi que la valeur du produit de pêche s'agissant des produits destinés à l'exportation

¹⁶⁶ <http://jafricacogen.blogspot.be/2012/12/stop-la-piraterie-dans-le-golfe-de.html>: stop à la piraterie dans le golf de Guinée

¹⁶⁷ En octobre 2011, deux gros pétroliers soupçonnés de se livrer à des opérations de transbordement illégales ont été capturés et remis aux autorités béninoises et trois (03) navires de pêche et un pétrolier qui faisaient l'objet d'une tentative d'attaque par les pirates ont été secourus

demeurent, notamment le manque d'infrastructures de soutien logistiques (les installations de soutage, de réparation), les frais d'exploitation élevés ainsi que le coût global de l'opération. De plus, l'absence de coopération et de coordination des actions de sécurisation avec les autres états de la région entrave l'efficacité d'une telle opération car les attaques continuent d'être perpétrées dans les zones maritimes encore sous très peu de surveillance.

Par ailleurs, en dehors de cet exemple du Bénin et du Nigéria, la CEEAC a également, en réponse à l'insécurité grandissante dans la région du golfe de Guinée, mis en place en 2009, une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer de ses états membres. Cette stratégie a consisté en la création d'un centre de coordination pour la sécurité en Afrique centrale dont la mission est d'assurer la protection des ressources naturelles et des zones de pêche maritime ; la sécurisation des routes maritimes et la lutte contre tout acte illicite perpétrés dans les eaux de la sous région de l'Afrique centrale. Ce centre a pour rôle de coordonner les opérations de sécurisation menées dans les trois zones de surveillance établies¹⁶⁸. Il est important de souligner que cette stratégie a enregistré des résultats positifs notamment dans la zone D¹⁶⁹, qui pour l'heure, est celle qui reste véritablement opérationnelle. Il convient de souligner par ailleurs, que ces opérations sont menées grâce aux contributions en ressources matérielles et humaines des états membres. Malheureusement, force est de constater qu'en dépit des résultats positifs observés, des obstacles d'ordre matériels, de nature à compromettre la pérennité des opérations demeurent. De plus l'opération étant seulement circonscrite à la seule sous région de l'Afrique centrale, elle n'a malheureusement pas contribué à réduire en générale l'insécurité maritime dans le GG¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Zone A : Angola ; RDC. Etat pilote : Angola ; Zone B : Angola ; Congo ; Gabon. Etat pilote : Congo ; et Zone D : Cameroun ; Guinée Equatoriale ; Sao Tomé et Principe ; Gabon. Etat pilote : Cameroun.

¹⁶⁹ « Les statistiques indiquent, en effet, qu'entre 2007 et 2009, alors qu'on dénombrait, chaque année, plus d'une vingtaine d'attaques, celles-ci sont retombées dans la zone D au nombre de 5 pour l'année 2010 jusqu'en fin octobre. On peut donc logiquement affirmer que l'action SECMAR I est fortement sécurisante pour la zone D » : H. EYEBI AYISSI, « Déclaration lors de la 31ème Session Ministérielle du Comité Consultatif Permanent des Nations Unies Chargé des Questions de Sécurité en Afrique Centrale », Brazzaville, novembre 2010, p.5.

¹⁷⁰ 58 incidents ont été rapportés en 2012, y compris les détournements de navires avec 207 membres d'équipage pris en otage. Le Nigeria constitue l'épicentre de ces attaques avec 27 incidents en 2012, contre 10 en 2011. Sur les 58 attaques de 2012, 37 au moins ont été perpétrés avec des armes. En Côte d'Ivoire, 05 incidents ont été rapportés en 2012 contre 01 en 2011 : *International Maritime Organization, MSC.4/Circ.180, report on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report 2011, March 1, 2012, at p.3.*

En somme, retenons que certes, toutes ces initiatives sous régionales de sécurisation maritime sont louables, mais elles n'ont pas pour autant permis de réduire l'insécurité maritime dans le GG en raison des obstacles matériels qui subsistent et de l'absence de coopération et de coordination des actions de sécurisation maritime au niveau régionale.

2- Les initiatives de coopération sous régionale en matière de lutte contre la pêche INN

En marge des actions de sécurisation sous régionales menées par le Bénin, le Nigéria et la CEEAC, qui s'inscrivent également dans la cadre de la lutte contre la pêche INN, il convient de relever qu'un cadre régional de sécurisation des activités de pêche a été mis en place par la Commission sous régionale des pêches (CSRP)¹⁷¹. Notons que la Côte d'Ivoire et le Nigeria ne sont pas membres de cette commission. Toutefois, il est important de présenter une telle initiative, qui en réalité constitue une première au niveau de la région relevant d'un organe de pêche sous régional du GG. En effet, dans le but d'assurer une surveillance des activités de pêche dans la sous région du GG, cette commission a créé un service spécialisé nommé unité de coordination des opérations de surveillance (UCOS) et établi un programme sous régional de suivi, de contrôle et de surveillance logé au sein de cette unité. Des opérations conjointes de SCS, y compris la surveillance aérienne soutenue par des opérations maritimes ont été menées pendant quatre ans grâce au soutien de l'agence luxembourgeoise et de la communauté européenne. De même les états de la sous région ont été d'un grand apport car ont également contribué à la réalisation de ce projet.

Il s'agit là d'une initiative majeure de coopération sous régionale dans le domaine de la SCS, louable. Malheureusement, celle-ci n'a pu être pérennisée en raison des contraintes de capacités existantes. En outre, il est important de faire remarquer que malgré la création des divers organes sous régionales des pêches, notamment, la CPCO, la CSRP et la COREP ; celles-ci ne sont pas parvenues à instaurer un cadre de coopération et de coordination des actions sous régionales en matière de lutte contre la pêche INN eu égard aux contraintes liées entre autres, à l'absence de cadre juridique

¹⁷¹ La CSRP est la commission sous régionale des pêches du golfe de Guinée qui regroupe les états du Maroc, Mauritanie, Sénégal, Gambie, Cap Vert, Guinée Bissau, et la Sierra Leone. C'est un organe de pêche intergouvernemental de coopération halieutique créé en 1985, dont l'objectif est de promouvoir l'harmonisation à long terme des politiques des états membres en matière de préservation, de conservation et d'exploitation des ressources halieutiques et le renforcement de la coopération pour le bien être de leur population respective.

approprié au niveau des états de la région du golfe de guinée, et au manque d'équipements nécessaires.

Section II : les initiatives institutionnelles et opérationnelles de lutte contre la criminalité maritime au niveau de la Méditerranée et des Caraïbes

le combat contre la criminalité maritime dans la méditerranée et les caraïbes, est assurée grâce à des organisations régionales qui interviennent suivant un mode opératoire bien défini (A) et par un ensemble d'initiatives opérationnelles (B) que nous présenterons dans la présente section.

I- Les organisations régionales et leur mode opératoire dans le cadre de la lutte

Pour mener le combat contre la criminalité maritime dans la méditerranée et les caraïbes, il a été développé par l'Union Européenne (UE), l'organisation des états des Amériques(OEA) et la CARICOM, un cadre régional de prévention et de répression des actes illicites (A) ; laquelle approche sera analysée comparativement à celle établie dans la région du golfe de guinée (B).

A- Le développement d'un cadre régional de prévention et de répression des actes illicites en mer par l'UE, l'OEA et la CARICOM

1- Une approche régionale de la lutte conduite par la Commission Européenne

La Commission Européenne est l'organe principal de l'UE dont le rôle est de promouvoir l'intérêt général de l'Union et de prendre des initiatives appropriées à cette fin¹⁷². Dotée d'un pouvoir d'initiative législative, elle propose des actes législatifs au conseil, qui se charge de statuer et de les adopter en rapport avec le parlement européen. Ainsi, engagée dans la lutte contre la criminalité maritime, celle-ci a entrepris plusieurs initiatives juridiques, dont la mise en œuvre est assurée par un ensemble d'organes techniques et opérationnels établis par l'Union Européenne. Ainsi :

- ***dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de drogue en mer***

¹⁷²Commission Européenne : http://ec.europa.eu/index_fr.htm

Le Conseil a adopté le 31 janvier 1995, un accord multilatéral de l'UE sur le trafic de drogue par mer. Cet accord fournit un cadre légal multilatéral de coopération entre les parties pour lutter contre le trafic de drogue par mer. En marge de cet accord, il a également adopté un plan d'action régional contre la drogue qui vise la lutte contre le trafic de drogue par mer. Pour assurer l'efficacité de ce combat, elle s'est entourée d'un ensemble d'organes de collecte et d'échange d'informations sur la drogue (OEDT), d'un organe de coopération en matière répressive (EUROPOL), d'une entité de coopération judiciaire (EUROJUST), d'un groupe de travail horizontal sur la drogue (GHD).

De plus, l'UE a mis en place en 2007, un outil de coopération opérationnelle contre le trafic de drogue par mer, qui est le centre d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N) dont l'objectif principal est la répression du trafic de stupéfiants par voie maritime et aérienne dans l'Atlantique à destination de l'Europe et des côtes d'Afrique de l'ouest. Ses missions consistent à recueillir et évaluer les informations sur la drogue, renforcer la coopération à travers l'échange d'informations et de renseignements entre les parties en collaboration avec EUROPOL et de veiller à la disponibilité des moyens des différents états membres afin de faciliter les opérations d'interception¹⁷³. Pour accomplir cette mission il regroupe en son sein la police, les douanes, la marine, des juristes des pays participants, Europol et des forces armées de l'US Joint Inter Agency. En somme un véritable melting-pot d'acteurs pour une coopération et coordination des actions.

- ***En matière de lutte contre la piraterie et les vols à main armée***

Le 10 novembre 2008, l'UE a conclu un accord avec la Somalie portant sur l'action commune en Somalie. Les dispositions de cet acte déterminent les modalités et les conditions d'intervention des forces européennes dans les eaux Somaliennes, la participation d'états tiers à l'opération ainsi que le transfert des personnes appréhendées en vue des poursuites judiciaires. Par ailleurs d'autres accords ont été conclus avec certains états de la région tels que le Kenya, et les Seychelles en vue du transfert des auteurs présumés d'acte de piraterie et de vols à main armée dans ces états. Le contrôle politique et la direction stratégique de l'opération est assurée par le comité politique et

¹⁷³ <http://www.drogues.gouv.fr/site-professionnel/international/cooperation-operationnelle/>

de sécurité (COPS) sous la responsabilité du conseil¹⁷⁴. En revanche, l'encadrement opérationnel de la mission est assuré par le comité militaire de l'UE (CMUE)¹⁷⁵. Par ailleurs, il faut relever que dans le but de renforcer la sûreté du système de transport maritime de la communauté, le Conseil a également adopté le règlement 725/2004 portant application du Code ISPS, auquel tous les états membres sont tenus de se conformer. Pour ce faire, un comité technique a été mis en place aux fins d'assurer le suivi et l'évaluation de l'application des dispositions dudit règlement.

- ***La lutte contre la pêche INN***

La Commission est également engagée dans la lutte contre la pêche INN. Ainsi, le 29 septembre 2008 le Conseil a adopté un plan d'action communautaire de lutte contre la pêche INN qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010. L'Agence communautaire de contrôle de la pêche est l'organe désigné pour le suivi de la mise en œuvre de ce plan d'action par les états membres. Créé en 2005, celui-ci a pour mission d'organiser la coordination opérationnelle du contrôle de la pêche et des activités d'inspection par les états membres et de les aider à coopérer¹⁷⁶.

Pour conclure, il convient de retenir que l'UE est engagée à mener une lutte efficace contre la criminalité maritime, tant au niveau régional, qu'international en adoptant une approche communautaire par la mise en place d'un cadre légal régional et international de coopération. Pour y parvenir, elle s'est entourée d'organes techniques et opérationnels appropriés en charge du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre des différentes initiatives adoptées.

Qu'en est-il du cadre de lutte défini par les organisations régionales des caraïbes ?

2- Une approche de coopération régionale et internationale de lutte contre le trafic illicite de drogue par mer dans la région caribéenne

Face à la menace grandissante du trafic du narcotrafic dans la région des caraïbes, les états de l'OEA ont décidé de développer une stratégie d'ensemble coordonnée pour

¹⁷⁴ Celui-ci a pour mission de fixer les modalités précises des mesures prises, notamment les plans d'opérations et les règles d'engagement de l'opération.

¹⁷⁵ qui assure le suivi de la bonne exécution de l'opération conduite sous la responsabilité d'un commandant des opérations.

¹⁷⁶ Lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) Organisé par les membres de l'APP ACP-UE, le Groupe de Travail ACP Pêche et le CTA ; Événement organisé en marge de la 16e Assemblée parlementaire paritaire (APP) ACP-UE de Port-Moresby http://briefingsbruxelles.files.wordpress.com/2006/04/reader_inn.pdf

l'hémisphère¹⁷⁷ de lutte contre ce phénomène qui compromet le développement économique et la sécurité de la région. Pour y parvenir, une série d'initiatives ont été entreprises par des organisations régionales notamment l'OEA et la CARICOM.

- ***La Communauté Caribéenne (CARICOM)***

La CARICOM est une organisation d'intégration régionale en vue de la croissance économique et du développement des états de la caraïbes¹⁷⁸. Pour mener la lutte contre le narcotrafic, elle a instauré un cadre de gestion du crime et de la sécurité régionale qui comprend en ensemble d'organes techniques et opérationnels chargé du suivi et de la mise en œuvre du programme établi contre le narco trafic ainsi que de l'évaluation de la situation du trafic de drogue dans la région¹⁷⁹. Notons que la mise en œuvre de ce programme a été rendu possible grâce au recours à l'assistance technique et financière des états membres du CARICOM et des organisations internationales et régionales.

- ***L'Organisation des Etats des Amériques (OEA)***

Il s'agit d'une organisation régionale à caractère hémisphérique¹⁸⁰ dont l'objectif fondamental est de garantir la paix entre les états membres. Engagée également dans la lutte contre le narco trafic dans la région, elle a pour mandat de coordonner les initiatives de la région des Amériques visant l'élimination de l'abus et du trafic des drogues ainsi que des crimes connexes. Celle-ci exerce ce mandat par le biais d'un organisme autonome technique dénommé Commission Inter-américaine de contrôle des drogues (CICAD). La CICAD est chargée d'assurer le suivi et la mise en œuvre par les états membres des stratégies et plans d'action contre le narcotrafic adopté par les états membres. Elle exerce cette mission en coordonnant ses activités et ses programmes de concert avec les autorités nationales compétentes des états membres de l'OEA. Par ailleurs, elle est également chargée de l'évaluation des efforts entrepris par les états dans la mise en œuvre desdites stratégies et plan d'action. Cette évaluation permet donc de mettre en évidence les meilleures pratiques, et de déceler les insuffisances dans le but de renforcer les stratégies nationales.

¹⁷⁷ Plan d'Action de Miami, Préambule, § 6.

¹⁷⁸ Treaty of Chaguaramas in Chaguaramas, Trinidad on July 4, 1973

¹⁷⁹ Ces organes comprennent un conseil chargé de superviser la direction politique et de faire des rapports à la conférence des chefs de gouvernement de la CARICOM(CONSLE), un comité consultatif de la politique de sécurité (SEPAC), et d'une agence de mise en œuvre du programme sur le crime et la sécurité régionale

¹⁸⁰ 35 pays des Amériques ont ratifié la Charte de l'O.E.A. et appartiennent à l'Organisation

Par ailleurs, rappelons que, outre les plans et stratégies d'action adoptés par les états de la région (Panama 1999), un accent particulier a été mis sur la coopération régionale par la signature d'un ensemble d'accords régionaux dont l'accord de coopération régional contre le trafic de stupéfiant en mer et aérien de San José de 2003 et la convention d'entraide judiciaire contre le crime.

A ce propos, notons que l'accord régional de San José, représente dans la région un instrument de coopération fondamental qui vient en effet combler les lacunes opérationnelles des états de la région en leur fournissant un cadre de coopération étroit dans le domaine d'interdiction maritime. L'une de ses dispositions opérationnelles essentielles porte sur la possibilité pour les états parties de mettre à la disposition d'un autre état partie les moyens humains et matériels pour mener les opérations d'interdiction selon les conditions prévues par l'accord ou d'embarquer à bord d'un navires d'un état partie un 'shipriders' dument accrédité par les autorités d'un autre état pour effectuer des opérations d'interdiction maritime dans les eaux de ce dernier¹⁸¹. Notons que lors d'une telle mission à bord de ce bâtiment, ce 'shipriders' pourra autoriser ce bâtiment à pénétrer dans les eaux territoriales ainsi qu'intérieures de son état.

En conclusion, il convient de retenir que pour mener la lutte contre le narco-trafic dans la région des caraïbes, les états, réunis au sein de l'OEA et de la CARICOM ont adopté une approche régionale intégrée. C'est une approche basée essentiellement sur des accords de coopération multilatéraux d'interception maritime et d'entraide judiciaire ainsi que sur le suivi et l'évaluation des plans et stratégies d'actions de lutte par des organes techniques appropriés établis au sein de l'OEA et de la CARICOM. De plus notons que ce combat régional contre le narco-trafic a été rendu possible grâce à une assistance technique et financière des partenaires internationaux.

B- Analyse comparative des initiatives institutionnelles avec celles de la région du golfe de guinée et les résultats obtenus

Cette analyse comparative du cadre et des initiatives institutionnelles de la Méditerranée et des Caraïbes avec celui du GG portera sur trois points, à savoir la piraterie et les vols à main armée, le trafic illicite de stupéfiants en mer et la pêche INN.

¹⁸¹ Accord régional de San José 2003 articles 15 et 18

1- Analyse portant sur le cadre institutionnel de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée

Au terme de la présentation du cadre institutionnel de l'UE en matière de lutte contre la piraterie, nous avons retenu que la force de cette institution réside dans l'approche régionale intégrée qu'elle adopte dans cette lutte contre la criminalité maritime par le biais de sa Commission et du Conseil. En effet, la piraterie n'étant plus d'actualité dans la région de la Méditerranée, celle-ci a décidé, en réponse à l'appel des Nations Unies¹⁸², de mener cette lutte dans un espace maritime qui ne relève pas de sa juridiction c'est-à-dire dans le golfe d'Aden et en Somalie. Pour cela, elle s'est entourée d'une base juridique permettant à ses forces d'intervenir, d'arrêter les auteurs présumés de piraterie et de vols à main armée et de les transférer dans des états de la région pour y être jugés. A cette fin, un accord a été conclu avec la Somalie pour autoriser cette opération militaire et pour établir les conditions et modalités d'intervention. De même, des accords ont été conclus avec le Kenya et les Seychelles pour le transfert des pirates. Par ailleurs, il convient de relever que les états participants à l'opération sont dotés d'une base juridique nationale appropriée leur permettant dans le cadre de cette mission, d'arrêter et de poursuivre les auteurs présumés. Notons que dans le but de mener une lutte efficace, elle a adopté à l'occasion de cette mission une approche coordonnée et conjointe par la mise en place d'un cadre de gestion impliquant tous les états membres participants¹⁸³.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'application du code ISPS, notons que celle-ci est harmonisée au sein de l'UE. Le règlement adopté par le conseil, d'application systématique par les états membres, permet à ces derniers de renforcer la sûreté de leurs ports et installations portuaires. Rappelons que ce règlement renforce le pouvoir de sanction des autorités nationales en les autorisant à prendre des sanctions appropriées à l'égard de tout contrevenant au règlement. Il faut souligner aussi souligner que pour une meilleure application de cet acte, les états membres pour la plupart, ont adopté une loi nationale portant application du code ISPS. L'UE ne s'est pas seulement limitée à la

¹⁸² Résolution 1814 du 18 mai 2008 et 1816 du 02 juin 2008 du conseil de sécurité des nations unies

¹⁸³ L'UE a créé un comité politique et de sécurité dont la mission est d'assurer la coordination politique et stratégique des opérations sous la conduite du conseil et un comité militaire en charge du suivi opérationnel. Tous ces deux comités regroupent en leur sein tous les états membres de l'UE participants à l'opération Atlanta.

prise de ce règlement, mais a également mis en place un mécanisme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre par la création d'un comité technique en charge de cette question. Une telle stratégie ne pourra que contribuer à renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires de la région.

En revanche notons qu'en ce qui concerne la Côte d'Ivoire et le Nigeria, la DGAMP et le NIMASA ne disposent pas encore de lois leur permettant de réprimer efficacement les actes de piraterie et de vols à mains armées perpétrés dans les eaux sous juridiction nationale et au-delà, car celles-ci sont inappropriées¹⁸⁴. En ce qui concerne l'application du code ISPS, elle reste problématique en Côte d'Ivoire compte tenu du non respect par les navires et les installations portuaires de la réglementation en vigueur¹⁸⁵. De plus les difficultés rencontrées par la DGAMP en matière de collaboration avec les autorités du port d'Abidjan constituent une entrave à la mise en œuvre efficace des prescriptions du code ISPS. En réalité, il faut retenir que ces difficultés résultent de l'absence de loi contraignante sur la sûreté maritime et de l'inexistence d'un comité national de sûreté maritime pleinement établi¹⁸⁶, dont le rôle de coordination pourrait aider la DGAMP à renforcer la sûreté maritime et portuaire.

Par ailleurs, au niveau régional, la lutte est entravée par le nombre pléthorique d'organisations sous régionales qui, à l'analyse refusent de coordonner leurs efforts et de mutualiser leurs moyens pour assurer une lutte efficace dans toute la région. Ces organisations préfèrent évoluer en rang dispersé alors que la menace concerne toute la région du GG. Tous ont défini un cadre de coopération dans leur région respective sans pour autant que la sécurisation annoncée se matérialise sur le terrain, excepté la CEEAC qui tant bien que mal œuvre à la sécurisation de sa zone, ignorant que cela ne suffirait pas à arrêter le déploiement des pirates dans les zones moins sécurisées, compromettant

¹⁸⁴ Celles-ci n'incriminent pas la piraterie conformément à l'article 101 de la CMB, de même l'incrimination des vols à mains armées ne reflète pas celle contenue dans l'article 3 de la convention SUA et la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires

¹⁸⁵ Décision N° 127 MT/DGAMP/DAPDP du 24 avril 2007 portant procédure d'accueil des navires dans les ports ivoiriens ; la décision N° 087 MT/DGAMP/DG du 20 juillet 2011 portant directives relatives à la conduite des audits internes et exercices et entraînements de sûreté ; la circulaire N° 30 MT/DGAMP/DG du 15 juin 2011 relative à la transmission à l'Autorité Désignée des 05 dernières escales des navires ;

¹⁸⁶ Un comité provisoire de sûreté maritime a été établi par décision du DGAMP n° 165/MT/DGAMP/DG du 15 mai 2012. Ce Comité ne pourra être pleinement établi et par conséquent être efficace dans l'exercice de ses missions seulement après signature par le président de la république du projet de décret transmis par la DGAMP. Malheureusement à ce jour, cela n'est pas encore effectif.

ainsi, les efforts entrepris. Quant au projet sous régional intégré de garde-côtes, il est pour l'heure, carrément mis aux oubliettes. Certes, récemment des initiatives d'intégration ont été amorcées par la CEDEAO et les autres organisations sous régionales, soldées par l'adoption d'une déclaration des chefs d'états et d'un code de conduite provisoire de trois ans non contraignant. Toutefois, force est de constater qu'aucune stratégie véritable n'a encore été définie pour mener une lutte efficace contre la criminalité maritime dans la région.

2- Analyse portant sur le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN

- *Analyse portant sur le trafic illicite de drogue en mer*

En ce qui concerne ce volet de la lutte, la Méditerranée et les Caraïbes ont pratiquement adopté la même politique de lutte, c'est-à-dire une approche basée sur la coopération, ainsi que sur le suivi et l'évaluation par des organes appropriés des plans d'actions et stratégies adoptées au niveau régionale. Ces deux régions n'ont pas négligées le trafic illicite de drogue par mer. Ainsi, les législations mises en place par l'UE pour contrer le trafic de drogue par mer s'inscrivent dans le cadre des prescriptions de la convention de Vienne. De même les accords de coopération conclus portent sur les conditions et les modalités d'interception maritime des états membres. Ceci, dans le but d'apporter une réponse rapide et faciliter l'intervention des états parties à bord des navires contrevenants.

S'agissant de l'accord de coopération de San José des Caraïbes ; celui-ci a pour objectif de renforcer la capacité opérationnelle des états parties grâce à la possibilité de la mise à la disposition des ressources humaines et matérielles d'un autre état partie suivant les conditions arrêtées par l'accord ou d'embarquer un 'shiprider' à bord d'un navire d'un état partie pour assurer la surveillance des eaux territoriales et intérieures de ce dernier¹⁸⁷.

Par ailleurs, le besoin de coopération opérationnelle et de coordination de l'action des acteurs de la lutte contre les trafics de drogue par voie maritime en Méditerranée a permis la mise en place d'un outil de coopération opérationnelle indispensable tel que le MAOC-N. Notons qu'après seulement deux ans de fonctionnement, la coopération qu'il institue a permis de recenser une centaine de navires suspects et de lancer une opération

¹⁸⁷ Accord de San José 2003 article 15 et 18

faisant appel à des moyens provenant de pays différents. Au total, ces opérations ont permis la saisie de plus de 40 tonnes de cocaïnes et plus de 20 tonnes de haschich en 2009¹⁸⁸.

S'agissant de la lutte menée par le CILAD en Côte d'Ivoire, elle porte essentiellement sur des actions de formation et de sensibilisation contre l'usage de la drogue. Aucune initiative portant sur l'actualisation du cadre juridique n'a été menée bien que la Côte d'Ivoire ait ratifiée la convention de Vienne. L'action de ce comité n'est pour l'heure pas encore perceptible car la lutte contre le trafic de drogue par mer, volet non négligeable de la lutte ne fait toujours pas partie de sa politique de lutte. De plus soulignons qu'aucun accord de coopération n'a été conclu par la Côte d'Ivoire. Quant au Nigeria, il convient de relever que les dispositions de son plan d'action de lutte n'intègre pas de façon expresse la lutte contre le trafic de drogue par mer. Au niveau régional, certes les états de la CEDEAO ont manifesté l'intérêt pour une lutte contre la drogue à l'occasion de la conférence ministérielle de Praia, toutefois, au regard de l'ampleur du phénomène dans le GG, nous sommes tentées de remettre en cause la mise en œuvre effective de la déclaration et du plan d'action régional adopté par les chefs d'états de la région. Soulignons par ailleurs, qu'aucun accord de coopération multilatéral de lutte contre le trafic de drogue en mer n'a été à ce jour, conclu dans la région.

- *Analyse portant sur la pêche INN*

Il est institué au sein de l'UE un cadre régional et harmonisé de la lutte contre la pêche INN. pour ce faire, le conseil a adopté un règlement qui s'inscrit dans le cadre des exigences du droit international en matière de conservation et de gestion des ressources halieutique et de la lutte contre la pêche INN. Ce règlement qui est en effet, un plan d'action est applicable à tous les états membres. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan, les états de la région appliquent les mesures du ressort de l'état du port qui consistent au respect d'une procédure harmonisée de contrôle des navires de pêche. A cette fin, les états de la région disposent d'une base juridique appropriée qui favorise l'harmonisation de la mise en œuvre de ce plan d'action régional. Dans le but de s'assurer de l'application effective des prescriptions d'un tel règlement, une autorité

¹⁸⁸ Le centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N), a été mis en place à Lisbonne le 1^{er} juillet en 2007

régionale a été mandatée pour assurer le suivi et la coordination de la mise en œuvre au niveau de chaque état.

En revanche, notons que pour l'heure, le cadre juridique de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, sur la gestion des pêches reste inapproprié à la lutte contre la pêche INN. Notons à cet effet, que la Côte d'Ivoire n'est ni partie à l'Accord des Nations Unies sur « les stocks de poissons chevauchants et migrateurs » 1995, ni à l'Accord de conformité de la FAO 1993. Elle n'a pas encore adopté le plan d'action international de la FAO ni adhéré à l'accord de la FAO « sur les mesures des états du port » 2009¹⁸⁹. Pareil pour le Nigeria. Une telle lacune du cadre juridique ne permet pas d'appliquer convenablement les règles édictées par la CICTA et ne favorise pas l'harmonisation des politiques de pêche des états par la CPCO.

En conclusion, il convient de retenir que la lutte efficace contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée reste encore compromise au niveau institutionnel compte tenu des faiblesses institutionnelles qui résultent de l'absence d'un cadre juridique national approprié, du manque de coopération et de coordination des actions entre institutions concernées ainsi que du manque de suivi et d'évaluation des initiatives nationales et régionales. Eu égard à ces insuffisances, il est impératif que les états songent à apporter des corrections à ces lacunes en s'inspirant des initiatives entreprises au sein de la méditerranée et des caraïbes qui ont plus ou moins permis d'apporter une réponse satisfaisante à la lutte contre la criminalité maritime quoique ce phénomène ne puisse pas être totalement éradiqué en dépit de toutes les dispositions prises.

II- Les initiatives opérationnelles

Pour mener une lutte efficace contre les actes illicites perpétrés en mer dans les régions de la méditerranée et des caraïbes, diverses initiatives d'actions conjointes ont été menées. La présente section nous permettra de faire un état des lieux de ces initiatives conjointes (A) puis une analyse comparative avec celles mis en place dans le golfe de guinée tout en présentant quelques résultats obtenus aux termes de ces actions (B).

¹⁸⁹ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm ;
http://faolex.fao.org/faolex_fra/index.htm

A- Des initiatives d'actions conjointes entreprises

1- Des actions de contrôles, de sécurisation et de surveillance menée par l'UE

Dans l'optique de lutter contre la piraterie, les vols à main armée, le trafic illicite en mer ainsi que la pêche INN, diverses actions opérationnelles ont été mis en place par l'UE. Ainsi :

- ***Dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée***

En 2008, dans le but d'aider la Somalie à faire face à la recrudescence des actes de piraterie et de vols à main armée dans le golfe d'Aden et au large de ses côtes, l'UE a mis en place une opération maritime dénommée EUNAVFOR Somalie-opération Atlanta. Il s'agit d'une opération réunissant les forces de l'UE dont la mission consiste entre autres, à assurer des patrouilles et des escortes de navires dans les eaux somaliennes. Notons qu'un Comité politique et de sécurité (COPS) en exerce le contrôle politique et la direction stratégique, tandis que le Comité militaire de l'UE (CMUE) assure le suivi de la bonne exécution de l'opération, conduite sous la responsabilité d'un commandant d'opération. Les moyens de l'opération reposent sur les contributions matérielles des Etats membres participants. Un centre de sécurité maritime a été également créé. Celui-ci permet, grâce à un site Internet sécurisé, d'informer les navires marchands transitant dans la région, des attaques récentes et de la position des navires et de leur donner des conseils en cas d'attaques de pirates. De même, deux corridors sécurisés, ont été mis en place dans le Golfe d'Aden, avec un système de surveillance. Une stratégie de sécurisation qui il faut le souligner a permis d'obtenir de résultats satisfaisants que nous présenterons dans la section B.

- ***Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de drogue en mer***

En ce qui concerne le volet de la lutte, l'UE, grâce à une initiative de la France a créé un Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N), qui est une instance de surveillance et d'échange d'informations pour lutter contre le trafic de drogue dans l'Atlantique, conçue pour intercepter les trafiquants, grâce au déploiement de troupes et de forces de police au bon moment. Le personnel du MAOC-N est composé d'officiers de liaison de la police et des douanes, d'officiers de la marine

et de juristes professionnels des pays participants, ainsi que d'officiers d'Europol et des forces armées de l'US Joint Inter Agency à titre d'observateurs. Les actions conjointes de surveillance, d'échange d'information et d'interception maritime menées par les acteurs de ce centre ont permis également de réaliser des résultats satisfaisants en matière de saisie de drogue que nous présenterons dans la partie B de la présente section.

- ***Dans le cadre de la lutte contre la pêche INN***

Pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, l'UE a adopté un accord sur les mesures du ressort de l'état du port qui fourni aux états parties un cadre harmonisé pour la conduite des contrôles par l'état du port. Cet accord établi une procédure d'inspection qui consiste entre autres, à une notification préalable du navire aux autorités du port de destination 24 heure avant son arrivée dans un port. Cette notification doit être accompagnée d'un certificat de capture lorsqu'il ya à bord des produits de pêche ; l'examen des documents transmis et une vérification de la validité du certificat de capture en rapport avec l'état du pavillon ; une autorisation de débarquer ou de transborder lorsque les informations fournies sont pertinentes. En cas de suspicion de pêche INN, l'inspecteur oppose un refus d'entrer au port ou de débarquer le produit. Dans ce cas, grâce au système d'alerte établi il informe l'état du pavillon ainsi que la commission de sa décision. L'inspection à quai porte sur les éléments suivants : les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier que les mesures de conservation et de gestion sont respectées. Au terme de l'inspection, un rapport doit être établi selon le modèle conçu par l'accord et transmis aux autorités compétentes et à la commission. Notons que les inspecteurs doivent avoir la qualification requise pour mener à bien cette mission. Ainsi, adoptées, les mesures du ressort de l'état permettent d'harmoniser au sein de l'UE, les contrôles et de déceler toute activité de pêche INN et par conséquent de lutter efficacement contre la pêche INN.

2- La sécurisation des eaux des caraïbes par le biais du système 'shipriders'

Pour faire face aux activités des narcotrafiquants opérant dans les eaux de la région des caraïbes, les Etats Unies d'Amérique (U.S.A) ont conclu plusieurs accords bilatéraux

avec les états de la région, leur permettant de mener des opérations d'interdiction jointes dans l'espace maritime des états concernés par l'accord bilatéral¹⁹⁰.

L'approche multilatérale 'shipriders' adoptée par les U.S.A à cet effet, consiste à embarquer à bord de ses moyens navals, les autorités répressives de l'état participant aux fins de mener des opérations d'interdiction dans les eaux sous juridiction de ce dernier. Lors de cette mission, le commandement, la responsabilité et les juridictions applicables sont ceux de l'état dans lequel l'opération se déroule. Notons que durant le déroulement des opérations les autorités répressives de cet état observent et apprennent les méthodes utilisées par les services des USA.

Au terme de la présentation des actions opérationnelles conjointes menées par l'UE et dans la région des caraïbes, il convient de mener une analyse comparative avec celles du golfe de guinée et de présenter quelques résultats obtenus.

B- Analyse comparative avec les initiatives du Golfe de Guinée et les résultats obtenus

Cette analyse portera sur les initiatives opérationnelles menées par les régions des caraïbes, de la méditerranée et du golfe de guinée dans le cadre de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée, le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN.

1- Dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée

Certes la piraterie n'est plus d'actualité dans la région de la méditerranée, mais l'UE reste tout de même engagée dans la lutte grâce à l'action commune menée en Somalie par le biais de l'opération 'Atlanta'. C'est une opération qui grâce à la mutualisation des ressources humaines et matériels ; l'institution d'un système d'encadrement de la mission impliquant tous les états membres de l'Union participants ainsi que la mise en place d'une stratégie de communication et de surveillance permanente, ont permis de

¹⁹⁰ Par exemple, en mettant sur pied plusieurs opérations menées en 2000 : Opération FRONTIER LANCE qui dura toute l'année 2000 avec la participation de Haïti et de la République Dominicaine ; Opération RIP TIDE qui consista en deux opérations de courte durée ayant comme objectif d'interdire l'utilisation des routes maritimes entre la Jamaïque et les Iles Cayman ; Opération SCIMITAR qui fut conduite dans l'archipel des Bahamas avec la participation de la Force Royale de Défense des Bahamas. Les États-Unis embarquèrent des officiers bahémiens à bord des effectifs des Gardes-côtes et les forces Royales patrouillèrent avec une vedette rapide pour donner la chasse aux go-fast. Pour une liste complète des opérations cf. I.N.L. International Narcotics Control Strategy 2000. *Op. cit.* Section intitulée 'United States Coast Guard'.
<http://www.state.gov/www/global/narcotics_law/index.html>.

réduire de façon considérable l'insécurité maritime dans la région¹⁹¹. Ainsi, selon le BMI, l'on a enregistré en 2008, 131 attaques de navires, dont un tiers avaient donné lieu à une capture par des pirates. En 2009, 219 navires auraient subi des attaques, dont 39 avec succès. En 2010, on a dénombré 199 attaques de navires, dont 36 réussies et, en 2011, 194 attaques, dont 23 réussies. S'agissant des détournements, l'on enregistre 36 cas en 2010, 23 en 2011, et 14 navires capturés en 2012 au large de la Somalie. **En somme retenons que le « taux de réussite » des attaques a nettement baissé entre 2008 et 2011, passant de 33 % à 12 %¹⁹².**

En revanche, notons qu'en Côte d'Ivoire, jusqu'à une date récente la sécurisation des eaux ivoiriennes n'était pas assurée de façon conjointe par les forces en présence. Compte tenu de sa capacité opérationnelle très limitée¹⁹³, la sécurisation des eaux par la DGAMP est circonscrite au plan d'eau lagunaire et à un périmètre de 3 miles nautique de la zone portuaire. Ce qui sous entend qu'au delà de cette zone les eaux ivoiriennes ne sont aucunement protégées. Ce n'est qu'à partir des attaques répétées en 2012 contre les navires dans les eaux sous sa juridiction, qu'un comité de crise réuni a décidé de mener une action commune en vue de la sécurisation des navires. Au regard de l'urgence, un inventaire des moyens opérationnels a été fait, toutefois il convient de faire remarquer que le constat est très triste. Malgré la mise en commun des moyens navals, l'équipe commise pour cette mission s'est retrouvée avec moins de 06 engins nautiques pour effectuer les patrouilles¹⁹⁴. Il faut dire qu'une telle logistique ne permettra pas d'assurer de façon pérenne et efficace la sécurité des eaux ivoiriennes. Par ailleurs, il faut souligner qu'à l'exception de la marine nationale, l'ensemble des forces en présence n'est également pas suffisamment formé pour mener une telle opération en mer.

¹⁹¹ En effet, les moyens humains et matériels déployés pour mener cette opération sont fournis par chacun des états participants ; un comité politique et de sécurité composé de l'ensemble des états membres de l'UE assure la direction stratégique et politique de la mission ; un comité militaire réunissant également en les états membres participants est chargé du suivi des activités opérationnelles. Au niveau logistique et stratégique, l'UE a doté la mission d'un centre de sécurité qui assure 24 heures / 24 la liaison avec les navires marchands transitant dans la région en vue de les prévenir et les orienter sur les menaces éventuelles ; des corridors de surveillance ont été installés pour assurer la surveillance des zones hautement risquées.

¹⁹² http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-499_mono.html#toc40

¹⁹³ A l'issue de la guerre qu'a connue la côte d'Ivoire les engins nautiques ont été emportés et la DGAMP s'est finalement retrouvé avec un seul zodiac en mauvais état de navigabilité

¹⁹⁴ Gendarmerie du Port : deux (2) vedettes de lagune et un (1) zodiac ;
Marine Nationale : des zodiacs et des vedettes pouvant aller en rade extérieure

En ce qui concerne le Nigeria, il faut le reconnaître que des efforts notables sont entrepris à son niveau pour assurer une sécurisation conjointe de ses eaux avec des moyens adéquats ; néanmoins, cette logistique pourrait être renforcée pour une plus grande efficacité. Au niveau régional, il faut dire que les initiatives d'opération communes de sécurisation sont rares en raison du manque de coopération et de coordination des actions dans la région entre les états. En effet, les patrouille conjointe Benin-Nigeria et les opérations de sécurisation des eaux de la sous région de la l'Afrique centrale sont les principales actions conjointes menées. Malheureusement, il faut souligner que la pérennité de telles opérations est encore entravée par des contraintes matérielles et financières¹⁹⁵. De plus, bien que ces opérations aient été couronnées de réussite, elles n'ont pour autant pas permis d'améliorer la sûreté dans la région du GG en raison du manque de coordination des actions et de coopération au niveau régional.

2- Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de drogue par mer et la pêche

INN

- ***La lutte contre le trafic de drogue en mer***

Le centre d'analyse et de surveillance maritime de l'Atlantique (MAOC-N), créé depuis 2007, a été d'un grand apport dans la lutte contre le trafic de drogue par mer dans la région de la méditerranée. En effet, son rôle de collecte, d'analyse, d'échange d'information, de surveillance et d'interception maritime ainsi que l'organisation interne mis en place au sein de ce centre, fait de cette structure une véritable plateforme régionale de sûreté. Ainsi, la coordination des actions entre les services regroupés en son sein¹⁹⁶ a permis au MAOC-N, en moins de trois ans d'activités de réaliser des résultats satisfaisants. Ainsi, en 2008, 40 tonnes cocaïnes ont été saisies et en 2009 une saisie de 65 tonnes de cocaïnes et 45 tonnes de cannabis a été enregistrée¹⁹⁷. Nous estimons que les actions d'une telle structure ne pourra à terme que contribuer à décourager les activités des narcotrafiants dans la région de la méditerranée.

¹⁹⁵ Les obstacles rencontrés lors de l'opération prospérité sont relatifs au manque d'infrastructures de soutien logistiques (les installations de soutage, de réparation), les frais d'exploitation élevés ainsi que le coût global de l'opération égal à 9.320.000 dollars US ; la contribution du Bénin s'estimait à 234 347 490 F CFA par mois (environ 466 000 dollars US), soit 5 % du coût total de l'opération

¹⁹⁶ la police, des douanes, de la marine des pays participants, principalement de l'US Navy , des juristes ainsi que d'Europol au sein de cette structure

¹⁹⁷ EMCDDA, 2011b, p.32.

Contrairement à la méditerranée, la stratégie adoptée dans les caraïbes consiste à renforcer la capacité opérationnelle des états de la région, par le recours aux moyens navals et humains de l'US Navy dans le but de mener des opérations d'interception maritime dans les eaux sous juridiction des états qui ont conclu un accord de coopération bilatéral avec les USA. La stratégie ainsi établie dénommée 'shiprider' qui consiste de façon jointe à organiser des opérations de surveillance et d'interception a pour objectif de dissuader et de contribuer à réprimer les activités des narcotrafiquants dans la région. notons que malheureusement de telles initiatives n'ont pu être développées dans la région du golfe de guinée.

- ***La lutte contre la pêche INN***

Dans le but de prévenir, contrecarrer et décourager la pêche INN, un accord sur les mesures du ressort de l'état du port a été adopté par l'UE en vue d'harmoniser les procédures de contrôle au sein des états parties. Cet accord fourni aux inspecteurs pêche un mécanisme unique de contrôle par l'état du port. La procédure établie par cet instrument juridique consiste entre autres, à exiger des navires de pêche qui désirent entrer dans un port des états membres parties, une notification préalable, puis à effectuer un contrôle documentaire en collaboration avec l'état pavillon ; à mener un contrôle physique à quai, à établir un rapport puis le transmettre aux autorités compétentes. Il faut préciser que ce contrôle doit être effectué par des inspecteurs qualifiés à cet effet. Cette procédure permet en effet, aux inspecteurs, tout en mettant l'accent sur le contrôle des documents de capture, de déceler aisément la légalité ou non des produits de pêche à bord des navires. Ceci, dans le but d'assurer une lutte efficace contre la pêche INN.

Il faut souligner au préalable que la Côte d'Ivoire et le Nigeria n'ont pas encore adhéré au dispositif type de la FAO sur les mesures du ressort de l'état du port. Pour ce faire, une telle procédure de contrôle n'est pas encore mise en place dans ces pays. Cependant chacun de ses états dispose d'un mécanisme de contrôle, qui en réalité laisse encore à désirer, car il s'agit particulièrement de procédures partielles qui ne permettent pas de prouver la légalité des produits de pêche se trouvant à bord des navires. En effet, en Côte d'Ivoire par exemple, le contrôle des certificats de capture est effectué par les services vétérinaires qui n'ont pas la qualification requise en la matière ; la notification n'est pas toujours respectée par les navires, par conséquent les contrôles documentaires ne sont pas effectués avant l'arrivée du navire. En ce qui concerne les contrôles

physiques, ils ne sont pas toujours effectués par les inspecteurs DPA, car ceux-ci ne montent pas toujours à bord, des certificats de capture sont délivrés aux navires de pêche ivoiriens sans possibilité de contrôler les activités de pêche de ces navires etc. en somme, avec une telle procédure, les acteurs de la pêche INN peuvent aisément poursuivre leurs activités illicites sans être aucunement inquiétés.

Au terme de cette première partie de notre étude, il convient de retenir que les initiatives entreprises par la Côte d'Ivoire et le Nigéria, ainsi qu'au niveau régional dans le but de lutter contre la criminalité maritime ne sont pas encore parvenues à circonscrire l'ampleur du phénomène, qui si l'on ne prend garde, risque de compromettre gravement la croissance économique, la sécurité alimentaire ainsi que la stabilité de la région. Les obstacles liés au manque de coopération et de coordination des actions entre institutions nationales et entre les organisations sous régionales, ainsi que ceux relatifs à l'absence de cadre juridique approprié et au manque de capacité opérationnelle doivent nécessairement être levés aux fins de réaliser des progrès dans la lutte. Pour ce faire, il est important de s'inspirer de l'expérience enrichissante de la région de la méditerranée et des caraïbes en vue de redéfinir une nouvelle approche du combat contre la criminalité maritime tant en côte d'Ivoire que dans toute la région du GG.

**DEUXIEME PARTIE : PROPOSITION DE SOLUTIONS POUR UNE LUTTE
EFFICACE CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME EN COTE D'IVOIRE,
ETAT COTIER DE LA REGION DU GOLFE DE GUINEE**

CHAPITRE I : Elaboration d'un cadre juridique national de prévention et de répression

L'état des lieux du cadre juridique national opéré dans la première partie de notre étude nous a permis de déceler des insuffisances, qui, malheureusement ne sont pas de nature à favoriser une lutte efficace contre la criminalité maritime dans les eaux sous juridiction ivoiriennes. La piraterie maritime, les vols à mains armées, le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN sont autant d'actes qui continueront d'être perpétrés dans les eaux ivoiriennes si un cadre légal approprié de lutte contre ces crimes n'est pas établi. Pour palier cette lacune, il convient de réviser le cadre juridique de prévention et de répression de la piraterie maritime et du vol à main armée (section I) et d'instituer une nouvelle base légale de lutte contre le trafic illicite de drogue en mer et la pêche INN (section II).

Section I : la révision du cadre juridique de prévention et de répression de la piraterie maritime et du vol à main armée à l'encontre des navires

il est important de relever une fois de plus qu'un combat efficace contre la piraterie maritime et le vol à main armée ne pourra être possible que si la Côte d'Ivoire se dote de deux lois essentielles, à savoir la loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée (I) et la loi portant application des dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du Code ISPS (II).

I- La loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée

La CNUDM et la Convention SUA sont les deux principales conventions qui régissent respectivement la piraterie maritime et le vol à main armée à l'encontre des navires. Dans le but de faciliter la répression de ces crimes, les dispositions de ces deux conventions comprennent des éléments fondamentaux qui doivent être pris en compte

dans l'élaboration de la loi sur la piraterie et au vol à main armée. Il s'agira dans la présente partie d'identifier les éléments de la CNUDM devant être pris en compte dans les dispositions relatives à la piraterie (A) ainsi que ceux de la convention SUA devant figurés dans les dispositions portant sur le vol à main armée (B).

A- Les éléments fondamentaux de la CNUDM à prendre en compte dans les dispositions de la loi portant sur la piraterie

En application des dispositions de la CNUDM, les éléments suivants devraient être pris en compte dans la rédaction de la loi sur la piraterie : la définition de la piraterie, la criminalisation, la compétence, les mesures coercitives, la procédure judiciaire et la coopération internationale.

- ***La définition de la piraterie***

Il faut rappeler que dans la première partie de notre étude, l'analyse du code de la marine marchande ivoirienne a permis de déceler que les différentes définitions prévues relatives à la piraterie ne s'inscrivent en réalité pas dans le cadre de celle établie par la CNUDM. Etant jugée obsolète, cette définition devrait être révisée dans la nouvelle loi conformément à celle prévue à l'article 101 de la CNUDM. Pour ce faire, les principales composantes de cette définition devraient porter sur :

- a) le champ d'application géographique qui comprend la haute mer, la zone économique exclusive et les eaux ne relevant de la juridiction d'aucun état ;
- b) le type d'acte, c'est-à-dire l'acte illicite de violence, de détention, de déprédation ainsi que la participation volontaire, l'incitation à commettre l'acte ou à le faciliter ;
- c) la règle de deux navires/aéronefs pirates c'est-à-dire que deux navires doivent être mise en cause : l'un, victime et l'autre, pirate ;

Notons à cet effet, que « Les actes commis à bord d'un navire par l'équipage ou les passagers et dirigés contre le navire même, les personnes ou les biens qui s'y retrouvent, ne sauraient être considérés comme des actes de piraterie¹⁹⁸ » ;

- d) l'acte doit être commis à des fins privées c'est-à-dire que les actes perpétrés à des fins politiques ou religieux ou tout autre fin ne sauraient être considérés comme des actes de piraterie.

¹⁹⁸ Commentaire de la CDI concernant l'article 39 (A/CN.4/104.p.282)

Eu égard à tous ces éléments, la loi pourrait définir la piraterie comme :

« tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) Contre un navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ;

ii) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter »

Il faut souligner qu'en marge de cette définition de la piraterie, la loi devrait prévoir également la définition du navire/aéronef pirate et du navire d'état ou militaire en vue de faire la distinction entre ces deux types de navires. Le premier servant à commettre la piraterie et le second autorisé pour les visites et l'arraisonnement des navires pirates.

- ***La criminalisation***

Rappelons que l'incrimination de la piraterie établie dans le code pénal et le code de la marine marchande ne permet pas en réalité de condamner les pirates en raison du vide juridique créé par l'abolition de la peine de mort. De plus cette incrimination ne concernait pas véritablement la piraterie telle que définie selon la CNUDM. A cet effet, la nouvelle loi devrait ériger en crime, l'acte de piraterie tel que défini dans la loi, en application de l'article 101 de la CNUDM et être passible de sanctions pénales dissuasives pour décourager les criminels (peines privatives de liberté de plus de 40 ans). De même, la participation volontaire, l'incitation à le commettre, ou de le faciliter doit être qualifié de crime au même titre que l'acte lui-même et passibles de la mêmes peines.

- ***La compétence***

Généralement la compétence reconnue aux états pour juger les infractions de droit commun est la compétence basée soit, sur le principe de territorialité et de nationalité,

soit, sur la compétence personnelle passive. En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, les juridictions ivoiriennes exercent cette compétence sur la base du principe de territorialité et de nationalité. La piraterie étant un acte perpétré au delà des eaux sous juridiction nationale d'un état, la convention prévoit une compétence universelle à l'égard des auteurs de cet acte c'est à dire que l'état peut exercer sa compétence indépendamment de tout lien de juridiction avec les auteurs présumés, les navires/aéronefs pirates, les victimes, ou les navires/aéronefs victimes. Ainsi, pour permettre à la côte d'ivoire de participer à la répression de cet acte tant dans la région du GG, qu'au delà, la loi devrait prévoir une compétence quasi-universelle, c'est-à-dire que celle-ci est exercée seulement si, un état qui a établi sa compétence pour poursuivre un auteur présumé ne souhaite pas l'exercer. Cette compétence est moins contraignante au regard de la capacité judiciaire et pénitentiaire limitée de la Côte d'Ivoire. Aussi, pour exercer cette compétence, la loi devrait identifier clairement les juridictions nationales compétentes pour poursuivre et juger les auteurs présumés lorsque ceux-ci seront transférés en Côte d'Ivoire.

- *L'exercice des mesures coercitives et les procédures judiciaires*

Dans le but de faciliter l'exercice des mesures coercitives décrites à l'article 105 de la CNUDM (la saisie de navire/aéronef pirate, appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord , prendre des mesures en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens etc.), la loi devrait prévoir dans ses dispositions l'habilitation des forces répressives ainsi que des bâtiments militaires ou de service public prévus à cette fins. Dans le cas d'espèce, la loi devrait prévoir une équipe mixte d'intervention. Par ailleurs, les droits et obligations de ces forces devraient être clairement précisés dans la loi et pourraient notamment porter sur le droit d'engager une chaude poursuite c'est-à-dire le droit de continuer la poursuite jusque dans les eaux territoriales d'un état lorsque celle-ci n'a pas été interrompue; le droit de visite, de dérouter le navire vers un port pour un contrôle plus poussé lorsqu'il ya des motifs valables ; d'arrêter les suspects de l'infraction et la poursuite par les juridictions compétentes ivoiriennes retenues à cet effet. En raison de la violence avec laquelle les pirates opèrent, il est important d'autoriser l'usage de la force en cas de besoin. Il convient également de préciser dans la loi que le droit de visite n'est autorisé seulement s'il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'un navire étranger se livre à la piraterie. Dans le cadre de cette

autorisation et en application des articles 106 et 110 de la CNUDM, la loi devrait également prévoir une disposition relative à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de saisie effectuée sans motif suffisant et d'exercice du droit de visite dénué de tout fondement en application.

- ***La procédure judiciaire***

La loi devrait également prévoir une disposition portant sur la procédure à suivre depuis l'arrestation jusqu'à l'emprisonnement. Ainsi, lorsque l'arrestation est opérée en mer, celle-ci devrait être rapportée aux autorités militaires compétentes qui se chargeraient de la notifier aux autorités judiciaires compétentes aux fins de prendre les mesures requises pour la poursuite des suspects, une fois débarqués. Un délai raisonnable doit être accordé au navire qui a opéré la saisie pour la remise des suspects aux autorités.

- ***La coopération internationale***

Dans le contexte de la piraterie, il est important de recourir à la coopération internationale aux fins de faciliter l'arrestation et la poursuite des pirates. Pour y parvenir, il est donc primordial que la loi prévoit des dispositions portant sur la coopération. Cette disposition pourrait viser les domaines suivants : le partage d'informations, la coopération entre autorités répressives, l'extradition, le transfert des suspects, les enquêtes jointes, l'assistance mutuelle, le transfert des pirates condamnés, l'entraide judiciaire, le renforcement des capacités et la sécurisation des eaux nationales et internationales.

Intéressons nous au terme de cette section, aux éléments fondamentaux de la convention SUA devant figurer dans les dispositions de la loi portant sur le vol à main armée.

B- Les éléments fondamentaux de la convention SUA devant figurer dans les dispositions de la loi portant sur le vol à main armée

Notons que ces éléments sont identiques à ceux prévus par la CNUDM à savoir la définition de l'acte, la criminalisation, la compétence, les mesures coercitives, les procédures judiciaires ainsi que la coopération internationale.

- ***La définition du vol à main armée***

La définition du vol à main armée à l'encontre des navires telle qu'établie par la convention SUA et la résolution A .1025(26) de l'OMI ne figure pas dans le code de la

marine marchande ivoirienne. Il convient donc dans le cadre de cette nouvelle loi de prévoir une nouvelle définition de cet acte. Certes, le vol à main armée est défini aux alinéas a et b de l'article 3.1 de la convention SUA, mais nous retenons dans le cadre de notre loi, celle fournie par le paragraphe 2.2 de la résolution de l'OMI, plus simple et plus expressive de l'acte de vol à main armée.

Eu égard à cette définition, la loi devrait tenir compte de quatre critères essentielles à savoir :

- a) le champ d'application géographique qui comprend : les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un état ;
- b) le type d'actes : celui-ci doit être un acte illicite de violence , de détention, de déprédation ou menace de déprédation autre qu'un acte de piraterie, l'action d'inciter ou faciliter intentionnellement la commission des actes visés par la résolution ;
- c) tout comme la piraterie, l'acte doit être commis à des fins privées. Au regard de toutes ces caractéristiques, le vol à main armée devrait être défini dans la loi comme :
« tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ;
b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa a ».

- ***La criminalisation***

Dans le but de réprimer efficacement le vol à main armée à l'encontre des navires dans les eaux sous juridiction nationale, il est nécessaire que la nouvelle loi érige en infraction pénale, c'est-à-dire en crime, passible de sanctions dissuasives pour décourager les auteurs de ces actes (une peine privative de liberté de plus de 40 ans). Par ailleurs, la tentative, l'incitation, la menace, la facilitation à la commission de l'acte doivent être qualifiées de crime, passibles des mêmes peines au même titre que l'acte lui-même.

- ***La compétence***

La compétence requise dans le cas de vol à main armée est basée sur le principe de territorialité qui est déjà prévue dans la législation nationale. La juridiction compétente

est déjà déterminée par le code pénal. Par ailleurs, la compétence quasi-universelle étant déjà établie dans le cas de la piraterie, celle-ci peut s'exercer dans le cas du vol à main armée et par conséquent servir de base pour juger les délinquants qu'elle refuse d'extrader. Les juridictions nationales compétentes dans ce cas, sont celles prévues pour juger les auteurs présumés de piraterie.

- ***Les mesures coercitives***

Les autorités répressives habilitées ainsi que les navires militaires ou d'état autorisés à intervenir sont ceux identifiés et autorisés dans le cadre de la piraterie. Elles jouissent à cet effet, des mêmes droits et obligations d'arraisonnement, de saisie du navire, de contrôle, de conduire un navire dans un port approprié pour une vérification plus poussée, de l'arrestation des suspects, de la saisie des biens et de conduire les suspects devant les juridictions nationales. De ce fait, il n'est plus question de prévoir une autre disposition portant sur cette question.

- ***La procédure judiciaire***

Cette procédure porte sur la détention et la poursuite des suspects de vol à main armée arrêtés et pour lesquels un état qui a établi sa compétence souhaite l'exercer. La loi devrait à cet effet, conformément aux prescriptions des articles 7 et 8 de la convention SUA, prévoir une disposition de mise en détention de l'auteur présumé pendant le délai nécessaire à l'engagement de la poursuite pénale ou d'une procédure d'extradition. Cette disposition devrait aussi préciser qu'il sera communiqué dans les meilleurs délais les conclusions de l'enquête préliminaire aux parties concernées, à l'effet de juger les personnes arrêtées pour cause de vol à main armée dans les eaux sous juridiction ivoiriennes et extradées dans le pays concerné à cet effet.

- ***La coopération internationale***

La coopération multilatérale, régionale, sous régionale, bilatérale est également nécessaire dans le cadre de la répression des actes de vol à main armée. Le domaine de coopération visé en la matière étant identique à celui prévu dans le cadre de la piraterie, il n'est de ce faite, pas nécessaire de prévoir une disposition supplémentaire .

Au total, retenons que la prise en compte de toutes ces prescriptions dans la nouvelle loi sur la piraterie et le vol à main armée permettrait à la Côte d'Ivoire de disposer d'une

base légale adéquate qui servirait à une répression de la piraterie maritime et du vol à main armée tant dans les eaux ivoiriennes, dans le GG, qu'au delà de la région du GG.

II- La loi portant application du chapitre XI-2 de la Convention pour la Sauvegarde de la vie Humaine en Mer (Convention SOLAS) et du Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS)

La mise en œuvre du code ISPS en Côte d'Ivoire est régie par des circulaires et des décisions édictées par la DGAMP. Bien qu'étant partie à la Convention SOLAS et ses amendements, notamment, le code ISPS, celle-ci n'a pas encore transcrit dans sa législation nationale les dispositions du chapitre XI-2 et du code ISPS aux fins de donner effet à l'application des prescriptions du droit international. Une telle défaillance compromet aujourd'hui la sûreté du système de transport maritime ivoirien, car nombreux sont les acteurs concernés qui restent encore réticents à l'application effective de la réglementation en vigueur. Pour palier une telle lacune, l'élaboration et l'adoption d'une loi portant application des dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS s'avère nécessaire et déterminante, à l'effet de l'amélioration de la sûreté maritime et portuaire. Ainsi, la présente partie de notre étude aura pour objet de proposer les dispositions essentielles d'une telle loi qui portera d'une part sur les responsabilités du Gouvernement Contractant (A) et d'autre part sur celles des autres acteurs concernés (B).

A- Les dispositions de la loi portant sur les responsabilités du Gouvernement Contractant (GC)

Avant d'aborder la présente disposition, il conviendrait d'introduire par un chapitre introductif qui établirait l'objectif de la présente loi, définirait quelques termes et identifierait le champ d'application. Ainsi :

- l'objectif d'une telle loi serait de fournir une base légale nationale à l'application du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS par les navires, et les installations portuaires en vue de renforcer la sûreté des navires et des Installations Portuaires (IP).

- En application à la section A.2 du code ISPS, les termes suivants pourraient être définis : le plan de sûreté du navire (SSP), le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP), l'agent de sûreté du navire (SSO), l'agent de sûreté de la compagnie (CSO), l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSSO), le navire, le Gouvernement Contractant (GC) et les niveaux de sûreté 1, 2, 3.

- ***Le champ d'application***

Il est important de souligner qu'en Côte d'Ivoire, certaines installations portuaires (les plateformes pétrolières et gazières offshore et les navires de remorquage battant pavillon ivoirien qui fournissent des services à des navires qui effectuent des voyages internationaux) restent encore en marge de l'application du code ISPS. Au regard d'une telle réticence et en application de la section 3.2 du code ISPS, qui offre la latitude aux gouvernements contractants de décider de la portée de l'application du code, la présente loi devrait s'appliquer :

Outre le champ d'application établi par la section A.3.1 et 3.2 du code, la présente loi devrait s'appliquer « *Aux navires ivoiriens de remorquage fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux ; et Aux installations portuaires fournissant des services aux navires qui effectuent des voyages internationaux ; y compris les plateformes pétrolières et gazières offshore situées sur le territoire ivoirien* »

- ***Les responsabilités du Gouvernement Contractant (Autorité désignée)***

Les dispositions de la loi devraient établir clairement le rôle et les responsabilités du gouvernement contractant, qui, par le biais d'une Autorité désignée est chargée d'établir les mesures de sûreté requises, assurer le suivi de la mise en œuvre et prendre les sanctions dissuasives appropriées à l'encontre de tout contrevenant aux prescriptions de la loi. Au regard de ce qui précède et en application des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS et de la partie A et B du code ISPS, la loi devrait désigner le Ministère des transports, par le biais de la DGAMP comme Autorité désignée, chargée du suivi de la mise en œuvre du code ISPS en Côte d'Ivoire.

L'Autorité désignée doit établir les niveaux de sûreté en tenant compte des informations sur les menaces générales et spécifiques et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux de sûreté soient fournis aux installations portuaires situées sur le

territoire, ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur le territoire ivoirien.

L'Autorité désignée doit identifier les installations portuaires, y compris les plateformes pétrolières et gazières offshore situées sur le territoire, qui fournissent des services aux navires qui effectuent des voyages internationaux ; veiller à ce que ces installations désignent un agent de sûreté et disposent d'une évaluation de sûreté et d'un plan de sûreté de l'installation approuvés.

L'évaluation de sûreté, les plans de sûreté du navire et de l'installation portuaire, y compris ceux des plateformes offshore doivent être approuvés par l'Autorité désignée, ainsi que tout amendement ultérieur à ces évaluations et plans de sûreté. L'élaboration de ces évaluations et plans de sûreté est effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO) dûment habilité par un arrêté du Ministre des transports. Cet arrêté décrit dans les détails, les activités dévolues au RSO en matière de sûreté maritime et portuaire.

L'Autorité désignée autorise des fonctionnaires à effectuer les vérifications annuelles de sûreté et des inspections inopinées des installations portuaires. Aux termes de ces inspections, un rapport de vérification devra être transmis aux ports et installations portuaires, y compris les plateformes offshore, à l'effet d'apporter les mesures correctives nécessaires dans les trois mois qui suivent la transmission de ce rapport.

L'Autorité désignée délivre un certificat international de sûreté du navire valable pour 5 ans, après une visite initiale ou une vérification de renouvellement. Elle délivre une déclaration de conformité renouvelable tous les 5 ans, aux installations portuaires (IP), y compris les plateformes offshore après une vérification de conformité aux prescriptions du code ISPS.

L'Autorité désignée doit communiquer à l'OMI et fait connaître pour l'information des compagnies et des navires, la liste et les coordonnées des IP situées sur le territoire ivoirien, le nom et les coordonnées des autorités nationales responsables de la sûreté des navires et des IP. Toute modification de ces informations doit être communiquée à l'OMI ainsi qu'aux compagnies et aux navires.

L'Autorité désignée exerce les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS et du code ISPS. A l'effet de l'exercice de ces mesures de

contrôle, l'Autorité désignée fournit des points de contact par l'intermédiaire desquels, les navires peuvent solliciter des conseils ou une assistance et auxquels ils peuvent signaler tout problème de sûreté. Les fonctionnaires des points de contact établissent un système de contrôle des navires avant l'entrée dans les eaux ivoiriennes ainsi que lorsque ces navires sont dans les ports ivoiriens. Ainsi, aux fins de la présente loi, il est exigé que tout navire ayant l'intention d'entrer dans un port ivoirien fournisse 48 heures avant, aux fonctionnaires dûment autorisés par l'Autorité désignée, les renseignements ci-après concernant :

- a)** Le certificat international de sûreté du navire en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré le certificat;
- b)** Le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité ;
- c)** le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours des 10 derniers ports d'escale dans les installations portuaires ;
- d)** les mesures spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire au cours de l'interface ou tout autre renseignements pratiques relatifs à la sûreté, à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté.

Le contrôle effectué par le fonctionnaire dûment autorisé doit se limiter à la vérification internationale de sûreté, lequel, s'il est valable doit être accepté sauf s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions de la partie A du code ISPS. S'il existe de telles raisons, ou lorsqu'un certificat valable n'est pas présenté alors qu'il est exigé, les fonctionnaires dûment autorisés par l'Autorité désignée doivent imposer une ou plusieurs des mesures de contrôles à l'égard du navire, qui consistent à retarder ou retenir le navire, à restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port, ou à expulser le navire du port.

L'Autorité désignée établit les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté et détermine quand une déclaration de sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Un comité national de sûreté maritime et portuaire sera créé par décret dans le but d'assurer la coordination, la concertation et l'échange d'informations entre les

différentes administrations, services et organes de l'Etat intervenant à quelque titre que ce soit en matière de sûreté maritime et portuaire.

Après avoir donné un aperçu du contenu des dispositions de la présente loi, relatif aux responsabilités du gouvernement contractant, nous allons à présent proposer celles relatives aux responsabilités des autres acteurs concernés.

B- Les responsabilités des autres acteurs concernés

Ces responsabilités concernent celles de la compagnie, du navire et des installations portuaires y compris les plateformes offshore.

- ***La compagnie***

La compagnie doit satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 de SOLAS et de la partie A du code ISPS compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du code. Elle doit à cet effet, désigner un agent de sûreté de la compagnie (CSO) et un agent de sûreté du navire (SSO) et veiller à ce que ce personnel bénéficie de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et de responsabilités en matière de sûreté.

La compagnie doit veiller à ce qu'une évaluation de sûreté de chacun des navires de sa flotte soit disponible à bord du navire. Cette évaluation doit satisfaire au moins les standards minimum requis par la partie B.8.3 à 8.10 du code ISPS ; Veiller à ce qu'un plan de sûreté du navire soit disponible et les plans doivent satisfaire les standards minimums requis par la partie B.9.2 du code ISPS.

La compagnie doit veiller à ce que le plan reste pertinent et efficace, et notamment, à ce que des audits internes soient effectués. Tout amendement à un élément quelconque du plan approuvé, doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et avant son application par le navire.

La compagnie doit veiller à ce que le CSO, le SSO, et le personnel compétent de la compagnie à terre aient les connaissances et soient formés au code ISPS dans certains ou dans l'ensemble des domaines requis par la partie B.13.1, 13.2, 13.3, et 13.4 du code ISPS. Elle doit de ce faite, veiller à ce que cette formation soit délivrée par un organisme de sûreté reconnu ou un établissement dûment habilité à cet effet, par l'administration maritime;

Pour garantir la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de ses navires, la compagnie doit veiller par le biais de son CSO que des exercices et entraînements sont effectués au moins une fois tous les trois mois et au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois.

- *Obligation du navire*

Un agent de sûreté du navire doit être désigné à bord du navire pour garantir la mise en œuvre des dispositions de sûreté prescrites dans le plan de sûreté.

Le navire doit détenir à son bord une évaluation et un plan de sûreté approuvés par l'administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la partie A du code ISPS. Ce plan doit être élaboré compte tenu des standards minimum requis dans la partie B.8.3 à 8.10 du code ISPS. Tout amendement à ce plan doit être à nouveau soumis à l'approbation de l'administration.

Le navire doit détenir à bord un certificat international de sûreté du navire en cours de validité, un registre de sûreté dûment renseigné, conformément aux prescriptions de la section A/10.1.

Tout navire auquel s'applique la présente loi doit se soumettre lorsqu'il se trouve dans un port ivoirien ou lorsqu'il désire entrer dans un port ivoirien, au contrôle des fonctionnaires dûment autorisés par l'Autorité désignée.

En cas d'activité d'interface navire/port ou navire/navire, le navire devrait remplir une déclaration de sûreté lorsqu'il a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou à celui d'un autre navire avec lequel il ya interface et pour les activités d'interface qui présentent un risque accru pour les personnes, biens ou l'environnement.

Le personnel de sûreté du navire, le SSO, doivent posséder des connaissances et avoir reçu une formation adéquate compte tenu des recommandations de la partie B.8.3 à 8.10 du code ISPS.

Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, des exercices et entraînements doivent être effectués au moins une fois tous les trois mois. Au cas où plus de 25% du personnel du navire serait remplacé, à un moment quelconque par du personnel n'ayant pas précédemment participé à un exercice à bord de ce navire au

cours des trois derniers mois, un exercice devrait être effectué dans la semaine suivant le changement du personnel. En outre, un exercice de simulation doit être effectué au moins une fois chaque année civile, l'intervalle des exercices ne dépassant pas 18 mois.

- ***Obligation de l'installation portuaire***

Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 de SOLAS et de la partie A du code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du code ISPS. Aux fins de garantir la mise en œuvre des prescriptions applicables à l'installation portuaire(IP), un agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) doit être désigné dans chaque installation portuaire. Les tâches et les responsabilités du PFSO sont décrites sans toutefois, s'y limiter dans la section A.17.2 du code ISPS. L'IP doit fournir l'appui nécessaire au PFSO pour s'acquitter des tâches et responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la partie A du code.

Le PFSO doit veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté de l'IP soit effectuée, revue et approuvée conformément aux dispositions de la partie A du code ISPS, et que des plans de sûreté de l'installation portuaires (PFSP) soient élaborés, revus et approuvés et mis en œuvre conformément aux dispositions de la partie A du code ISPS. Ce plan de sûreté doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté définis dans la partie A du code ISPS. Le plan doit être préparé par un RSO dûment habilité par l'Autorité désignée ou par l'administration d'un gouvernement contractant. Ce plan doit être élaboré en tenant compte des standards minimum définis dans la section 16.3 du code et compte tenu des recommandations énoncées dans le paragraphe 16.3 du code.

L'IP doit se soumettre aux vérifications annuelles et aux inspections inopinées de sûreté des fonctionnaires dûment mandatés par l'Autorité désignée et apporter les mesures correctives requises contenues dans le rapport de vérification transmis. Ces corrections devront être transmises dans les trois mois qui suivent la transmission du rapport.

Le PFSO et le personnel chargés de tâches spécifiques en matière de sûreté de l'IP doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation respectivement dans certains ou l'ensemble des domaines visés par le paragraphe 18.1 et 18.2. du code.

Pour garantir la mise en œuvre du plan de sûreté de l'IP, des exercices et entraînements doivent être effectués au moins une fois tous les trois mois et une simulation d'incident de sûreté, une fois chaque année civile, l'intervalle ne dépassant pas 18 mois.

L'installation portuaire doit remplir une déclaration de sûreté en cas d'interface avec un navire qui a un niveau de sûreté supérieur au tien, en vue de s'accorder sur les mesures de sûreté qu'ils prendront conformément, aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés.

Dispositions finales : il convient de prévoir une disposition finale dans laquelle il est important de rappeler que la présente loi est d'application systématique par tous les acteurs concernés. Tout contrevenant à la loi s'expose à des sanctions qui seront déterminées par l'Autorité désignée.

Après l'élaboration de ces textes, intéressons nous à présent à la section II de nos solutions juridiques, qui consistera à l'institution d'une nouvelle base légale de prévention et répression du trafic illicite de drogue en mer et de la pêche INN.

Section II : l'institution d'une nouvelle base légale de prévention et répression du trafic illicite de drogue en mer et de la pêche INN

La garantie d'une lutte efficace contre le trafic de drogue en mer et la pêche INN dans le GG, notamment en Côte d'Ivoire, implique la mise en place d'un cadre légale de répression approprié. Pour cela, il convient d'établir une révision de la loi nationale relative, à la lutte contre le trafic de drogue et l'adoption d'un cadre de coopération bilatéral (I) ainsi qu'une révision du cadre juridique de lutte contre la pêche INN (II).

I- révision de la loi n° 88-686 portant répression du trafic et l'usage illicite de stupéfiants et l'adoption d'un cadre de coopération bilatéral

la présente partie de notre étude consistera à proposer une actualisation de la loi n° 88-686 portant répression du trafic et de l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et substances vénéneuses, tenant compte des prescriptions de la convention de vienne (A) et un accord bilatéral d'entraide judiciaire avec un état tiers (B).

A- Actualisation de la loi n° 88-686 portant répression du trafic et de l'usage illicite de stupéfiants, des substances psychotropes et substances vénéneuses, tenant compte des prescriptions de la convention de vienne

L'analyse menée dans la première partie de notre étude sur le cadre juridique nationale de lutte contre le trafic illicite de drogue en mer, nous a permis de déceler que les dispositions de la loi ne s'inscrivaient pas dans le cadre des prescriptions de la convention de vienne, bien que la Côte d'Ivoire soit partie à ladite convention¹⁹⁹. Il s'agit d'une loi qui traite de la répression de l'usage et du trafic de drogue en générale ; aucune de ses dispositions ne fait mention de façon expresse à la répression du trafic de drogue en mer. Les insuffisances relevées dans le cadre de l'analyse de la loi, qui portent essentiellement sur les prescriptions relatives à l'incrimination, la compétence et la coopération internationale méritent d'être corrigées. La présente partie consistera à faire un rappel de ces défaillances et à proposer des amendements en application des dispositions de la convention de vienne.

- *L'incrimination des infractions*

Rappelons que la loi nationale a érigé un ensemble d'actes en infraction pénale, mais cette liste reste incomplète au regard des infractions visées par l'article 3.1 de la convention de vienne. En effet, les délits incriminés par la loi ivoirienne portent pour plupart sur la détention, l'offre, l'importation, la production, la culture, l'exportation, le transport et l'usage de stupéfiants et de substances psychotropes. Lorsque nous examinons cette liste, il n'est nullement criminalisé l'aspect financier de l'industrie du trafic, en application de l'alinéa b de l'article 3.1 de la convention de vienne portant sur l'acte de conversion et de transfert de biens provenant des infractions visées par la loi ainsi que de dissimulation et de déguisement de la nature, de l'origine et de la propriété réelle du bien. La non prise en compte d'un tel aspect important dans la loi est de nature à encourager les trafiquants à poursuivre leurs œuvres et donc, a opéré librement sans être inquiétés un jour ou l'autre d'être privés du fruit de leurs activités criminelles.

¹⁹⁹ Cf. http://www.undcp.org/treaty_adherence.html pour la dernière mise à jour de la liste

Par ailleurs, il faut aussi relever que la loi nationale ne criminalise pas le caractère intentionnel de l'infraction requis par le paragraphe 1 de l'article 3 de la convention. Au regard de ces lacunes, les amendements suivantes pourraient être apporté :

- le terme intentionnellement pourrait être ajouté à l'article 1^{er} de la loi et la liste des infractions pourrait être complétée en intégrant l'incrimination de l'aspect financier de l'industrie du trafic illicite de drogue. La reformulation se présentera comme suit :
« sont punis d'un emprisonnement de 5 ans à 10 ans et d'une amende de 500.000 fcfa à 50.000.000 fcfa, ceux qui, intentionnellement : auront entrepris la conversion ou le transfert de biens dont ceux qui s'y livrent savent qu'ils proviennent d'une des infractions établies, conformément aux paragraphes 1 de l'article 1 et 2 de la loi, d'une participation à sa commission dans le but de dissimuler ou de déguiser l'origine illicite desdits biens ou d'aider toute personne qui est impliquée dans la commission de l'une de ces infractions à échapper aux conséquences juridiques de ses actes »;
« entreprennent la dissimulation ou le déguisement de la nature, de l'origine, de l'emplacement, de la disposition, du mouvement, ou de la propriété réelle de biens ou de droits y relatifs, dont les auteurs savent qu'ils proviennent de l'une des infractions établies conformément aux paragraphes 1 des articles 1 et 2 de la loi ou d'une participation à une de ces infractions »;

De plus, notons que l'ensemble des actes connexes visées par l'alinéa c iii) et iv) de l'article 3.1 de la convention ne sont pas tous incriminés par la loi nationale. Un amendement pourrait donc être apporté aux fins d'élargir le champ de répression des activités de trafic illicite de drogue. Pour ce faire, il conviendrait de remplacer la disposition de l'article 3 de la loi, par celle des alinéas c iii) et iv) de l'article 3.1 de la convention. la reformulation se présentera comme suit : *« le fait d'inciter ou d'amener publiquement autrui, par quelque moyen que ce soit, à commettre l'une des infractions établies conformément à la loi ou à faire illicitement usage de stupéfiants ou de substances psychotropes; la participation à l'une des infractions visées par la loi ou toute association, entente, tentative ou complicité par fourniture d'une assistance, d'une aide ou de conseils en vue de sa commission est punie comme le délit lui même. »*

- ***La compétence***

La compétence établie par le code pénale dans le cadre de la répression des infractions de droit commun en Côte d'Ivoire est basée sur le principe de territorialité et de nationalité ; ce qui sous entend qu'en dehors de cette compétence, aucune disposition du code ne prévoit l'exercice d'une quelconque compétence juridictionnelle pour les infractions commises par des navires étrangers au delà des eaux sous juridiction nationale ou pour extraditer les auteurs d'infractions, lorsque la Côte d'Ivoire ne souhaite pas les juger. Pour garantir la poursuite des criminelles, il est primordial que la Côte d'Ivoire envisage prévoir dans son code pénal la disposition ci-après : « *La compétence juridictionnelle de la Côte d'Ivoire ne pourra être exercée pour poursuivre ou juger les auteurs d'infractions pénales commises par les navires étrangers au delà des eaux sous juridiction nationale que sur la base d'un accord ou d'un arrangement conclu avec l'état du pavillon du navire ; cette compétence ne pourra également être exercée si l'état pavillon ou tout autre état qui aurait établi sa compétence pour juger de tels actes ne souhaite pas l'exercer* ». « *Les auteurs pourront être extradés à la demande de l'état concerné conformément aux dispositions du code de procédure pénale*»

- ***La coopération internationale***

La répression du trafic illicite de drogue en général, relève de la responsabilité collective de tous les états. Pour ce faire, une action coordonnée dans le cadre de la coopération internationale est indispensable. Dans le but de rendre possible cette coopération, la loi pourrait prévoir une disposition selon laquelle « *des accords d'entraide judiciaire pourraient être conclus en vue de faciliter l'identification, la détection, le gel ou la saisie des produits tirés d'infractions établies par la loi , des biens, des instruments utilisés ou destinés à être utilisés de quelque manière que ce soit pour commettre ces infractions aux fins de confiscation éventuelle* ».

Ainsi, amendée, la loi nationale sur la répression de l'usage et du trafic de drogue s'inscrira désormais dans le cadre des prescriptions de la convention de vienne et par conséquent, fournira une base légale adéquate de répression du trafic de drogue en général et en particulier du trafic illicite de stupéfiants en mer.

Après la révision de la loi, il paraît nécessaire de renforcer et compléter le cadre légale de répression par un accord bilatéral d'entraide judiciaire entre la côte d'ivoire et un état X, aux fins de faciliter la poursuite et l'incarcération des trafiquants.

B- Accord bilatéral d'entraide judiciaire entre la Côte d'Ivoire et un Etat X

Le présent accord a pour objet de lever les obstacles rencontrés à l'occasion des poursuites judiciaires engagées contre les criminels, notamment, les narcotrafiquants.

1- Disposition générale

Article 1 :

Les parties s'engagent à s'accorder mutuellement, selon les dispositions du présent accord, l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute la procédure visant des infractions dont la répression est, au moment où l'entraide est demandée, de la compétence des autorités judiciaires de la partie requérante.

2- Procédure

Article 2 :

L'entraide judiciaire peut être demandée aux fins suivantes :

a) Recueillir des témoignages ou des dépositions; **b)** Signifier des actes judiciaires; **c)** Effectuer des perquisitions et des saisies; **d)** Examiner des objets et visiter des lieux; **e)** Fournir des informations et des pièces à conviction; **f)** Fournir des originaux ou des copies certifiées conformes de documents et dossiers pertinents, y compris des relevés bancaires, documents comptables, dossiers de sociétés et documents commerciaux; **g)** Identifier ou détecter des produits, des biens, des instruments ou d'autres choses afin de recueillir des éléments de preuve ; **h)** ou toute autre forme d'entraide judiciaire autorisée par le droit interne de la Partie requise.

Article 3 :

Les demandes d'entraide devront contenir les indications suivantes : **a)** l'autorité dont émane la demande ; **b)** l'objet et le motif de la demande ; **c)** dans la mesure du possible, l'identité et la nationalité de la personne en cause, et ; **d)** le nom et l'adresse du destinataire s'il ya lieu.

Article 4 :

Les demandes d'entraide judiciaire devront être adressées par l'intermédiaire des autorités centrales (les ministères de la justice) des deux états parties au présent accord.

En cas d'urgence, lesdites demandes pourront être adressées directement par les autorités judiciaires de la partie requérante aux autorités judiciaires de la partie requise, ou directement par les autorités judiciaires au service compétent de la partie requise. Les demandes doivent ensuite être adressées par le ministère de la justice de la partie requérante au ministère de la justice de la partie requise.

Article 5 :

La partie requise fera exécuter, dans les formes prévues par sa législation, les demandes d'entraides judiciaires qui lui seront adressées par les autorités judiciaires de la partie requérante. Si la partie requérante désire que les témoins ou les experts déposent sous serment, elle en fera expressément la demande et la partie requise y donnera suite si sa loi nationale ne s'y oppose pas.

Article 6 :

Les parties à l'accord pourront se réserver la faculté de soumettre l'exécution de la demande d'entraide à une ou plusieurs des conditions suivantes : a) l'infraction motivant la demande d'entraide judiciaire doit être punissable selon la loi des deux parties ; b) l'infraction motivant la demande doit être susceptible de donner lieu à extradition dans le pays requis ; c) l'exécution de la demande d'assistance doit être compatible avec la loi de la partie requise

Article 7 :

Les objets, ainsi que les originaux des dossiers et documents qui auront été communiqués en exécution de la demande, seront renvoyés aussitôt que possible par la partie requérante à la partie requise, à moins que celle-ci n'y renonce.

Article 8 :

La partie requise procédera à la remise des actes de procédures et des décisions judiciaires qui lui seront envoyées par la partie requérante. Cette remise pourra être effectuée par simple transmission de l'acte ou de la décision au destinataire. La preuve de la remise se fera au moyen d'un récépissé daté et signé par le destinataire ou d'une déclaration de la partie requise constatant le fait, la forme et la date de la remise. Si la remise n'a pu se faire, la partie requise en fera connaître immédiatement le motif à la partie requérante.

Article 9 :

Aux fins du présent accord, les parties pourront demander qu'une citation à comparaître destinée à une personne poursuivie se trouvant sur son territoire soit transmise à ses autorités dans un délai n'excédant pas 50 jours avant la date fixée pour la comparution. Si la partie requérante estime que la comparution personnelle d'un témoin ou d'un expert devant ses autorités judiciaires est nécessaire, elle en fera mention dans la demande de remise de la citation et la partie requise invitera ce témoin ou cet expert à comparaître. La partie requise fera connaître la réponse du témoin ou de l'expert à la partie requérante.

Article 10 :

Toute personne détenue dont la comparution personnelle en qualité de témoin ou aux fins de confrontation est demandée par la partie requérante sera transférée temporairement sur le territoire où l'audition doit avoir lieu, sous condition de son renvoi dans un délai indiqué par la partie requise.

Le transfèrement peut être refusé : a) si la personne détenue n'y consent pas ; b) si sa présence est nécessaire dans une procédure pénale en cours sur le territoire de la partie requise ; c) si d'autres considérations impérieuses s'opposent à son transfèrement sur le territoire de la partie requérante.

Disposition finale

Le présent accord s'appliquera aux territoires des deux parties.

Ainsi, se présente le modèle d'accord bilatéral d'entraide judiciaire que nous proposons et qui pourrait servir d'instrument juridique de coopération en vue de faciliter la poursuite judiciaire des auteurs de trafic illicite de drogue ou tout autre criminel appréhendé et ressortissant d'un des deux états parties au présent accord.

II- Révision du cadre juridique ivoirien de gestion des pêches

Une lutte efficace contre la pêche INN requiert un cadre juridique approprié. Celui de la côte d'ivoire étant jugé inadéquat au terme de l'analyse faite dans la première partie de notre étude, il paraît judicieux de proposer l'élaboration d'une nouvelle loi sur la gestion des pêches en côte d'ivoire (A) ainsi qu'à définir un plan d'action national de lutte (B).

A- Elaboration d'une nouvelle loi sur la gestion des pêches en Côte d'Ivoire

Il convient une fois de plus de rappeler que la loi 86-478 du 1^{er} juillet 1986 sur la gestion des pêches en Côte d'Ivoire connaît certaines insuffisances, car celle-ci ne renferme pas des dispositions relatives au suivi, contrôle et surveillance requis en matière de lutte contre la pêche INN. De plus, la plupart des décrets d'applications de la loi prévus, n'ont malheureusement pu à ce jour, être édictés. Ce qui constitue un vide juridique réel qui ne permet pas de mettre en place des obligations fortes et un contrôle efficace des navires opérant dans ses eaux et au delà de sa ZEE et par conséquent de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN dans les eaux sous juridiction ivoiriennes. L'objectif visé par la présente partie est de proposer quelques articles nouveaux pouvant constituer une base à l'élaboration d'une nouvelle loi sur la gestion des pêches, tenant compte des récents développements du droit international en matière de lutte contre la pêche INN. Ces articles porteront essentiellement sur les conditions d'exercice de la pêche dans les eaux sous juridiction ivoiriennes et en haute mer, les mesures de contrôle, de suivi et de surveillance ainsi que les infractions et les sanctions.

- *Dispositions portant sur les conditions d'exercice de la pêche dans les eaux sous juridiction ivoiriennes et en haute mer*

Ce chapitre consistera à renforcer et à compléter les dispositions de l'ancienne loi qui sont jugées incomplètes. Ainsi, l'on pourrait adjoindre les articles suivants :

Article 1 : aucun navire de pêche ou embarcation de pêche maritime national ou étranger ne peut se livrer à des activités de pêche maritime sans licence ou autorisation de pêche pour les navires et d'un permis de pêche pour les embarcations, délivrée par la direction des pêches conformément aux dispositions de la loi.

Article 2 : l'autorisation de la pêche est établie dans les formes fixées par voie réglementaire et soumise aux respects des conditions générales ci-après : (a) la zone dans laquelle ou les périodes pendant lesquelles le navire ou l'embarcation de pêche maritime est autorisé à pêcher ; (b) le type et le mode d'utilisation des engins de pêche pouvant être embarqués ; (c) les espèces et les quantités de capture autorisées, y compris, le cas échéant, des restrictions concernant les rejets et les prises accessoires.

Article 3 : les navires de pêche battant pavillon ivoirien qui pratiquent la pêche en haute mer doivent être munis d'une autorisation de pêche spéciale délivrée par la direction des

pêches. L'autorisation est sujette à la présence à son bord d'un système de surveillance du navire.

Article 5 : la direction des pêches peut refuser d'octroyer ou de renouveler une autorisation de pêche à un navire ou une embarcation de pêche maritime dans les cas suivants : a) si le navire ou l'embarcation a été reconnu coupable par les instances compétentes d'infractions graves à la réglementation de la pêche notamment, s'il a pratiqué ou participé à la pêche INN ; b) s'il n'est pas inscrit dans un registre de navire. La liste détaillée des conditions de refus est fixée par voie réglementaire.

Article 6 : les navires de pêche autorisés à opérer dans les eaux sous juridiction nationale et en haute mer sont astreints à un marquage et doivent être en permanence clairement identifiés conformément aux règles prescrites par voie réglementaire.

Article 7 : les navires de pêche et des embarcations de pêche maritime autorisés doivent tenir un journal de pêche dans les conditions prescrites par voie réglementaire. Ils doivent transmettre à la direction des pêches les données statistiques, les informations sur les captures réalisées et sur le positionnement des navires dans les formes et les délais prescrits par voie réglementaire.

- ***Dispositions relatives aux mesures de contrôle et de surveillance***

Article 8 : la direction des pêches peut exiger, dans les conditions définies par voie réglementaire, qu'un ou plusieurs observateurs scientifiques ou chargés du contrôle soient embarqués sur tout navire de pêche national ou étranger, autorisés à pratiquer la pêche industrielle dans les eaux maritimes sous juridiction nationale.

Article 9 : sauf dérogation expresse, tout transbordement ou débarquement des captures des navires n'est autorisée que dans un port ivoirien désigné.

Article 10 : les navires de pêche étrangers autorisés à pêcher dans les eaux maritimes sous juridiction ivoirienne, quelque soit leur pavillon, sont tenus de notifier au préalable leur arrivée deux jours avant, à l'autorité des pêches par tous les moyens appropriés. Cette notification doit être accompagnée de la licence de pêche ou autorisation de pêche du navire, des déclarations de captures ainsi que du certificat de capture s'il ya des produits de pêche à bord.

Article 11 : lorsque les informations recueillies au cours de l'inspection contiennent des éléments probants laissant croire que le navire de pêche a pratiqué la pêche INN, l'inspecteur doit suivre plusieurs procédures de notification, établies par voie réglementaire et interdire l'entrée du navire au port, le transbordement ou le débarquement des captures au port. Toutefois, l'exercice du contrôle par l'état du port doit s'effectuer sur la base d'un système équitable, transparent et non discriminatoire.

Article 12 : des inspecteurs dûment mandatés et identifiés par la tenue et la carte d'identification, procèdent à des vérifications à quai de la légalité des captures des navires de pêche, conformément à une procédure de contrôle établie par voie réglementaire. Les navires suspectés d'avoir pratiqué les activités de pêche INN font systématiquement l'objet d'inspection détaillée à quai. En cas de confirmation de pratique de pêche INN, il lui est interdit le débarquement des captures et un rapport sera transmis aux différentes autorités compétentes.

Article 13 : des contrôles et des surveillances sont effectués par des autorités répressives dûment mandatées dans les eaux sous juridiction nationale. Lorsque ceux-ci ont des raisons sérieuses de penser qu'un navire de pêche ou un navire d'appui a contrevenu aux lois et règlements nationales, elles peuvent exercer le droit de poursuite conformément à l'article 111 de la CNUDM de 1982. Les conditions et les modalités de l'exercice de ce droit de poursuite sont précisées par voie réglementaire.

Articles 14 : les mesures pertinentes de gestion arrêtées par les ORGP, concernant la lutte contre la pêche INN doivent être appliquées de manière uniforme par les agents chargés de la surveillance dans les différents pays membres.

- ***Dispositions relatives aux infractions et sanctions***

Article 15 : constituent des infractions graves aux règles prescrites par la loi, les infractions visées par l'ancienne loi auxquelles l'on adjoint : a) la contravention aux conditions inscrites dans la licence de pêche, le transbordement des captures dans les eaux maritimes sous juridiction nationale, la pêche sans autorisation dans les eaux sous juridiction nationale et en haute mer, la commercialisation des captures issues de la pêche INN.

Article 16 : les infractions visées par la loi sont des délits passibles de peine d'emprisonnement allant de 6 mois à trois ans et d'amende fixée selon la gravité de l'infraction calculé en fonction de la valeur des captures à bord. Les mesures ci-après, peuvent notamment être prises à l'encontre de ces navires : le refus de l'octroi d'autorisation de pêche ; le retrait du permis de pêche ; le refus d'accès aux ports ivoiriens ; la confiscation des captures et du matériel ; l'interdiction d'exportation et réexportation ; l'interdiction aux navires ivoiriens de mener des opérations de transformation et de pêche conjointe ou des activités de transbordement avec de tels navires contrevenants.

Au terme de cette proposition d'articles à l'élaboration de la loi nouvelle, il convient de définir dans la présente partie un plan d'action national de lutte contre la pêche INN.

B- Le Plan d'Action National de la Côte d'Ivoire visant à prévenir, contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

En application de l'article 25 du plan d'action international de la FAO contre la pêche INN, il paraît important que la Côte d'Ivoire élabore un plan d'action national dans le but de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Ce plan s'inscrit dans le cadre des prescriptions du PAI-INN et fourni des solutions concernant les préoccupations de la Côte d'Ivoire en matière de pêche INN. Les dispositions de ce plan portent sur 8 points principaux que nous déroulerons au fur et à mesure.

• Les engagements internationaux et la cadre législatif et réglementaire

S'agissant des engagements internationaux la Côte d'Ivoire, outre la CNUDM de 1982 qu'elle a ratifié, La Côte d'Ivoire n'a pas encore ratifié tous les accords internationaux qui, selon le PAI-INN, constituent des éléments clés de la lutte contre la pêche INN, y compris l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poisson chevauchants; l'Accord de conformité de la FAO; le Code de conduite pour une pêche responsable²⁰⁰.

En ce qui concerne le cadre législatif et réglementaire, L'État a conçu et adopté un certain nombre de lois et textes réglementaires régissant l'exploitation des ressources

²⁰⁰ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
http://faolex.fao.org/faolex_fra/index.htm

dans les eaux intérieures²⁰¹ au nombre desquels la loi 86-478 du 1^{er} juillet 1986 dont les dispositions ne permettent pas de fournir une base légale appropriée de lutte contre la pêche INN. Face à une telle insuffisance juridique, la Côte d'Ivoire devrait envisager ratifier les conventions pertinentes en matière de gestion et conservation des ressources halieutiques et adhérer aux accords de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Elle devrait par la même occasion envisager réviser la loi sur la gestion des pêches et y intégrer les dispositions relatives au suivi, contrôle et surveillance en vue d'assurer la conservation et l'exploitation durable des ressources halieutiques tant dans les eaux internationales que sous juridiction nationale.

- ***Capacité des ressources techniques et opérationnelles***

La Côte d'Ivoire est dépourvue de capacité opérationnelle et technique pour assurer efficacement le suivi et le contrôle des navires ainsi que la surveillance de ses eaux. Pour y remédier, elle doit se doter d'un système de suivi des navires de pêches dans les ports et acquérir des engins nautiques de patrouille. Une approche nationale intégrée d'application du système de surveillance doit être développée c'est-à-dire que le suivi des navires par le système SSN doit être complété par un programme de contrôle et de surveillance des eaux par une force conjointe de sécurisation composée de la marine nationale, des affaires maritimes et de la police des pêches. Il convient d'impliquer les pêcheurs artisanaux à la création d'une brigade de lutte contre la pêche INN dans la zone réservée à la pêche artisanale ; la mise en place d'un programme de formation des inspecteurs des pêches ; un programme de sensibilisation des pêcheurs artisanaux et de l'industrie du secteur de la pêche en vue d'éliminer les chaînes de distribution des produits de la pêche INN.

- ***Les Mesures de l'état du pavillon***

Toute activité de pêche dans ses eaux et en haute mer est soumise à une autorisation ou licence de pêche délivrée par la direction des pêches. La stratégie de gestion des capacités adoptée par la Côte d'Ivoire est l'accès limitée à la pêche, la restriction des engins utilisés ainsi que la détermination des quotas. Aux fins d'une meilleure

²⁰¹ Confère annexe : Tableau récapitulatif des textes réglementaires de la pêche en Côte d'Ivoire : Consortium COFREPECHE (leader) – MRAG – NFDS – POSEIDON Page 56 ; Evaluation ex-post du protocole de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche entre l'Union européenne et la Côte-d'Ivoire http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/studies/cote_ivoire_2012/cote_ivoire_2012_fr.pdf ;

identification et suivi des navires de pêche autorisés par la Côte d'Ivoire ou battant pavillon ivoirien, la direction des pêches devra tenir un registre national des navires de pêche et communiquer la liste aux ORGP et faire rapport annuellement à la FAO, des activités de ses navires en haute mer. Elle doit définir un cadre conjoint pour statuer sur l'immatriculation des navires de pêche par la création d'un comité d'immatriculation composée de la DGAMP et de la direction des pêches.

- ***Mesures de l'état côtier***

Pour assurer le suivi, le contrôle et la surveillance des activités de pêche dans ses eaux, la Côte d'Ivoire doit avoir recours à des outils de SCS, notamment, l'exigence obligatoire de rapport des navires de pêches, la présence obligatoire de journal de pêche, les rapports fréquents sur les déplacements des bateaux, les programmes d'observateurs en mer et les patrouilles régulières dans les zones d'intenses activités de pêche. L'utilisation de système SSN est requise pour les navires de pêche battant pavillon ivoirien opérant en haute mer.

- ***Mesures de l'état du port***

En tant qu'état du port, la Côte d'Ivoire doit mettre en place un programme de vérification à quai dont les mesures s'appuient sur le programme de contrôle, de suivi et de surveillance. L'objectif visé est d'assurer : a) une vérification exacte, opportune et indépendante des débarquements des captures des navires de pêche ; b) les débarquements et les transbordements en présence des inspecteurs qui les enregistrent et établissent un rapport ; c) la mise en place d'une politique et une procédure de vérification à quai ; d) la mise en place d'une stratégie de vérification pour le contrôle du rendement des inspecteurs au terme de ces vérifications ainsi que pour s'assurer de la conformité des pêcheurs, des acheteurs et des usines de transformation.

- ***Mesures relatives au commerce sur le plan international***

En application des mesures CICTA sur l'imposition de sanctions commerciales non discriminatoires, conformément au droit international, aux états dont les bateaux nuisent aux mesures de conservation et de gestion, la Côte d'Ivoire doit prendre des mesures pour prévenir le commerce ou l'importation de poisson INN, en incitant les opérateurs du secteur à ne pas faire affaire avec les acteurs qui participent aux activités de pêche

INN ou les appuient. Pour ce faire, elle doit prévoir dans sa législation une disposition qui vise à rendre illégale les activités ou le commerce de poisson ou de produits de poisson issus de la pêche INN.

- ***La coopération***

En tant que membre de la CICTA, la Côte d'Ivoire doit veiller à communiquer à l'ORGP les informations portant sur les statistiques de pêche; les pratiques INN des navires de pêche ainsi que les registres des navires de pêches. Elle doit mettre en œuvre les décisions prises par les ORGP visant à lutter contre la pêche INN.

Pour conclure, il faut retenir que la lutte efficace contre la pêche INN requiert la mise en place d'une base légale appropriée qui s'inscrit dans le cadre des prescriptions des instruments internationaux pertinents en la matière. Toutefois, la mise œuvre effective des textes ainsi élaborés exige une ratification par la Côte d'ivoire des conventions et accords visés. La Côte d'ivoire devrait pour ce faire, s'y atteler aux fins de donner plein effet à l'application des prescriptions de ces instruments contenues dans la loi nationale.

Chapitre II : Solutions institutionnelles et opérationnelles à la lutte contre la criminalité maritime

Outre les exigences de mise en place d'un cadre juridique approprié, le combat efficace contre la criminalité maritime requiert également des solutions institutionnelles et opérationnelles. Toutefois, il faut relever que la lutte contre l'insécurité maritime en Côte d'Ivoire ne pourra être efficace sans une implication de tous les états de la région. Ainsi, ces solutions institutionnelles (I) et opérationnelles (II) à la lutte devront impérativement être apportées tant au niveau national que régionale aux fins d'assurer une amélioration de la sécurité et la sûreté maritimes aussi bien dans les eaux sous juridiction ivoirienne que dans celles du golfe de guinée en général.

Section I : les solutions institutionnelles nationales et régionales

L'une des entraves majeures à la lutte contre l'insécurité maritime en Côte d'Ivoire et notamment, dans la région du GG, est le manque de coordination des actions et de mutualisation des ressources des administrations nationales intervenants dans le domaine maritime ainsi que des différentes organisations sous régionales existantes.

Dans le but de remédier à une telle lacune qui compromet indubitablement l'amélioration de situation sécuritaire des espaces maritimes de la région, il paraît judicieux d'adopter une stratégie nouvelle qui consisterait à une coordination de l'action de l'état en mer par la mise en place en ce qui concerne la Côte d'Ivoire d'un comité interministériel de lutte contre la criminalité maritime (I) et au niveau de la région du golfe de guinée, l'institution par les organisations sous régionales existantes d'une approche régionale intégrée (II).

I- Coordination nationale de l'action de l'état en mer par la mise en place d'un comité interministériel de lutte contre la criminalité maritime

L'action de l'état en mer en Côte d'Ivoire est exercée par plusieurs administrations et services publics qui malheureusement se trouvent confrontés à de réels obstacles dans l'exercice de leurs missions. Il s'agit entre autres, d'entraves liées au manque de collaboration et coordination de leurs actions et à l'insuffisance de ressources opérationnelles pour mener à bien les missions à eux, assignées. Aussi, dans le but d'apporter une réponse à de tels obstacles, il paraît déterminant de mettre en place un comité interministériel de lutte ayant un caractère fédérateur (A) et dont les politiques et les capacités opérationnelles devront être clairement définies (B) dans le but d'assurer la coordination et le suivi des actions des différentes structures opérationnelles nationales intervenants en mer.

A- Un comité interministériel à caractère fédérateur

Il faut le rappeler que l'action de l'état en mer qui consiste en général à : la surveillance maritime ; le sauvetage en mer des personnes en détresse ; l'assistance aux navires en difficulté ; la lutte contre les activités illicites (la piraterie ; le vol à main armée à l'encontre des navires ; le trafic illicite de drogue par mer ; la pêche illicite, non déclarée, non réglementée, l'immigration clandestine etc.) ; la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution marine est exercée en Côte d'Ivoire par différentes administrations et services publics intervenants dans le domaine maritime, dotés à cette fin pour la plupart, d'entités militaires et de police administrative.

L'existence de telles entités militaires et civiles pour exercer les prérogatives sécuritaires de l'Etat en mer et dans les espaces portuaires constitue à n'en point douter

un réel avantage. Toutefois, la similitude et la superposition de certaines attributions, le manque de moyens, les interventions unilatérales et le manque de coordination rendent inefficaces toutes initiatives et actions dans ce domaine. Qu'il prenne donc la forme d'un Comité national, d'une agence interministérielle ou d'une cellule opérationnelle, il est plus que nécessaire de créer un organe intégrateur dénommé « comité interministériel » pour mettre en œuvre la stratégie nationale de sécurité et de sûreté maritime. Ce comité, avec des attributions claires et adaptées aux situations de crises nationales, sera composé des organismes nationaux et des ministères chargés de domaines touchant à la sûreté maritime, à la sécurité maritime et environnementale.

Ainsi, ce comité pourrait être composé des représentants des Ministères suivants : Le Ministère des Transports (gestion portuaire , sécurité et sûreté de la navigation maritime); le Ministère de la défense; le Ministère de l'Economie et des Finances (budget et financement des activités du comité) ; le Ministère des Affaires étrangères (délimitations maritimes...) ; le Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques (gestion des ressources, police des pêches...) ; le Ministère de la Sécurité Intérieure (sûreté, contrôle des frontières et de l'immigration, sécurité civile...) ; le Ministère des Mines et de l'Énergie ; le Ministère de l'Environnement (lutte contre la pollution, protection du milieu marin), le Ministère de la justice (action en justice contre les criminels) ; le Ministère de la Santé (assistance médicale des victimes en mer); le Ministère de la recherche scientifique ; le Ministère de la Communication et le Ministère du Tourisme .

En marge de tous ces représentants ministériels, il est important que ce comité réunissent également en son sein des structures opérationnelles impliquées dans l'exercice de l'action de l'état en mer aux fins d'apporter une expertise de terrain aux différentes initiatives qui seront prises dans le cadre de ce comité. Il s'agit notamment de représentants de la marine nationale, l'armée de l'air, l'aviation civile, des affaires maritimes, des douanes, la police des pêches ; la gendarmerie nationale et de la police nationale. Le comité ainsi constitué serait le principal interlocuteur national sur les questions relatives à la sécurité maritime, y compris en matière d'établissement de partenariats avec les parties prenantes internationales.

Aux fins de lui permettre d'exercer pleinement et efficacement ses missions, il est au préalable essentiel de définir clairement la politique et les capacités opérationnelles du comité.

B- La politique et les capacités opérationnelles du comité interministériel

Le comité ainsi créé est une structure autonome de gestion et de coordination de l'action de l'Etat en mer et sur le plan d'eau lagunaire. Il devra être investi d'une mission générale d'administration, de gestion, de police et de coordination dans tous les domaines relatifs à la sécurité, sûreté, à la préservation des ressources marines et à la protection de l'environnement dans les eaux maritimes et lagunaires sous juridiction ivoirienne. Pour une efficacité de ses actions, il devra être dirigé par le Premier Ministre, à travers un conseil maritime au sein duquel seront représentés tous les acteurs intervenants que nous avons énuméré en amont. La politique adoptée par ce comité devra respecter les principes suivants :

- L'unicité d'action sans laquelle, il ne peut y avoir de politique cohérente ;
- La coordination, qui permet de mobiliser les compétences et les moyens et d'optimiser leur emploi par l'exploitation de leur polyvalence ; et
- le suivi et l'évaluation de l'action de l'état en mer des différentes structures opérationnelles nationales pour dégager et mettre en évidence les forces et les faiblesses aux fins de renforcer objectivement les stratégies nationales de sécurisation maritime.

Les missions de ce comité se déclineront en deux modes d'intervention, notamment en situation ordinaire et d'urgence. Ainsi, placé sous l'autorité du chef de gouvernement, le comité aura pour mission d'apporter des réponses promptes et adéquates à la grande criminalité en mer et aux grandes catastrophes maritimes. La détermination des moyens (matériels, logistiques, financiers et humains) à mettre à la disposition du comité viendraient nécessairement de la définition en amont d'une politique nationale de lutte contre l'insécurité maritime. Cette politique se traduirait par l'élaboration d'un plan national de sécurité maritime énonçant les capacités de réaction actuelles, recensant les lacunes, définissant les besoins futurs en matière de gouvernance et de réforme du

secteur de la sécurité maritime et justifiant d'un investissement massif dans ce secteur. Dans la pratique, il s'agira entre autres de :

- Créer un centre de coordination nationale des interventions en mer ;
- Mettre en place des forces spécialisées dans les domaines de la lutte contre la violence en mer sous toutes ses formes, contre les pollutions marines, contre les activités illicites diverses en mer (piraterie, vol à main armée, pêche illicite, non déclarée et non réglementée, trafic de stupéfiants, d'armes, d'êtres humains) et pour les opérations de recherche, de sauvetage et d'assistance en mer ;
- Créer le long des côtes des centres de veille et d'observation radars pour surveiller et collecter les informations sur les mouvements suspects de navires afin de renforcer la sécurité maritime et alerter les navires en cas de menaces ;
- Orienter et favoriser les échanges de savoir faire et la mutualisation des moyens opérationnelles ;
- Proposer des priorités d'action et les soumettre au Gouvernement ;
- Veiller à la mise en œuvre des réglementations appliquées par les différentes administrations et susciter au sein de celles-ci l'élaboration de réglementations en cas de nécessité ;
- Gérer les conflits de compétence entre les administrations intervenant en mer ;
- Mener des actions de sensibilisation de la population visant à encourager les travailleurs portuaires, les pêcheurs, les habitants du bord de mer et les marins à observer, enregistrer et transmettre toutes activités suspectes aux gardes-côtes et aux forces de l'ordre ; favoriser de ce fait une culture du partage de l'information accompagnée d'un mécanisme de collecte, d'analyse et de diffusion des données ;
- Définir des procédures opérationnelles permanentes relatives aux navires effectuant des opérations de transbordement de navire à navire au large des côtes y compris les navires de pêche, et les communiquer aux organisations de transport maritime, à l'organisation régionale de gestion des pêches de la région (CICTA), et à l'OMI;

- Etablir une connexion avec les systèmes, outils, services et réseaux de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) ;
- Fournir une formation aux membres du système judiciaire, notamment les magistrats et les procureurs, sur les problèmes d'application du droit maritime concernant la piraterie, le trafic de drogues, la traite d'êtres humains, l'immersion de déchets, la pêche illégale et non réglementée et le trafic d'armes légères;
- Assurer la formation des forces spécialisées intervenant dans le cadre de l'action de l'état en mer ;
- Elaborer un plan de communication stratégique afin de mettre le public au fait des politiques de sûreté et des affaires maritimes;
- Et bien entendu, acquérir des hélicoptères et avions comme support aérien aux vedettes, patrouilleurs et matériel de radiocommunication nécessaires pour la conduite des opérations en mer.

En somme il faut retenir qu'en marge de l'avantage dont dispose le comité de briser les antagonismes et les conflits de compétence entre les structures intervenants en mer, son fonctionnement éviterait à chacune d'entre elles, dans le cadre de l'exercice de l'action en mer de disperser les forces, les moyens financiers et logistiques en matière de lutte contre l'insécurité maritime. Ainsi, la mise en place effective d'un tel comité ne pourra que contribuer à améliorer la gestion de la sécurité et la sûreté maritime en Côte d'Ivoire. Cependant, il est important de souligner que les réponses durables à l'insécurité maritime résident dans l'adoption d'une approche régionale intégrée par les organisations sous régionales existantes.

II- Adoption par les organisations sous régionales existantes, d'une approche régionale intégrée de la lutte contre l'insécurité maritime

Rappelons que dans le but de faire face aux menaces de sûreté grandissantes dans le GG, les organisations sous régionales se sont engagées chacune dans leur région respective, à initier des actions communes de sécurisation maritime, qui malheureusement n'ont pu à ce jour, permettre de réduire l'ampleur du phénomène. Cet

échec résulte en réalité du manque de coopération des ces institutions et de coordination de leurs actions. Au regard d'une telle faiblesse et face à la triste réalité de l'insécurité maritime qui prévaut dans la région, il paraît déterminant d'adopter une nouvelle stratégie de lutte basée sur une approche globale intégrée. Cet approche consistera à définir de façon commune et concertée une stratégie maritime intégrée de lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de guinée (A) et à élaborer un accord multilatéral de coopération de mise en œuvre du code de conduite de prévention et répression des actes illicites à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'ouest et du centre (B).

A- Adoption d'une stratégie maritime intégrée de lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de guinée

Dans le but de lutter efficacement contre la criminalité maritime dans le GG, les organisations régionales et sous régionales existantes à savoir la CEDEAO, la CEEAC, la CGG et l'OMAOOC devront envisager établir un cadre de coopération par le biais de la signature d'un protocole d'entente. Un groupe de contact composé de l'ensemble des experts de ces institutions devrait à cet effet, être créé en vue de l'élaboration d'une stratégie maritime intégrée de lutte contre l'insécurité maritime dans toute la région du golfe de guinée. Il ne sera donc plus question dans ce contexte de définir une stratégie de lutte pour chaque sous région mais plutôt pour la toute la région du GG. Une telle stratégie devrait, si elle est mise en œuvre arrêter et inverser les tendances négatives constatées et établir des normes communes destiné à réglementer, sécuriser et à rationaliser les activités y étant relatives. Cette stratégie devrait reposer sur le principe selon lequel les défis maritimes sont transnationaux et interdépendantes et par conséquent, la complémentarité, la coordination et la coopération sont essentielles pour surmonter les faiblesses individuelles.

Ainsi, au regard des défis de l'insécurité maritime dans le GG, cette stratégie pourrait porter sur les objectifs stratégiques suivants : le renforcement de la gouvernance maritime nationale et régionale (1) et la sécurité et la sûreté maritime (2). Un mécanisme de mise en œuvre (3) de ces stratégies pourrait également être défini dans le but d'assurer l'efficacité de leur exécution.

1- L'objectif stratégique portant sur le renforcement de la gouvernance maritime nationale et régionale

Cet objectif stratégique devrait viser à fournir un cadre de gouvernance obligatoire aux réponses nationales et de collaboration régionale face aux menaces de sûreté maritime.

Pour ce faire, elle devrait :

- Etablir ou à organiser des entités organisationnelles régionales et nationales pour faciliter la mise en œuvre et l'harmonisation des politiques maritime ;
- Prévoir impliquer tous les organes décisionnels de la CEEAC, la CEDEAO, la CGG et l'OMAO et institutionnaliser des rencontres régulières de ces organes, y compris au niveau des chefs d'états et de gouvernement pour examiner la mise en œuvre des stratégies adoptées ;
- Renforcer la réglementation en élaborant des directives d'orientation, appuyée par des institutions opérationnelles permanentes pour chaque activité maritime et accompagnées de mécanismes intégrés de suivi et évaluation de la conformité ;

2- L'objective stratégique de sécurité et de sûreté maritime

Des actions urgentes devraient être prises pour faire face aux menaces de sûreté telles que la piraterie, le vol à main armée, le trafic illicite de drogue et autres crimes organisés ainsi que la pêche INN. Ainsi, il s'agira de :

- ***En ce qui concerne la piraterie et le vol à main armée***
 - Promouvoir la coopération entre les forces répressives et organismes concernés des états et augmenter les capacités opérationnelles des forces intervenantes des états du GG pour assurer une protection des ZEE respectives et contribuer à la sécurisation maritime collective des espaces maritimes de la région par l'organisation de patrouilles conjointes ;
 - Renforcer le partenariat technique et opérationnel entre l'ensemble des organisations sous régionales dans la prévention et la lutte contre les actes illicites commis dans leur domaines maritimes conjoints ;
 - Encourager les états à signer, ratifier les instruments internationaux régionaux, continentaux pertinents pour prévenir et lutter contre ces actes illicites ;

- ***La lutte contre le trafic de drogue et les autres crimes organisés***

Les actions requises concernant cet objectif stratégique devrait consister à :

- Initier des actions pour éradiquer ces crimes transnationaux ;
- Renforcer les capacités nationales en matière de collecte de renseignements et méthodes de recherches pour détecter, intercepter et confisquer les drogues et autres substances interdites ;
- Dispenser une formation adéquate aux agents chargés de l'application de la loi telles que les douanes, et les autres forces répressives sur la lutte contre le trafic de drogue et crimes organisés y associés ;
- Encourager les programmes de partenariat douane-secteur privé par le biais de protocole d'accord pour renforcer la lutte contre le narcotrafic ;
- Encourager les états de la région à la mise à jour les législations nationales y afférents aux fins d'une efficacité de la répression des ces actes ;

- ***La lutte contre la pêche INN***

La pêche INN représente un grave problème qui appelle une action régionale concertée.

La stratégie devrait prévoir à cet effet :

- Encourager les Etats membres à signer et à ratifier tous les traités régionaux et internationaux existants traitant de la pêche et de la préservation des ressources naturelles et à mettre à jour les législations nationales respectives;
- Encourager les Etats membres autorisant des navires de pêche et de soutien à la pêche et à battre pavillon à exercer un contrôle efficace conformément au droit international et dans le respect de toutes les initiatives mondiales, continentales et régionales en matière de gestion responsable des ressources halieutiques.
- Adopter une politique commune dans la région de la CEDEAO, CEEAC, imposant que tous les navires de pêche enregistrés dans les états de la région y compris les navires de pêche transitant ou actif dans les eaux de l'Afrique de l'ouest et du centre soient équipés de système de suivi et de surveillance (SSN).

En outre, pour garantir la sécurité et la sûreté maritime, il conviendrait en marge de toutes ces actions, de prévoir une stratégie de surveillance de l'espace maritime du GG,

qui consistera à : établir des unités spécialisées de sécurisation maritimes dans chaque état ; mettre en place le réseau sous régional de garde côte intégrée ; la mutualisation par les organisations régionales des ressources opérationnelles et techniques des états de la région en vue de l'optimisation des ressources pour l'organisation de patrouilles de surveillance conjointes.

3-Le mécanisme de mise en œuvre des stratégies

Pour assurer le suivi et l'exécution efficace de la stratégie, des zones maritimes devront être établies aussi bien en Afrique de l'ouest qu'en Afrique centrale dont la mission serait d'encourager des actions communes et des réponses coordonnées aux menaces de sûreté maritimes sur les océans et mer de l'Afrique de l'ouest et du centre ; encourager le partage d'informations, la collecte et l'analyse de données sur les activités criminelles et diffuser ces données et informations aux états ; mener des opérations de réponses rapides telles que la capacité de détecter et d'intercepter les activités criminelles. Une unité de sécurité et de sûreté pourrait être à cet effet, installée pour fournir des services de soutien aux différentes zones maritimes. Un centre régional de suivi d'étude et de recherche sur les questions liées à la sécurité et sûreté maritime, doté d'agents de terrain issus des différentes régions de l'Afrique de l'ouest et du centre devrait être créé et chargé de collecter des données sur les menaces à la sûreté maritime. Il convient de souligner que la mise en œuvre de cette stratégie globale pourrait être financée par une taxe imposée sur la sécurité et la sûreté maritime au niveau des états de l'Afrique de l'ouest et du centre.

En outre, dans le but de fournir une base légale régionale aux opérations de sécurisation conjointes prévues dans le cadre de cette stratégie globale, il serait également important d'envisager élaborer un accord de coopération de sécurisation de l'espace maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre.

B- L'Accord de coopération de sûreté de l'espace maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre

Au regard des problèmes que continuent de poser la criminalité transnationale organisée et autres activités illicites dans les eaux sous juridiction des états du GG et dans les eaux internationales, et compte tenu du fait qu'aucun état ne peut de façon isolée ou individuelle mener une véritable lutte contre ces actes illicites, il paraît nécessaire que

les états coopèrent étroitement pour assurer une meilleure sécurisation des eaux de la région. Pour ce faire, les experts de la CEDEAO, CEEAC, CGG, OMAOC devraient élaborer un accord de coopération de sûreté maritime, qui devra être soumis à la signature des états de l'Afrique de l'ouest et du centre. Les dispositions essentielles d'un tel accord pourraient traiter des questions relatives à : l'objet, l'objectif et le champ d'application de l'accord ; l'habilitation des forces répressives intervenants, les conditions d'intervention dans les eaux sous juridiction nationale d'un état partie ; les conditions d'intervention à bord d'un navire dans les eaux internationales ; l'exercice de la compétence juridictionnelle et la mise en œuvre.

1- L'Objet, l'objectif et le champ d'application de l'accord

L'objet d'un tel accord sera de permettre aux états parties d'assurer la sûreté aussi bien des eaux sous juridiction nationales que régionale en autorisant les forces publiques répressives à mettre fin aux activités illicites des navires suspects; ceci, dans le respect du principe de la souveraineté nationale, de l'intégrité territoriale et de la non ingérence dans les affaires intérieures des états. L'objectif visé étant de promouvoir la coopération en vue de permettre aux forces répressives dûment mandatées par les états parties ou par la région de conduire des opérations de sécurisation des eaux nationales et régionales conformément au droit international et aux dispositions prévues par l'accord et de développer les capacités individuelles et collectives des états parties à travers une assistance et une entraide mutuelle. Cet accord pourrait ainsi s'appliquer à tous les actes ou activités illicites de nature à compromettre la sûreté des eaux des états et de la région. ce sont : la piraterie, le vol à main armée en mer, le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic d'arme à feu, le trafic de personnes, l'immigration clandestine, le terrorisme dirigé contre les navires et les installations au large, la contrebande , la pollution marine par les navires, la pêche INN et d'autres intérêts maritimes . Ces actes illicites doivent être commis dans les eaux sous juridiction nationale d'un état partie (eaux territoriales et archipélagiques), ou dans les eaux internationales de la région (la haute mer, la ZEE, les eaux ne relevant de la juridiction d'aucun état).

2- Habilitation des forces publiques de sûreté maritime

Une disposition de l'accord devrait prévoir qu'aux fins de toute intervention dans les eaux d'un état partie, chaque état partie doit dument habiliter les forces répressives et aviser les secrétaires généraux de la CEEAC et la CEDEAO, CGG, qui en retour le notifieront à chaque état partie. Notons également que dans le cadre de cet accord, des forces répressives régionales établies pourraient également être habilitées par la région à intervenir. Pour ce faire, une disposition devrait prévoir l'intervention de celles-ci, si elles existent. Ces autorités répressives devraient donc à cet effet, être autorisées à effectuer des patrouilles dans les eaux d'un état partie conformément aux dispositions de l'accord, à embarquer à bord d'un navire ou aéronef de sécurité d'un état partie et à conduire des opérations de sûreté dans ses eaux tout en se conformant à la loi de cet état.

3- Les conditions d'intervention dans les eaux sous juridiction d'un état partie

En vertu de l'accord, les navires de sécurité publique d'un état partie peuvent être autorisés à patrouiller dans les eaux d'un autre état partie, seulement si ce navire est sous le commandement et le contrôle de l'autorité compétente de cet autre état partie. Toutefois, ce dernier peut se réserver le droit de refuser l'entrer dans son espace maritime.

un navire d'un état partie pourra être autorisés à conduire des opérations d'interception maritime à l'encontre de tout navire suspecté de commettre des actes illicites dans les eaux d'un autre état partie selon les conditions suivantes :

Lorsque le navire suspect détecté dans les eaux internationales entre dans les eaux de l'état partie ou lorsque le navire suspect est détecté dans les eaux de l'état partie et :

- Aucun agent de sécurité de cet autre état partie n'est embarqué à bord du navire de sécurité de l'état partie intervenant ;
- Aucun navire de sécurité de cet autre état partie n'est dans les environs immédiats pour enquêter ;
- Notification est faite aux autorités compétentes et aucune objection n'est faite par celles-ci.

Lorsqu'une au moins de ces conditions sont réunies, le navire intervenant peut alors mener les opérations d'arraisonnement, de fouille, d'inspection pour rechercher les preuves de l'infraction. En cas de confirmation de l'infraction, les forces de l'état partie intervenant peuvent alors détenir le navire, sa cargaison et les personnes à bord dans

l'attente rapide d'instructions des autorités compétentes de l'état partie dans lequel est entré ou détecté le navire suspect.

4- Les conditions d'intervention en haute mer

L'accord devrait autoriser les forces répressives à intervenir à bord de navire d'un état partie en haute mer selon les conditions suivantes :

Lorsque l'Etat intervenant a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant pavillon ou portant l'immatriculation d'une autre Partie ou toute autre indication de nationalité du navire se livre à une infraction, l'Etat intervenant adresse à l'état pavillon une demande de vérification de l'identité du navire aux fins de l'autorisation d'une intervention à bord. Lorsque la requête est vérifiée, l'état partie pavillon peut soit décider de conduire la fouille avec ses propres forces de sécurité ; soit autoriser l'arraisonnement et l'inspection par les forces de l'état partie intervenant ; soit décider de conduire l'arraisonnement et la fouille ensemble ; soit refuser l'autorisation d'arraisonnement et des fouilles du navire.

Si le pavillon du navire n'est pas vérifié dans les 4 heures, l'état requis peut autoriser les forces intervenantes à arraisonner et inspecter le navire.

Lorsqu'il n'y a pas de réponses de l'état requis dans les 4 heures après la réception de la demande, l'état requis est supposé avoir réfuté la nationalité du navire et l'état requérant doit avoir été supposé être autorisé à arraisonner le navire suspect pour des fins d'inspection, de fouille, et d'interrogatoire des personnes à bord. Lorsque les preuves de l'infraction sont réunies, les forces intervenantes peuvent alors détenir le navire, la cargaison et les personnes à bord en attendant les instructions de l'état partie ayant accordé l'autorisation d'interception maritime. Lorsqu'il est avéré que le navire suspecté est un navire apatride, l'état partie est autorisé à intervenir en application du droit international.

5- L'exercice de la compétence juridictionnelle

Un état partie a en priorité la responsabilité d'exercer sa compétence juridictionnelle et par conséquent de prendre toutes mesures coercitives à l'encontre d'un navire suspect et de poursuivre ce dernier conformément à sa loi, lorsque l'infraction est commise dans ses eaux ou lorsque ce navire bat pavillon de cet état partie. Pour ce faire, l'exercice de

cette compétence devra être clairement prescrit par la législation nationale de l'état. Par ailleurs, au cas où l'acte survient dans une zone contiguë réclamée par l'état partie, l'état partie qui conduit l'arraisonnement doit avoir le droit d'exercer sa compétence, à moins que le navire suspect provienne des eaux de l'autre état partie ou batte pavillon de celui-ci.

6- La mise en œuvre

Dans le but de compléter ou renforcer les dispositions de cet accord de coopération ou de faciliter l'application des principes qui y sont énoncées, les états peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs aux différentes questions visées.

Au terme de la présente partie relative aux solutions institutionnelles nationales et régionales de la lutte contre la criminalité maritime, il convient de retenir que le combat contre l'insécurité maritime dans le GG ne pourra être efficace seulement si les institutions nationales et régionales s'accordent à unir leur force en coordonnant leur actions par l'adoption d'une stratégie globale intégrée et par l'adoption d'un instrument légal de coopération autorisant une sécurisation conjointe des eaux de la région du GG.

Notons, qu'en complément de ces solutions institutionnelles, les solutions opérationnelles sont également requises dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime tant au niveau national que régional.

Section II- Solutions opérationnelles nationales et régionales de la lutte

Le renforcement de l'action de l'état en mer (I) et le recours à la coopération internationale (II) sont autant d'initiatives opérationnelles nécessaires à l'amélioration de la sûreté maritime nationale et régionale.

I- Le renforcement de l'action de l'état en mer

En réponse aux modes opératoires des plus variés des criminels de la mer, aux conséquences incalculables, il paraît déterminant, tant au niveau de la Côte d'Ivoire que de tous les états de la CEDEAO et de la CEEAC d'adopter une nouvelle approche opérationnelle de la lutte contre l'insécurité maritime. Cette approche consistera d'une part au niveau national, à définir une stratégie de sécurisation maritime (A) et d'autre

part à la mise en place au niveau régional d'une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états de la CEDEAO et de la CEEAC du GG (B).

A- Stratégie nationale de sécurisation maritime

C'est une stratégie qui s'appuiera sur la mise en place d'une force commune spécialisée (1) et la création d'un centre opérationnel maritime (2) dont la mission première sera de coordonner l'action des forces ainsi établies, à l'effet d'assurer la sécurisation des espaces maritimes et lagunaires sous juridiction ivoirienne.

1- La force commune nationale spécialisée de sécurisation maritime

Dans le souci d'apporter une réponse adaptée et efficace aux menaces de sûreté auxquelles est de plus en plus confrontée la Côte d'Ivoire, il paraît déterminant de mutualiser les forces et les ressources opérationnelles des administrations agissant en mer par la mise en place d'une force jointe spécialisée de sécurisation des espaces maritimes et lagunaires ivoiriens. Cette force sera composée de la marine nationale, des forces militaires aériennes, la police maritime, la division des douanes spécialisée dans le contrôle des stupéfiants et des substances psychotropes, la police des pêches, la gendarmerie nationale et la division de la police nationale en charge de l'immigration clandestine et de la lutte contre les trafics de stupéfiants et de substances psychotropes. Cette force exercera en fait une fonction de "garde côte" fondée sur des critères d'efficacité et d'économie des ressources dont la mission sera de mener des opérations de secours en mer, surveiller les activités illicites commises en mer telles que la piraterie et le vol à main armée, les trafics de drogues et des armes à feu, la pêche INN, l'immigration clandestine et la pollution marine. Dans le cadre de l'exercice de ces missions, ces forces seront autorisées à mener des opérations de patrouilles et d'interception maritime à l'encontre de tout navire suspect identifié.

Il faut toutefois, souligner que la spécificité et de complexité de telles opérations exigent une spécialisation des membres d'une telle équipe aux fins d'une dans la conduite des opérations de visite et d'arraisonnement en mer. Pour ce faire, la composition d'une telle équipe devrait être sélective. Ainsi, en raison de l'expérience des forces de la marine nationale dans la conduite des opérations marines, toute équipe sur le théâtre des opérations sera dirigée par un officier de la marine nationale de spécialité fusilier marin.

Celui-ci devra par conséquent avoir une base en navigation hauturière et l'appréhension des manœuvres d'un navire. Il doit également avoir des connaissances basiques en transmission et une maîtrise acceptable du droit de la mer. Il sera secondé par un spécialiste en énergie propulsion dont l'apport sera utile dans l'exploitation et la vérification des schémas de compartimentage du navire, l'analyse et les vérifications des données techniques des navires. Les autres membres de l'équipe doivent avoir reçu une instruction minimale sur l'exécution d'une opération de visite ou d'arraisonnement de navires suspects. Il sera en outre privilégié dans la constitution d'une telle équipe des agents multi linguistes (anglais, portugais, espagnols etc.) qui feront office d'interprètes, si l'équipage du navire suspect visité n'est pas francophone. Une telle exigence requiert nécessairement un renforcement des capacités des forces en présence, compte tenu de leur expérience assez limitée, voire même obsolète dans le domaine.

2- Le centre d'opération maritime (COM)

La création d'un centre d'opération maritime est fondamentale dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de sécurisation maritime. Il s'agira d'un centre opérationnel de coordination et de contrôle des opérations militaires en mer pourvu d'un personnel composé de représentants des administrations participant à la fonction de "garde-côte". Le COM sera dirigé par un officier supérieur de la marine nationale. Ce centre opérationnel aura pour mission de :

- assurer le suivi de l'évolution des opérations militaires en mer et le contrôle des opérations de visite et d'arraisonnement des navires suspects détectés ;
- assurer la coordination des moyens nautiques et aériens de toutes les administrations qui concourent à l'action de l'état en mer ;
- planifier et préparer les opérations militaires ou de service public en mer, en liaison avec les administrations engagées dans l'action de l'état en mer par la tenue d'un tableau de bord des moyens mis ou susceptibles d'être mis à l'emploi du COM dans le cadre des opérations de sécurisation maritime ou de l'action de l'état en mer. Cette planification sera menée par le biais d'un logiciel qui permettra de suivre l'état de la maintenance ou le niveau opérationnel des moyens aériens et nautiques et les organes administratifs auxquels ils sont rattachés et leur localisation en mer. Il s'agit là d'un

aspect très important en ce qui concerne les opérations de secours en mer (SAR) où l'on a souvent recouru aux moyens opérationnels les plus proches du lieu des recherches. A cet effet, le COM devra coordonner ses actions avec le centre de surveillance et de coordination du sauvetage maritime déjà installé en côte d'ivoire et la station radio communication de la DGAMP.

- collecter, échanger les informations et renseignements en rapport avec les agences de renseignements civils et militaires. Une évaluation de ces données permettra au COM d'anticiper et de prévenir les menaces et par conséquent optimiser la gestion des ressources opérationnelles par le déploiement des forces dans les zones les plus risquées. Le COM sera fonctionnel 24 heures/ 24 heures et sous la conduite d'un officier, responsable de la permanence pour une durée de 24 heures. Celui-ci prend des directives auprès du commandant du COM et est en liaison permanente avec le dispositif tactique sur le théâtre des opérations pour les dispositions pratiques à prendre. Le COM aura notamment, une représentation au port de San Pedro.

Notons par ailleurs, que le succès des opérations de sécurisation effectuées sous la coordination du COM reposera sur l'acquisition d'un ensemble d'équipements dont la mise en synergie permettra de détecter et d'identifier les menaces ainsi que de coordonner et de mener de façon efficace les opérations d'intervention maritime. Aussi, est-il impératif de doter le COM d'équipements de surveillance du trafic maritime et aérien, constitué de radars de surveillance installés le long des côtes maritimes ou de satellite ; de système d'identification Automatique (AIS), de système de surveillance des navires (VMS) notamment pour le suivi des activités des navires de pêche et de VHF. En outre, il convient de renforcer la capacité opérationnelle d'intervention des forces spécialisées par l'acquisition de véhicules, vedettes et d'hélicoptères aux fins de leur permettre d'assurer de façon permanente et efficace la mission de sécurisation des espaces maritimes et lagunaires ivoiriens. Une telle initiative nationale est certes louable, mais mérite d'être renforcée par une stratégie régionale de sécurisation maritime aux fins de prévenir et lutter plus efficacement contre les actes et activités illicites perpétrés dans les espaces maritimes des états de la CEDEAO et de la CEEAC.

B- Stratégie régionale de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

La stratégie de lutte contre l'insécurité maritime adoptée par les états du GG est en proie à une réelle insuffisance compte tenu des ressources opérationnelles assez limitées des états pour assurer la pérennisation des actions ainsi que du manque de coopération et de coordination des actions au niveau des organisations sous régionales de l'Afrique de l'ouest et du centre. Au regard d'une telle défaillance qui bien évidemment favorise le développement des actes illicites dans la région, il paraît plus que déterminant que les états de la région unissent leurs forces pour la mise en place d'une stratégie commune de sécurisation des mers et océans du GG. Cette stratégie consistera d'une part à la mise en place d'un mécanisme régional d'échange d'informations et de coordination des actions opérationnelles de sécurisation maritime (1) et d'autre part la mise en place d'un réseau sous-régionale de garde côte intégrée (2).

1- La mise en place d'un mécanisme régional d'échange d'informations et de coordination des actions opérationnelles de sécurisation maritime

Dans le but d'obtenir une plus grande efficacité dans la sécurisation des espaces maritimes du GG, la stratégie adoptée par la CEEAC que nous jugeons très enrichissante, devrait être généralisée à l'ensemble de toute la région du GG, notamment, la sous région de la CEDEAO. Il s'agira à cet effet, à l'instar de la CEEAC²⁰², de scinder la sous région de la CEDEAO en trois zones maritimes qui se présentera comme suite²⁰³ :

Zone E : Nigeria, Benin, Togo, Niger : état pilote : Nigeria

Zone F : Ghana, Côte d'Ivoire, Sierra Léone, Liberia, Burkina Faso : état pilote : Côte d'Ivoire et la Zone G : Sénégal, Cap-Vert, Gambie, Guinée Bissau; Mali et Guinée : état pilote : Sénégal

Il devrait à cet effet être créé au niveau de chaque état de la CEDEAO, à l'instar de la CEEAC, un centre d'opération marine dont la mission sera d'assurer la mise en œuvre tactique de la stratégie globale de sécurisation; un centre multilatéral de coordination, qui sera l'organe de planification et de mise en œuvre opérationnelle au niveau des

²⁰² Zone A : Angola, République Démocratique du Congo ; état pilote : Angola ;

Zone B : Angola, Congo, Gabon ; état pilote : Congo ;

Zone D : Cameroun, guinée équatoriale, Sao tomé & principe, Gabon : état pilote Cameroun

²⁰³ CEDEAO : projet de stratégie maritime intégrée et plan de mise en œuvre

différentes zones maritimes créées. Ces différents centres devront être animés par un comité militaire/civil pourvu de représentants des états membres de chaque zone. Les actions de ces centres multilatéraux seront coordonnées au niveau régional par deux centres régionaux de coordination installés respectivement au Bénin en ce qui concerne la CEDEAO et au Congo s'agissant de la CEEAC. Ces centres régionaux seront en effet, des organes politiques et de la direction stratégique directement rattachées aux secrétaires généraux de la CEDEAO et de la CEEAC, de la CGG et de l'OMAO. Tous ces centres auront pour but premier, d'assurer une coopération étroite entre tous les états de la région par le partage d'informations pour la prévention et la répression des actes illicites commis dans le GG et la coordination des opérations combinées de sécurisation des espaces maritimes de la CEDEAO et de la CEEAC. l'objectif visé est de faire circuler en temps réel entre les états membres de la CEDEAO et de la CEEAC, tout renseignement sur les incidents de piraterie et de vol à main armée et toutes autres activités illicites commis dans les mers et océans de la région, de recueillir, rassembler et analyser ces renseignements, préparer des statistiques et des rapports et les diffuser aux états membres. Des signaux d'alertes de menaces imminentes seront à cet effet, transmis par ces centres aux fins du déploiement des gardes-côtes sous régionaux qui devrait notamment être mis en place par les états de la région, à l'effet de la sécurisation des espaces maritimes en vue de la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans le GG.

2- La mise en place du réseau sous régional de garde côte-intégrée de l'OMAO

Bien que la plupart des états membres de l'Afrique de l'ouest et du centre assurent déjà des activités de garde-côtes par l'intermédiaire de leur marine nationale ou police maritime, les activités ne sont pas toujours coordonnées de manière à pouvoir intervenir à l'échelle régionale en cas de crise dépassant les frontières maritimes nationales. Les activités de garde-côte des états pris individuellement peuvent tirer grand partie des économies d'échelle découlant de la mise en place d'un réseau régional de garde-côte améliorée et harmonisée et d'une coopération renforcée. Ainsi, ce réseau de garde-côte devra couvrir toutes les zones maritimes créées dans le cadre de cette stratégie globale de sécurisation maritime, sous la coordination d'un comité militaire/civil pourvu de représentants de chacun des états membres de chaque zone. Ce comité aura pour objectif de planifier et d'ordonner les missions et assurer le suivi de la bonne exécution

des opérations dans chaque secteur. Un comité politique et de sécurité composé d'experts de la CEDEAO et la CEEAC, la CGG et l'OMAOOC aura pour mission de déterminer le programme d'activités et les moyens du réseau. Le comité militaire/civil de chacune des zones devra rendre compte à ce comité politique et de sécurité. Un commandant des opérations assurera l'encadrement opérationnel dans chacune des zones maritimes.

Ce réseau sous régional de garde côte-intégrée aura donc pour mission d'assurer le maintien et le respect de l'ordre public en mer, y compris la prévention et la répression de la piraterie, du vol à main armée en mer, du trafic de drogue, de la pêche INN et tout autre crime en mer conformément aux lois nationales des états et au droit international. A cette fin, les gardes-côtes seront chargées de mener des patrouilles conjointes, des opérations d'interception maritime et d'exercer des droits de poursuite dans leur zone maritime d'actions respectives, voire même au delà de leur champ d'action, conformément aux conditions et modalités établies par un accord régional de coopération conclu par les états de la CEDEAO et de la CEEAC, qui autorise et facilite leur intervention dans les espaces maritimes des états parties.

Les moyens d'intervention de ce réseau sous régionale de garde côte intégrée reposerait sur les contributions matérielles et financières des états membres, du soutien de partenaires internationaux et des moyens opérationnelles propres aux organisations sous régionales à savoir la CEDEAO, la CEEAC, l'OMAOOC et la CGG. L'adoption d'une telle stratégie contribuerait notamment à renforcer la sûreté maritime dans toute la région du GG et par conséquent à dissuader les initiatives malveillantes des criminels. Toutefois, il faut noter qu'en raison des faiblesses des capacités nationales, la mise en œuvre efficace de telles stratégies, qu'elles soient nationales ou régionales ne peut être assurée sans le recours à la coopération internationale qui constitue un outil essentiel au renforcement de la sûreté maritime.

II- Le recours à la coopération internationale, outil essentiel au renforcement de la sûreté maritime

Cette coopération internationale se traduit par les relations bilatérales et multilatérales entre les Etats du GG et les puissances étrangères (A) et par la réponse opérationnelle des compagnies maritimes (B).

A- les relations bilatérales et multilatérales entre les Etats du GG, notamment la Côte d'Ivoire et les puissances étrangères

Les capacités nationales et régionales des états du GG, y compris de la Côte d'Ivoire, ne leur permettent pas, à eux seuls de prévenir ou de circonscrire efficacement les menaces de sûreté maritime. L'insécurité maritime dans le GG constituent une menace non pas seulement pour les pays de la région, mais aussi concerne les autres régions du monde en raison du caractère transnational du trafic de drogue, des effets de la piraterie et le vol à main armée en mer sur le commerce maritime international et des conséquences de la pêche INN sur la conservation des ressources halieutiques et la sécurité alimentaire mondiale. Dès lors, la lutte contre toutes ces menaces requiert un effort conjugué de toutes les régions et ne pourrait être laissée aux seuls pays du GG. D'où la nécessité pour les pays occidentaux d'apporter une assistance technique (1) et opérationnelle (2) au renforcement de la sûreté maritime.

1- L'assistance technique aux états de la région, notamment à la Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire, ainsi que tous les autres états du GG sont dotées de structures dédiées pour lutter contre la criminalité maritime dans leurs eaux. Mais, le vieillissement du personnel et les techniques dépassées ainsi que les cadres juridiques obsolètes ne permettent pas toujours de lutter efficacement contre les nouvelles formes de violences et activités illicites en mer. Face à ce tableau peu reluisant, l'apport de puissances étrangères actives dans le GG (France, Etats-Unis, Chine...) et des organisations internationales est indispensable. La signature ou le renforcement des accords bilatéraux interétatiques est à cet effet requis pour bénéficier du soutien technique et opérationnel de ces puissances. Cette assistance technique devrait se traduire par le renforcement des capacités des agents intervenant en mer et des autorités judiciaires et par le renforcement du cadre juridique national, inadéquat à l'exercice efficace de l'action de l'état en mer.

- ***le renforcement du cadre juridique national existant***

Dans le but de fournir une base légale appropriée à la lutte contre la criminalité maritime, les états de la région, notamment, la Côte d'Ivoire devraient recourir à l'assistance technique de la FAO, l'ONUUDC et de l'OMI, pour l'élaboration d'un cadre

juridique adéquat de lutte contre l'insécurité maritime, tenant compte des évolutions récentes du droit international en matière de lutte contre la pêche INN, la piraterie et le vol à main armée en mer et de trafic illicite de drogue en mer. Des missions d'experts pourraient par exemple être conduites et en liaison avec les services concernés, se chargeront de la transposition en droit national des dispositions du droit international de la mer et du droit maritime par une codification dans le droit pénal des infractions liées aux activités illicites commises en mer.

- *Le renforcement des capacités des autorités répressives et judiciaires*

Aux fins d'aider les états à lutter efficacement contre l'insécurité maritime, la France, les Etats-Unis d'Amérique, l'UE, ainsi que les organisations internationales, notamment l'ONUSC, ont développé divers programmes visant entre autres, au renforcement des capacités des acteurs étatiques du secteur maritime et judiciaire. Certains états de la région sont partenaires de tels programmes, notamment, le programme route maritime critique du GG (CRIMGO) de l'UE à travers le projet "Expert Support Facility",²⁰⁴, destiné entre autres, à la formation des gardes-côtes. Bien que ne faisant pas de façon expresse partie des pays partenaires à ce programme, la Côte d'Ivoire pourrait négocier aux fins de bénéficier pleinement des différents programmes de formation projetés et permettre ainsi, à ces forces d'améliorer leur connaissance, notamment, sur les questions relatives à : la réglementation internationale sur les espaces maritimes et l'action de l'état en mer ; la méthodologie de la conduite des opérations de visite ainsi que les procédures de surveillance et les opérations de conduite du contrôle maritime etc. La participation des forces ivoiriennes à un tel programme leur permettrait d'acquérir des compétences solides pour une meilleure sécurisation des espaces maritimes ivoiriennes.

En outre, la Côte d'Ivoire pourrait solliciter un partenariat avec la marine Américaine pour bénéficier de son programme Africa Partnership Station, dont les forces navales Nigérianes bénéficient déjà depuis 2007²⁰⁵, pour une formation pratique des forces

²⁰⁴ Les pays partenaires comprennent le Bénin, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Nigeria, Sao Tomé-et-Principe et le Togo ; <http://www.diplomatie.gouv.fr/>

²⁰⁵ Le Golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque, rapport Afrique N° 195-12 décembre 2012 ; <https://docs.google.com/viewer>

ivoiriennes, afin d'améliorer leur connaissance du domaine maritime ainsi que leur capacité de dissuasion et de réaction rapide face aux attaques.

En marge de ces deux programmes, la Côte d'Ivoire, ainsi que les autres pays de la région pourraient recourir au programme « Evidence Exploitation Intelligence » (EVEXI) de l'Organisation de Police Internationale (INTERPOL)²⁰⁶ qui a pour objectif de former le personnel en charge des investigations criminelles, sur la méthodologie de recueil et de partage d'information concernant les enquêtes internationales sur la piraterie. elle consiste donc à un recueil d'informations et des éléments de preuves non seulement à travers des auditions des pirates, des personnes suspectes ou des otages libérés, mais aussi à partir de l'analyse et de l'exploitation de preuves matérielles collectées, d'engager des enquêtes internationales et d'identifier facilement les réseaux criminels. Une telle formation pourrait servir aux forces d'être suffisamment outillées pour déceler aisément en collaboration avec INTERPOL, les commanditaires d'actes de piraterie, de trafic de drogue, nécessaire, pour mettre fin à leurs activités illicites dans la région. De même, Le programme ROLS (Rule of Law and Security) de formation du personnel judiciaire en Somalie du PNUD²⁰⁷ pourrait également être étendu aux états du GG en vue de fournir au personnel judiciaire ivoirien et des autres états de la région, les connaissances appropriées dans le cadre de la poursuite des pirates.

L'ONUDC et INTERPOL devrait soutenir les états du GG dans la lutte contre les réseaux transnationaux du crime organisé. Ils devraient en particulier les conseiller et les assister dans le suivi des flux financiers. La cellule spécialisée dans la lutte anti-piraterie d'INTERPOL (la Maritime Piracy Task force), qui intervient déjà en Somalie, devrait étendre ses actions aux états du GG et former les acteurs nationaux concernés en techniques anti-drogues policière, douanière et judiciaire. Les forces pourraient à cet effet, être formées dans les domaines de lutte contre le narcotrafic en haute mer, l'analyse criminelle opérationnelle, le blanchiment d'argent, la saisie des avoirs criminels et les techniques d'enquêtes douanières utiles pour la lutte contre le trafic de drogue.

²⁰⁶ Dossier Sécurité Défense n° 267, p 18, <http://www.diplomatie.gouv.fr>

²⁰⁷ Dossier Sécurité Défense n° 267, p 21, <http://www.diplomatie.gouv.fr>

2- L'assistance opérationnelle internationale au renforcement de la sûreté maritime

Cette assistance opérationnelle internationale requiert la signature ou le renforcement des accords bilatéraux en matière de sécurité et de défense avec les puissances étrangères. Cela devrait se traduire par une aide en équipement et l'organisation de patrouilles conjointes, afin de soulager les différentes eaux territoriales des menaces. Ces accords autoriseraient ainsi, les puissances occidentales à intervenir dans les eaux sous juridiction nationale en liaison avec les forces nationales pour lutter contre les actes illicites. Des bâtiments des puissances étrangères, notamment de la France ou des USA pourraient par exemple, être déployés dans les eaux ivoiriennes non seulement à des fins d'exercices et entraînements des forces ivoiriennes, mais pour des patrouilles à titre dissuasif à l'instar des initiatives entreprises au Nigeria et au Cameroun par la marine américaine. Les bâtiments américains déployés au Nigeria et au Cameroun ont servi à organiser deux exercices multinationaux de formation des forces navales appelés, « Obangamé express » en mars 2011, à Douala au Cameroun, et en février 2012, à Calabar au Nigeria²⁰⁸. Ces navires stationnés dans les eaux de ces états pour former les marines locales ont également permis de secourir des navires attaqués²⁰⁹ et ont eu un effet dissuasif sur la piraterie.

Outre, l'aspect sécurisation, les accords bilatéraux pourraient également être conclus pour l'équipement du centre opérationnel maritime dédié à la coordination des actions de l'état en mer et à la surveillance des approches maritimes ivoiriennes. L'aide pourrait donc consister à l'installation d'une chaîne sémaphorique le long des côtes et d'un site internet sécurisé pour la collecte et l'échange d'informations sur les menaces de sûreté. En outre, la Côte d'Ivoire pourrait également recourir à l'aide de la Chine pour l'acquisition de moyens navals d'intervention. Une telle coopération, si elle est effective, devrait évidemment contribuer à lutter efficacement contre l'insécurité maritime en Côte d'Ivoire et dans tous les espaces maritimes du GG.

Par ailleurs, il faut relever qu'en marge de l'appui des puissances étrangères dans la lutte contre l'insécurité maritime dans la région, la réponse opérationnelle des

²⁰⁸ Le golfe de guinée : la nouvelle zone à risque, rapport Afrique n° 195-12 décembre 2012

²⁰⁹ Le 22 mars 2012, un navire de combat américain a prêté assistance à un tanker pourchassé par des pirates à environ 100 miles marin au sud-ouest de Bonny Island, au Nigeria. www.icc-ccs.org

compagnies maritimes est également requise pour apporter des solutions aux violences en mer.

B- La réponse opérationnelle des compagnies maritimes

Dans le but de veiller à la sécurité et la sûreté de la navigation maritime, l'OMI a développé un ensemble d'instruments internationaux applicables tant aux compagnies maritimes qu'aux états parties. Il s'agit entre autres de la convention SOLAS et du Code ISPS. Au regard de la recrudescence des menaces de sûreté dans les eaux du Golfe de Guinée, il est indéniable que chaque partie concernée par l'application de ces instruments internationaux, apporte sa contribution afin de prévenir et lutter efficacement contre la violence en mer. A cette fin, les compagnies qui sont les premiers concernés par les attaques de piraterie et de vols à main armée, dont font très souvent l'objet leurs navires dans les eaux du GG, gagneraient à se conformer aux prescriptions de la convention SOLAS (1) et du Code ISPS (2), en étroite collaboration avec les états côtiers et pavillon.

1- Le respect des prescriptions de la convention SOLAS

La lutte contre les actes illicites en mer, notamment la piraterie et le vol à main armée implique une communication régulière entre les navires et les autorités compétentes nationales à terre. Ainsi, en cas de détresse de navires ou d'attaques de piraterie ou de vol à main armée par exemple, grâce au système de communication existant à bord du navire et à terre, des unités d'intervention peuvent être automatiquement déployées en mer pour prêter assistance. Pour permettre aux états côtiers d'intervenir efficacement en cas d'incident, le navire est donc tenu de fournir un rapport régulier de ses mouvements en mer lorsqu'il se trouve dans une zone à risque et signaler toute attaque ou tout mouvement suspect d'embarcations²¹⁰. Pour satisfaire une telle exigence de communication, la convention SOLAS requiert l'installation d'équipements de communication et un système d'alerte qui permettent l'échange et la gestion d'informations à bord de tout navire engagé dans des voyages internationaux et les

²¹⁰ Section 5, Best Management Practices for protection against Somalia based piracy (BMP4) reporting procedure

autorités compétentes à terre. Il s'agit de système d'alerte de sûreté²¹¹, de dispositif à ondes acoustique de longue portée ou LRAD ou LRIT²¹², du Global Maritime Distress Satellite Système ou GMDSS²¹³, de Système d'Identification Automatique ou AIS²¹⁴ et les rapports de données de voyage ou VDR²¹⁵. Tous ces outils opérationnels fournissent une aide précieuse pour détecter, signaler, répondre et enquêter sur les actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires. Le fait pour les navires d'être dotés de tous ces équipements et en s'assurant que leur système d'identification est continuellement allumé permettent aux autorités à terre de surveiller leur passage et de réagir promptement et efficacement en cas d'incident. Au delà du respect des exigences de la convention SOLAS, les compagnies et leurs navires doivent veiller à la mise en œuvre des dispositions du Code ISPS, nécessaires pour prévenir les menaces de sûreté, y compris la piraterie et le vol à main armée en mer.

2- Le respect des prescriptions du Code ISPS

Dans le but de prévenir et lutter contre toutes formes de menaces de sûreté à l'encontre des navires et des installations portuaires, le code ISPS, fait obligation aux états parties à la convention SOLAS et aux navires de prendre les mesures nécessaires pour se prémunir contre tout incident de sûreté. Les autorités nationales compétentes doivent à cet effet, s'assurer que les installations portuaires fournissant des services aux navires effectuant des voyages internationaux disposent d'un plan de sûreté et que les prescriptions qui y sont contenues sont mis en correctement œuvre à l'effet de protéger de tels navires contre tout attaque. Par la même occasion, les navires sont tenus de disposer à leur bord un plan de sûreté établi à partir d'une évaluation des menaces

²¹¹ SOLAS, Chap. XI-2, Regulation 6 (1) & (2). The ship security alert system, when activated, initiates and transmits a ships-to-shore security alert to a competent authority and provides information on the Company, the ship's name, its location and the security status

²¹² SOLAS, Chap.V, Regulation 19-1. The LRIT system provides for the global identification and tracking of ships. The LRIT system consists of the shipborne LRIT information transmitting equipment, the communication service providers, the application service provider, the LRIT Data Centre, including any related vessel monitoring system

²¹³ SOLAS, Chap.IV, Regulation 5-1 (1) & (2). The GMDSS is an integrated communications system using satellite and terrestrial radiocommunication systems for sending and receiving distress alerts and maritime safety information.

²¹⁴ SOLAS, Chap. V, Regulation 19(5). The AIS systems aim to provide information about a ship to other ships and to coastal authorities automatically. The information transmitted includes ship's identity, type, position, course, speed, navigational status and other safety-related information.

²¹⁵ SOLAS, Chap. V, Regulation 20(1). The VDR is similar to the black box carried on aircraft, it allows accident investigators to review procedures and instructions in the moments prior an incident and helps to identify the cause of any accident.

auxquelles il pourrait être confronté. Ce plan comprend donc toutes les mesures et procédures de sûreté nécessaire à tous les niveaux de sûreté pour assurer un contrôle et surveillance du navire lorsqu'il se trouve aussi bien dans un port qu'en mer²¹⁶. Pour une meilleure mise en œuvre de ce plan, la compagnie doit veiller à ce que le personnel en charge de la sûreté soit formé et régulièrement entraîné aux fins d'être familiarisé aux mesures et procédures et réagir efficacement en cas de menace²¹⁷.

Ainsi, en cas de risque avéré lors de la traversée d'une zone à risque la compagnie devrait prévoir dans le plan de sûreté un relèvement du niveau de sûreté et des mesures additionnelles, qui vont de la protection du navire à celle de l'équipage : une veille radar et humaine permanente instaurée, toutes les lumières du bord éteintes ou masquées (seuls les feux de navigation obligatoires doivent être conservés), une vitesse de transit élevée et maintenue, le système d'identification automatique (AIS) coupé, une sensibilisation de l'équipage aux risques de la navigation dans lesdites zones entreprise avant l'entrée dans celles-ci, des lances à incendie armées en vue de repousser les éventuels agresseurs. Enfin, des comptes rendus quotidiens de position devraient être effectués.

En cas d'attaque et durant celle-ci, le plan de sûreté du navire devrait prévoir le déclenchement systématique du SSAS (Ship Security Alert System, système d'alerte de sûreté du navire). C'est un système d'alerte silencieuse transmise par satellite à un centre terrestre sans manifestation d'alarme à bord. Le système devrait prévoir également l'utilisation des LRAD (Long Range Acoustic Device, dispositif à ondes acoustiques de longue portée). C'est une arme sonore capable de projeter des sons d'un niveau variable pouvant être douloureux. Souvent, L'équipage peut être confiné dans les locaux machine ou au niveau de la passerelle ou dans la citadelle construite à cet effet.

En outre, dans le cadre de la prévention des actes de piraterie, des mesures devraient être prises pour embarquer des gardes armés. Certes, il s'agit d'une mesure accueillie avec méfiance par certains observateurs, car pourraient conduire à une escalade de la violence, toutefois, les critiques se sont tues devant les résultats obtenus ces dernières années (réduction pour les navires qui y ont recours de plus de 90° des risques

²¹⁶ Section 9.1 et 9.4 du code ISPS

²¹⁷ Section 18 du code ISPS

d'attaques)²¹⁸, si bien que l'ONU appuie désormais ouvertement cette option²¹⁹. C'est un ensemble de moyens qui, lorsqu'ils sont effectivement mis en œuvre, permettent de mettre les marins à l'abri, de dissuader les pirates de s'approcher et aussi de les repousser.

au total, il faut retenir que la solution opérationnelle nationale et régionale de la lutte contre l'insécurité maritime dans le GG requiert la mise en place d'une stratégie commune de l'action de l'état en mer par la constitution d'une force jointe spécialisée d'intervention et l'établissement de structures opérationnelle de coordination des actions des forces, de recueil et d'échange d'informations aussi bien au niveau national que régional. Cependant, la mise en œuvre d'une telle stratégie ne saurait être efficace et concourir à atténuer la violence dans les eaux du GG sans un concours des puissances étrangères et une véritable réponse opérationnelle des compagnies maritimes qui doivent indubitablement se conformer aux exigences de la convention SOLAS et du code ISPS, aux fins de prévenir et réduire les risques de menaces de sûreté à l'encontre des navires.

Conclusion :

La région du GG, de par sa position géographique (carrefour maritime entre l'Afrique, l'Amérique et l'Asie), ses richesses économiques et écologiques constitue un espace maritime précieux, convoité, en proie à la criminalité maritime. La piraterie maritime, le vol à main armée à l'encontre des navires, le trafic illicite de drogue et la pêche INN sont autant d'activités illicites qui menacent la sûreté de la région. Face aux menaces que représente la montée de cette criminalité maritime dans la région notamment, au Nigeria qui constitue l'épicentre de la piraterie et du vol à main armée et en Côte d'Ivoire, qui a enregistré depuis 2012 un record absolu de 4 attaques de navires contre 1 cas en 2011²²⁰, la lutte constitue non seulement un défi pour les états concernés mais pour toute la région du GG. Il faut par ailleurs, souligner que la criminalité maritime étant un phénomène international, les régions des caraïbes et de la méditerranée sont également concernées par ce combat tant dans leurs régions respectives, qu'au-delà de

²¹⁸ Source : rapport annuel de l'IMB-ICC

²¹⁹ résolution 2077 de l'ONU, du 21 novembre 2012

²²⁰ Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires : Aide mémo sur les incidents de vols à main armée à l'encontre des navires marchands opérant en Côte d'Ivoire , p.3-5, mars 2013.

celles-ci. Ainsi, pour tenter d'endiguer le problème, des initiatives juridiques, institutionnelles et opérationnelles ont été entreprises aussi bien à l'échelle internationale, régionale et nationale.

La communauté internationale par le biais des Nations Unies, fortement engagées dans la lutte a décidé de soutenir l'action des états en leur fournissant un cadre juridique international sur la base duquel ces derniers pourraient s'appuyer pour prévenir et réprimer les actes illicites commis dans les espaces maritimes sous juridiction nationale et internationale. Différents traités internationaux ont pour ce faire, été adoptés par les organes spécialisées de cette instance internationale à savoir la CNUDM de 1982, la convention SOLAS et la convention SUA visant la lutte contre la piraterie et le vol à main armée ; la convention de Vienne de 1988, relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes et la CNUDM de 1982, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs de 1995, l'Accord de conformité de la FAO de 1993, le code de conduite de la FAO pour une pêche responsable ainsi que le plan d'action international de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN de 2001, en matière de conservation, gestion des ressources halieutiques et de lutte contre la pêche INN. Dans le but de faciliter la pleine application des dispositions de ces instruments internationaux et assurer une lutte efficace contre les différents actes illicites visés, tous les états parties sont tenus d'intégrer dans leur droit interne les prescriptions internationales pertinentes relatives à la criminalisation des infractions, la compétence juridictionnelle, aux mesures coercitives et à la coopération internationale en ce qui concerne la lutte contre la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et le trafic de drogue en mer. S'agissant de la pêche INN, outre, les mesures de gestion et de conservation des ressources halieutiques, les lois nationales des états sur la gestion des pêches devraient tenir compte des nouvelles exigences du droit international en matière de lutte contre la pêche INN, relative au système de suivi, de contrôle et de surveillance des navires de pêche et à l'imposition de sanctions efficaces, dissuasives et appropriées à l'encontre des navires qui s'adonnent à la pratique d'activités de pêche INN

Au regard de toutes ces exigences internationales, l'analyse du cadre juridique nationale de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, ainsi que des régions de la Méditerranée et des Caraïbes nous a permis de réaliser que les états africains concernés par la présente étude

disposent de lois qui, en réalité sont caduques et par conséquent ne permettent pas de prévenir et de réprimer de façon efficace les actes illicites perpétrés dans leurs espaces maritimes respectives, voire même au delà. En effet, les définitions de la piraterie et du vol à main armée établies dans le code de la marine marchande ivoirien et le code pénal ne s'inscrivent pas dans le cadre de celles prévues respectivement par l'article 101 de la CMB et de la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires ou de l'article 3 de la convention SUA. Il subsiste également un vide juridique en ce qui concerne la criminalisation des infractions par le code pénale, car la sanction de peine de mort prévue à l'encontre des pirates et brigands de mer, a été abolie par la nouvelle constitution ivoirienne. En outre, ces textes nationaux ne prévoient pas de dispositions relatives à l'exercice d'une compétence universelle, ni à la coopération internationale, nécessaires pour faciliter l'arrestation et la poursuite judiciaire des auteurs présumés. Notons que cette réalité juridique est également partagée au niveau du Nigeria. Par ailleurs, il faut remarquer qu'en matière de prévention des menaces de sûreté, il n'existe pas encore en Côte d'Ivoire, de loi nationale portant application du chapitre XI-2 de SOLAS et du code ISPS. Quant à la loi n°88-686 sur le trafic de drogue, elle ne s'inscrit malheureusement pas dans le cadre des exigences de la convention de Vienne. Les infractions incriminées par les lois des deux états ne prennent pas en compte l'aspect financier de l'industrie maritime, ce qui sous-entend que les trafiquants de drogue peuvent continuer d'opérer librement en vertu de ces lois sans être inquiétés d'être privés du fruit de leurs activités criminelles. Aucun accord de coopération n'a été conclu par la Côte d'Ivoire à l'effet, de faciliter la poursuite et l'incarcération des auteurs, la saisie ou le gel des avoirs des trafiquants. Quant au cadre juridique de gestion des pêches, il reste encore inapproprié dans les deux états car n'intègre pas encore les nouvelles exigences internationales en matière de Suivi, Contrôle et Surveillance (SCS) des activités de pêche et ne prévoient pas de sanctions dissuasives. En somme, un tel cadre juridique ne peut malheureusement pas contribuer à faciliter la poursuite des auteurs des actes illicites commis en mer et à lutter efficacement contre toutes activités illicites commises dans les eaux nationales et internationales.

Contrairement aux deux états africains, la région de la Méditerranée et des Caraïbes ont adopté un cadre juridique régional et national de lutte qui répond aux exigences du droit

international. Ainsi, au niveau national, la France a adopté une loi nouvelle portant sur la lutte contre la piraterie maritime et l'exercice du pouvoir de police en mer dans laquelle, elle établie, conformément aux prescriptions de la CNUDM, une compétence quasi-universelle qui lui permet donc de poursuivre et de juger sur son territoire les auteurs d'actes de piraterie appréhendés par ses forces ou les forces de l'UE dans les eaux d'un état tiers. Par la même occasion, l'UE a adopté au niveau régional un règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, qui établit des normes communes pour la mise en œuvre et le contrôle au sein de la communauté des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS et du Code ISPS. L'UE a également établi un cadre légal de coopération internationale par l'adoption d'un acte portant sur l'action commune de l'UE en Somalie et la conclusion d'accords d'entraide judiciaire avec le Kenya et les Seychelles en vue d'autoriser l'intervention des forces de l'UE (EUNAVFOR) dans les eaux territoriales et archipélagiques de ces états et faciliter les enquêtes et les poursuites des auteurs présumés d'actes de piraterie et de vol à main armée dans la région.

En outre, l'UE a conclu un accord relatif au trafic illicite de drogue par mer, qui s'inscrit dans le cadre des prescriptions de l'article 17 de la convention de Vienne et fourni à cet effet, un cadre multilatéral de coopération entre les parties pour lutter contre le trafic illicite de drogue en mer. C'est un accord dans lequel les compétences des états parties sont clairement établies et qui détermine les conditions et les modalités d'intervention à bord d'un navire battant pavillon d'un état partie au delà des eaux sous juridiction nationale ainsi que les mesures coercitives à prendre à cet effet. Il permet ainsi, aux états parties d'intervenir de façon efficace et rapide pour contrer toute activité de trafic illicite de drogue au delà des eaux territoriales des états parties.

Dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, l'UE est résolue à éradiquer la pêche INN en transcrivant les dispositions des traités qu'elle a ratifié ou auxquels elle a adhéré dans son droit interne. Ainsi, depuis 2008, elle a adopté une nouvelle stratégie de lutte qui vient compléter et renforcer le système de suivi, contrôle et de surveillance existant, grâce au développement d'un régime de certification des captures pour les produits de pêche introduit sur le marché de l'UE, d'un régime de contrôle harmonisé des navires de pêches et de sanctions dissuasives.

Par ailleurs, au niveau des Caraïbes, un cadre de coopération régionale d'entraide judiciaire a été établi par les états des Amériques à l'effet de réprimer de manière efficace les crimes transnationaux, notamment le trafic illicite de drogue, la piraterie et le vol à main armée. Cet accord prévoit une assistance mutuelle entre les parties en matière d'enquête et de poursuite judiciaire. Il fournit à la région un régime légal de coopération judiciaire qui permet ainsi de lever les obstacles rencontrés dans la poursuite des criminels.

En marge de ces initiatives juridiques, des initiatives institutionnelles sont également entreprises à l'effet de lutter contre l'insécurité maritime tant au niveau national que régional. Au niveau national, l'action de l'état en mer est exercée par plusieurs administrations et services publics qui malheureusement se trouvent confrontés à de réels obstacles dans l'exercice de leur mission. Il s'agit en Côte d'Ivoire, de la DGAMP, la DPA, la Marine nationale, les Douanes, la Gendarmerie nationale et la Police nationale ; Le NIMASA, le FDF, le NDLEA, la Marine nationale et les Douanes au Nigéria. La similitude, la superposition de certaines attributions, le manque de moyens, les interventions unilatérales et le manque de coordination rendent inefficace les actions et initiatives dans le domaine maritime. Néanmoins, il convient de souligner qu'en dépit de ces entraves des efforts d'actions conjointes sont entrepris pour assurer la sécurisation jointe des espaces maritimes nationales au regard de la recrudescence des menaces de sûreté. Cependant, ces initiatives demeurent toujours compromises en raison de l'absence d'un cadre institutionnel de coordination des actions, de la faiblesse des capacités opérationnelles et humaines, ainsi que de l'absence d'un cadre juridique approprié pour mener à bien les missions à eux, assignées.

Au niveau régional, les institutions sous régionales existantes, à savoir la CEDEAO, la CEEAC, la CGG et l'OMAO, tout en évoluant en rang dispersé, ont chacune décidé de mener des actions de sécurisation de leurs espaces maritimes, qui malheureusement, à ce jour, n'ont donné aucun résultat satisfaisant en ce qui concerne la sûreté des mers et océans du GG compte tenu du manque de coopération et de coordination des actions de ces organisations régionales. Retenons à ce jour, que la déclaration signée par la CGG visant à apporter une réponse opérationnelle à l'insécurité maritime par le biais de la coopération régionale et le dialogue inter-état n'a pu être concrétisée ; le projet de réseau sous régional de garde-côtes intégrée de l'OMAO non plus. Quant à l'initiative

de sécurisation des intérêts vitaux en mer de la CEEAC, bien que louable, n'a malheureusement pu contribuer à réduire l'ampleur de l'insécurité maritime dans la région. De plus, sa pérennité est menacée en raison de l'insuffisance des capacités opérationnelles et de la défaillance de certains états de la région à honorer leurs engagements financiers et matériels. En ce qui concerne la CEDEAO, en réponse à l'appel du Conseil de Sécurité des Nations Unies dans ses résolutions 2018 et 2039, a amorcé une collaboration avec les trois autres organisations sous régionales aux fins de la mise en place d'une stratégie efficace de lutte contre la criminalité maritime dans le GG. Toute stratégie, qui à ce jour, attend d'être finalisée et effectivement mise en œuvre. Pendant ce temps, les criminels peuvent toujours courir et mener librement leurs activités illicites dans les espaces maritimes sous juridiction nationale et internationale du GG.

Contrairement à la stratégie de lutte adoptée par les états du GG et les organisations régionales existantes, les régions des Caraïbes et de la Méditerranée ont plutôt développées une approche régionale intégrée de la lutte, axée sur la coopération, la coordination des actions au niveau régional. Par ailleurs, aux fins d'assurer le suivi et l'évaluation des différentes initiatives entreprises aussi bien dans le cadre de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, le trafic de drogue que la pêche INN, des organes techniques et opérationnels ont été dûment mandatés par les organisations régionales des Caraïbes (l'OEA et la CARICOM) et de la Méditerranée (l'UE représentée par son organe dirigeante et de décision qui est la Commission Européenne).

Sur le plan opérationnel, des actions de sécurisation des espaces maritimes sous juridiction nationale ont été initiées en Côte d'Ivoire et au Nigeria ainsi que quelques initiatives de coopération sous régionales. Cependant, l'efficacité de ces actions reste encore compromise par la faiblesse des capacités opérationnelles et humaines ainsi que le manque de coopération et de coordination des actions au niveau au niveau régional.

Ainsi, au niveau national, compte tenu des limites de ses capacités opérationnelles, les actions de sécurisation initiées par la DGAMP étaient limitées au plan d'eau lagunaire et un périmètre de 3 milles nautiques de la zone portuaire. Face aux nombreux cas d'attaques et de détournements de navires enregistrés dans les eaux ivoiriennes depuis 2012, des actions de sécurisation jointes ont été annoncées. Mais, force est de constater

que la pérennisation de cette initiative pourrait être compromise par l'insuffisance de moyens nautiques pour mener cette opération et du manque d'expérience en intervention en mer de certaines forces composantes l'équipe mixte constituée à cet effet. Quant au Nigeria, bien qu'il soit plus équipé en moyens nautiques pour les opérations jointes de sécurisation maritime initiées, cette capacité opérationnelle reste à être renforcée car, en raison de l'étendu de son espace maritime (853 km de façades maritime) ne parvient malheureusement pas à couvrir les eaux nigérianes.

En ce qui concerne les initiatives opérationnelles nationales de lutte contre la pêche INN, elles demeurent lacunaires en raison des défaillances relevées dans les procédures de contrôle des navires de pêche par les inspecteurs pêches en Côte d'Ivoire et au Nigeria. Ces contrôles sont effectués de façon partielle, les documents de traçabilité des captures ne sont pas exigés et la notification préalable des navires n'est pas toujours respectée. Une telle procédure de contrôle ne permet aucunement de déceler la légalité ou non des captures à bord des navires de pêches, ce qui est de nature à compromettre l'efficacité de la lutte contre la pêche INN en Côte d'Ivoire et au Nigeria. De plus, en tant qu'état du pavillon, ces deux états ne sont pas à mesure de suivre les activités de leurs navires de pêches respectives dans les eaux internationales puisque ceux-ci ne sont pas dotés de système VMS. La législation nationale n'imposant pas cet équipement à bord de ces navires.

Sur le plan régional, les initiatives de sécurisation jointes Nigeria-Benin et de sécurisation des intérêts vitaux en mer de la CEEAC sont les principales actions de sécurisation maritime initiées au niveau régional. Ces opérations ont certes, enregistré un succès, toutefois, les obstacles demeurent, notamment, le manque d'infrastructures de soutien logistique, les frais d'exploitation élevés, le coût élevé des opérations ainsi que l'insuffisance des capacités opérationnelles au niveau de la CEEAC. De plus, l'absence de coopération et de coordination des actions avec les autres états de la région entravent l'efficacité de ces opérations, car les attaques continuent d'être perpétrées dans les zones encore peu sécurisées.

Contrairement à la région du GG, la stratégie de sécurisation adoptée par les régions de la méditerranée et des caraïbes est basée sur le renforcement des capacités opérationnelles par la mutualisation des ressources opérationnelles et humaines. Ainsi,

dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en Somalie et dans le golfe d'Aden, une force commune a été constituée par les pays participants de l'UE. L'intervention de ces forces a été rendue possible grâce à la contribution financière et matérielle de chacun des états de l'UE participants. Par ailleurs, la gestion et l'encadrement de cette mission est assurée par un comité politique et stratégique et le comité militaire de l'UE composé de représentants de tous les états participants. Une telle organisation dénote du véritable souci de coordination et de mutualisation des ressources en vue d'atteindre l'objectif visé qui est d'éradiquer les actes de piraterie en dans cette région. Notons que cette stratégie a réellement permis de réaliser un résultat satisfaisant car le taux de réussite des attaques dans ladite région a nettement baissé entre 2008 et 2011 passant de 33°/° à 12°/°.

Dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue, le centre d'analyse et de surveillance maritime (MAOC-N) créé depuis 2007, a été d'un grand apport. Son rôle de collecte, d'analyse, d'échange d'informations, de surveillance, d'interception maritime ainsi que l'organisation interne mise en place au sein de ce centre, fait de cette structure une véritable plateforme de sûreté. Ainsi, la coordination des actions entre les services regroupés en son sein a permis au MAOC-N, en moins de trois ans d'activités de réaliser des résultats satisfaisants avec une saisie en 2008 de 40 tonnes de cocaïnes et de 65 tonnes de cocaïnes et 45 tonnes de cannabis en 2009.

En outre, dans le but de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN, un accord sur les mesures du ressort de l'état du port a été adopté par l'UE en vue de l'harmonisation des procédures de contrôles au sein des états parties. Cet accord fourni aux inspecteurs pêche un mécanisme unique de contrôle par l'état du port. La procédure établie à cet effet, consiste entre autres, à exiger des navires de pêche une notification préalable, à effectuer un contrôle documentaires y compris du certificat de capture en liaison avec l'état du pavillon ; à mener un contrôle physique à quai ; à établir un rapport puis le transmettre aux autorités compétentes. Une procédure qui permet de détecter aisément la légalité ou non des captures à bord des navires de pêches entrant sur le territoire de l'UE.

S'agissant de la stratégie adoptée par les caraïbes, elle consiste à lever les obstacles matériels, logistiques, humains auxquels sont confrontés les états dans le cadre de la

lutte contre la criminalité maritime, particulièrement le narcotrafic. Il s'agit pour ce faire, de renforcer les capacités opérationnelle des états de la région par le recours aux moyens navals et humains de l'US Navy dans le but de mener des opérations d'interception maritimes jointes dans les eaux des états parties à l'accord 'shipriders' ainsi conclu.

Au regard des initiatives nationales et régionales entreprises dans le cadre de la lutte contre l'insécurité maritime et vu les défaillances relevées à l'occasion de l'état des lieux des actions entreprises, il est plus que crucial que la Côte d'Ivoire et les autres états de la région s'inspirent de l'expérience enrichissante des régions de la méditerranée et des caraïbes pour redéfinir une nouvelle approche du combat contre la criminalité maritime. Pour ce faire, la Côte d'Ivoire devrait au niveau juridique envisager tout en tenant compte des exigences du droit international :

- Elaborer une loi relative à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée ;
- Elaborer une loi portant application du chapitre XI-2 de SOLAS et du code ISPS ;
- Actualiser la loi 88-686 portant sur le trafic et l'usage de la drogue ;
- Réviser la loi n° 86-478 du 1^{er} juillet 1986 portant gestion des pêches ; et ratifier à cet effet, les instruments internationaux en matière de gestion et de conservation des ressources halieutiques et adhérer aux instruments de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN aux fins de donner plein effet à l'application des prescriptions du droit international contenu dans la loi nationale ;
- Elaborer et adopter un plan d'action national de lutte contre la pêche INN
- Elaborer un accord bilatéral de coopération d'entraide judiciaire visant à faciliter la poursuite judiciaire des auteurs présumés d'actes illicites ;

Par ailleurs, au niveau institutionnel, la réponse aux obstacles liés à la coordination des actions entre administrations nationales et entre les organisations sous régionales ainsi qu'à la mutualisation des capacités opérationnelles serait de créer au niveau national un comité interministériel de coordination de l'action de l'état en mer ayant un caractère fédérateur. Ce comité aura non seulement l'avantage de briser les antagonismes et les conflits de compétence entre les structures intervenants en mer, mais son

fonctionnement évitera à chacune d'entre elles dans le cadre de l'action de l'état en mer de disperser les forces, les moyens financiers et logistiques.

Au niveau régional, dans le but de faire face aux faiblesses institutionnelles régionales, eu égard à la triste réalité de l'insécurité maritime qui prévaut dans le GG, une approche régionale intégrée devrait être envisagée par les organisations sous régionales (CEDEAO, CEEAC, CGG, OMAOC) qui consistera à définir de façon commune et concertée une stratégie maritime intégrée (axée sur la gouvernance maritime, la sécurité et la sûreté maritime et le mécanisme de mise en œuvre de la stratégie) et l'adoption d'un cadre de coopération par l'élaboration d'un accord multilatéral de coopération dont l'objectif sera de promouvoir la coopération régionale en vue de permettre aux forces répressives dûment mandatées par les états ou la région de conduire des opérations de sécurisation des eaux sous juridiction nationale et régionale conformément au droit international et aux dispositions prévues par l'accord et de développer par la même occasion, les capacités individuelles et collectives des états parties à travers une assistance et entraide mutuelle.

Quant à la solution opérationnelle, elle consistera au renforcement de l'action de l'état en mer par le développement d'une stratégie de sécurisation maritime au niveau national et régionale et au recours à la coopération internationale. Cette stratégie reposera sur la création au niveau national d'un centre d'opération marine de collecte, de partage et d'analyse d'informations sur les menaces de sûreté et la coordination des actions opérationnelles des forces spécialisées constituées à l'effet de la sécurisation de l'espace maritime et lagunaire ivoirien. La nouvelle stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états de l'Afrique de l'ouest et du centre consistera à assurer une sécurisation globale de la région en établissant également des centres multilatéraux de coordination et de collecte, de partage et d'analyse d'informations dans les zones maritimes qui seront créées dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie globale. Les actions de ces centres multilatéraux seront coordonnées au niveau régional par deux centres sous régionaux situés aussi bien en Afrique de l'ouest et qu'en Afrique centrale. Les actions de sécurisation seront à cet effet menées dans chaque zone maritime par le réseau sous régional de garde-côte intégrée établi à cet effet.

Cependant, les capacités nationales et régionales des états du GG, notamment de la Côte d'Ivoire ne permettant pas de prévenir et de circonscrire efficacement les menaces, le recours à la coopération internationale est indispensable. A cet effet, le recours à l'assistance technique et opérationnelle des puissances étrangères et des organisations internationales ainsi que la réponse opérationnelle de l'industrie maritime dont le concours est primordial pour soutenir l'action des états dans la prévention des menaces de sûreté est requise.

Il faut retenir que certes, des solutions ont été proposées dans le but de lutter contre l'insécurité maritime tant au niveau national que régional, toutefois, celles-ci ne pourront être efficace si et seulement si, elles sont accompagnées d'une véritable volonté politique visant à soutenir l'action des institutions nationales et régionales dans le renforcement des capacités opérationnelles requises dans l'exercice des missions de l'action de l'état en mer et de l'institution par les gouvernements de la région d'une politique de bonne gouvernance visant à réduire l'extrême pauvreté des populations, sources première de la montée de la criminalité dans le GG.

BIBLIOGRAPHIE :

Articles et revues

Communiqué, Office Des Migrants (OMD), coopération policière entre la Suisse et le Nigéria « bilan positif des projets menés jusqu'à ce jour », 25 avril 2013, <http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/fr/home>

Achille Mbog PIBASSO, Golfe de Guinée : « enjeux sécuritaires autour du pétrole », les Afriques, Douala, 21 avril 2009, <http://www.lesafriques.com/actualite/golfe-de-guinée/>

Ursula Soares, « baisse des actes de piraterie en Somalie mais nette hausse dans le Golfe de Guinée », RFI, mardi 23 octobre 2012, <http://www.rfi.fr/afrique>

Communiqué de presse, Commission Européenne : « nouvelle initiative de l'Union Européenne pour lutter contre la piraterie dans le Golfe de Guinée », Bruxelles, 10 janvier 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_fr.htm

International Crisis Group, le Golfe de Guinée : « la nouvelle zone à haut risque », rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012, <http://www.crisisgroup.org>

Lieutenant de vaisseau Stéphanie PAYTAUDEAU, Dossier « la sécurité maritime », partenaire sécurité défense n° 267, <http://www.diplomatie.gouv.fr/>

CEEAC : Réunion tripartite CEEAC, CEDEAO, CGG sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, Cotonou (bénin), 18 mars 2013, <http://www.ceeac-eccas.org/index.php?/>

Hassatou BALDE, « stop à la piraterie dans le Golfe de Guinée », Juralex Africa Comilas Gentium, 28 décembre 2012, <http://jafricacogen.blogspot.be/2012/12/stop-la-piraterie-dans-le-golfe-de.html>

« Sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, validation des instruments juridiques de coopération », Afriquinfos, 21 mars 2013, <http://www.afriquinfos.com/articles/2013/3/21>

David Weinberga, institut national des hautes études de la sécurité et de la justice (INHESI), Drogues, enjeux internationaux « réseaux criminels et cannabis Indoor en Europe », OFDT, n°1, mai 2011, <http://www.ofdt.fr/>

Camille du Bruelh et Mathieu Olivier, « l’Afrique n’est plus seulement un acteur passif dans le trafic de drogue, la consommation augmente », Jeune Afrique, 24 avril 2012, <http://www.jeuneafrique.com/Article/>

Kanen K. Clark, Western Oregon University, USA, Maritime piracy “ Nature, impact and legal frameworks for prosecution”, international journal of criminal justice sciences, vol. 4 Issue 1, january-june 2009. <http://www.sascv.org/ijcjs/clark.html>

Carl Christian Schmidt, “ Synthèses : empêcher la pêche illégale d’être payante”, Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), janvier 2006 <http://www.oecd.org/fr/tad/pecheries/36050847.pdf>.

Blaise Kuemlangan, legal office, FAO, Rome, Italy, “National legislative options to combat IUU fishing”, Document AUS: IUU/2000/9-2000.16P. <http://www.fao.org/docrep/>

Service Européen pour l’action extérieure, “l’Union Européenne lutte contre la piraterie dans la corne de l’Afrique”, juin 2012, http://eeas.europa.eu/agenda/2012/200212_factsheet_piracy_fr.pdf

Rapport d’information du sénat, « lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin », les Annonces de la seine, journal officiel d’annonces légales, Article n° 29, 07 mai 2012. <http://www.annoncesdelaseine.fr/>

Dr. Kwesi Aning and John Pokoo, “Drug trafficking and threats to national and regional security in West Africa”, West Africa Commission on drugs (WACD) background paper n°1. <http://www.wacommissionondrugs.org/>

Dumouchel Anne Claire, Droit de la mer et Activités maritimes: “ piraterie maritime dans le Golfe de Guinée et résolution 2039 du conseil de sécurité”, Sentinelle, bulletin n° 297 du 11 mars 2012. <http://sentinelle-droit-international.fr/bulletins/>

Isolina Boto et Camilla la Peccerella, centre technique de coopération agricole et rurale ACP-UE, « lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non réglementée : Impacts et défis pour les pays ACP », ressources sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée», briefings de Bruxelles sur le développement rural, Bruxelles, 29 avril 2009. <http://briefingsbruxelles.files.wordpress.com/2009/02/r6fr.pdf>

Michel Luntumbu, « piraterie et insécurité dans le golfe de guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité, Note d'Analyse, 30 septembre 2011, http://archive.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2011/NA_2011-09-30_FR_M-LUNTUMBUE.pdf

Maritime and coastguard Agency, “measures to counter piracy, armed robbery and other acts of violence against merchant shipping”, marine guidance note 298, note to all ship-owners and operators (companies), masters etc, November 2002. <http://www.dft.gov.uk/>

Academy briefing n°1: Counterpiracy under international law, Geneva academy of international humanitarian law and human right, Geneva academy, august 2012. <http://www.geneva-academy.ch/docs/academyLecture/Counterpiracy.pdf>

Okoroji Lazarus, Ph.D, MCILT, MinstPA, Department of Transport management Technology Federal University of Technology, Owerri, imo state, Nigeria West Africa, a paper on the international ship and port facility security code (ISPS), January 4, 2013. <http://lazokoroji.wordpress.com/2013/01/04/a-paper-on-the-international-ship-and-port-facility-security-code-isps/>

Dr. Adebayo O. Olukoshi, “Drug trafficking and its impact on Governance in west Africa”, WACD background, paper n° 3, presented at the first meeting of WACD in Accra, Ghana on 31 January 2013. <http://www.wacommissionondrugs.org/>

Vincenzo Delicato, the German Marshall fund of the United States, “Maritime security and the fight against Drug trafficking in the Mediterranean and Atlantic approaches”, Mediterranean paper series 2010. <http://www.gmfus.org/>

Christophe Midan, « lute contre la piraterie dans la corne de l’Afrique : les mesures de défense actives et passives », tribune n° 427. http://www.defnat.com/site_fr/pdf

Thèses, Mémoires

Jean Edmond Randrianantenaina, “*Maritime piracy and Armed Robbery against ships, exploring the legal and the operational solutions: the case of Madagascar*”, the United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2012-2013.

Baya Charles, « *la lutte contre l’insécurité maritime dans le Golfe de Guinée: enjeux et stratégies* » mémoire de diplôme d’administrateur des affaires maritimes et portuaires, Ecole Nationale d’Administration Abidjan Côte d’Ivoire, 2011-2013.

Mienahou Therard Doriant Ibarol, « *mise en place d’un centre opérationnel de marine du Congo dans le Golfe de Guinée: cadre juridique et procédures opérationnelles* », programme de bourses de recherche Nations unies-fondation Nippone du Japon, 2010-2011.

Francois Napoléon BAILET, « *Approche juridique du système international d’interdiction du narco-trafic maritime dans la région Caraïbe/Atlantique Nord-ouest* », thèse de doctorat en droit et économie du développement, **Université de Nice-Sophia Antipolis**, Institut du Droit de la Paix et du Développement, centre d’étude et de recherches sur le droit des activités maritimes et l’environnement (CERDAME), présenté et soutenu le 12 décembre 2001.

Aleeza Moseley, “*the implementation of international maritime security instruments in CARICOM states*”, United Nations-Nippon Foundation Fellow 2009-2010.

Romain Broner, “ *la répression de la piraterie maritime et ses enjeux juridiques*”, master recherche sécurité et défense, Université Panthéon-Assas-Paris II, 2009-2010.

Traités, ouvrages, manuels, doctrine

Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982

Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation (SUA) 1988 et son protocole de 2005

Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en mer (SOLAS) 1974

Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS)

Convention des Nations Unies contre le Trafic Illicite de Stupéfiants et de Substances Psychotropes de 1988 (Convention de Vienne)

Accord des Nations Unies sur la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et grands migrants de 1995

Accord de la FAO pour la pêche en haute mer visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion de 1993

Code de conduite FAO 1995 pour une pêche responsable

Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2001.

Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

International Maritime Organization, Code of practice for investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ship, IMO Doc. A22/Res.922, 22 January 2009.

IMO, MSC.1/Circ.1333, 26 June 2009, « Piracy and Armed Robbery: recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against Ships », <http://www.imo.org/>

IMO Resolution A.1025(26), code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, 18 January 2010. <http://www.imo.org/>

Maritime organization of west and central Africa (MOWCA), Memorandum of understanding on the establishment of a sub-regional integrated Coast Guard network in West and Central Africa. 13th session of the General Assembly, Dakar 2008.

Security Council, Resolution 1816 (2008), adopted by the security council at its 5902nd meeting, on 2 June 2008, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>

Security Council. Resolution 1846 (2008), adopted by the Security Council at its 6062th meeting, on 2 December 2008, <http://www.un.org/>

Security Council. Resolution 2018 (2011), adopted by the Security Council at its 6645th meeting, on 31 October 2011. <http://www.un.org/>

Security Council. Resolution 2039 (2012), adopted by the Security Council at its 6727th meeting, on 29 February 2012. <http://www.un.org/>

Regional cooperation agreement on combatting piracy and armed robbery against ships in Asia (RecAAp), Tokyo, 11 November 2004.

Accord relatif au trafic illicite par mer mettant en œuvre l'article 17 de la convention des nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Strasbourg, 31 janvier 1995. <http://conventions.coe.int/treaty/fr/Treaties/Html/156.htm>

Agreement concerning co-operation in suppressing illicit maritime and air trafficking in narcotic Drugs and psychotropic substances in the Caribbean Area, 2003.

CARICOM Maritime and Airspace security Co-operation Agreement.

Inter-American Convention on Mutual Assistance in Criminal Matters

Actes pris en application du titre V du traité de l'Union Européenne. Action commune 2008/851/PESC du conseil du 10 novembre 2008, concernant l'opération militaire de l'Union Européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie. Journal officiel de l'union européenne, <http://eur-lex.europa.eu/>

Exchange of letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led Naval Force (EUNAVFOR) and seized property in the possession of EUNAVFOR from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer, 6th march 2009.

Exchange of letters between the European Union and the Republic of Seychelles on the conditions and modalities for the transfer of suspected pirates and armed robbers from

EUNAVFOR to the Republic of Seychelles and for their treatment after such transfer, 29th September 2009.

Règlement n° 725/2004 du parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004, relative à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Règlement (CE) n°1005/2008 du conseil du 29 septembre 2008, établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Philippe Gautier, Louis le Hardy de Beaulieu, Filip Schamp, Eduard Somers, « *criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques* », édition presses Universitaires de Namur, 2007.

Robin GEISS and Anna PETRIG, « *piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and gulf of Aden* », Oxford University press, 24 February, 2011, 321 p.

Martin Tsamenyi, Mari Ann Palma, Ben Milligan and Kwame Mfodwo, "Fairer Fishing?: The impact on developing countries of the European Community regulation on illegal, unreported and unregulated fisheries.

Anja Von Moltke, "fisheries subsidies, sustainable development and the WTO", United Nations Environment Programme, published by Earthscan, 2011.

Les entretiens de Royan "Piraterie maritime", Edition Larcier, 2011.

Textes, documents officiels, rapports

Côte d'Ivoire : Loi n° 86-478 du 1^{er} juillet 1986 relative à la pêche, <http://faolex.fao.org/docs/pdf/ivc>

Côte d'Ivoire : Loi n° 88-686 du 22 juillet 1988 portant répression du trafic et de l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et des substances vénéneuses, <http://www.unodc.org/doc/enl/1988-17-F.pdf>

Côte d’Ivoire : Loi n° 61-349 du 9 novembre 1961, relative à l’institution d’un Code de la Marine Marchande, <http://www.loidici.com/codemarine/codemarine.php>

Côte d’Ivoire : Code Pénal de la Côte d’Ivoire, 31-08-1981, http://www.childsrights.org/html/site_en/law_download.php?

France : Loi n° 2011-13 du 05 janvier 2011, relative à la lutte contre la piraterie et l’exercice des pouvoirs de police de l’état en mer, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?>

Nigeria: Nigeria Dangerous Drugs Act of 1st July 1935, [http:// www.placng.org/laws of nigeria/node/9](http://www.placng.org/laws_of_nigeria/node/9)

Nigeria: Territorial Waters Act of 8th April 1967, [http:// www.placng.org/laws of nigeria/node/9](http://www.placng.org/laws_of_nigeria/node/9)

Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Act 2007, http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Nigeria/NG_Nigerian_Maritime_Admin_Act_2007.pdf

Nigeria: Sea Fisheries Act, [http:// www.placng.org/laws of nigeria/node/9](http://www.placng.org/laws_of_nigeria/node/9)

Nigeria: Merchant Shipping Act, [http:// www.placng.org/laws of nigeria/node/9](http://www.placng.org/laws_of_nigeria/node/9)

Côte d’Ivoire : Décret n°85-351 du 08 mai 1985 portant modification du comité ivoirien de lutte contre l’usage abusive des drogues (CILAD), <http://www.unodc.org/doc/enl/1988-16-F.pdf>

Côte d’Ivoire : Arrêté N° 046 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires.

Projet de stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (EIMS) et plan de mise en œuvre, atelier sur la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO, 20-21 février 2013

Rapport final : COFREPECHE, POSEIDON, MRAG & NFDS 2012. Evaluation ex-post du protocole de l’accord de partenariat dans le domaine de la pêche entre l’Union Européenne et la Côte d’Ivoire, contrat cadre MARE/2011/01-lot 3, contrat spécifique n°2, Bruxelles, 144 p, http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/studies/cote_ivoire.

Rapport annuel 1998 sur l'état du phénomène de la drogue dans l'Union Européenne. Résumé et points essentiels, Luxembourg : offices des publications officielles des communautés européennes, 1998, 9 p. <http://ofdt.fr/>

Commission Européenne-Direction Générale des Affaires Maritimes et de la Pêche, conception des politiques et coordination politique de contrôle des pêches ; rapport final évaluation de l'application du règlement INN en Côte d'Ivoire du 10/09/2012 au 14/09/2012, 16 p.

Rapport de l'Atelier de la FAO/COPACE sur les mesures du ressort de l'état du port pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée pour la sous région de l'Afrique de l'ouest, accra, Ghana, 9-12 juin 2009, FAO, rapport sur les pêches et l'aquaculture, n°910, Rome, FAO. 2009. 45 p, <http://www.fao.org/docrep/>

Conseil de l'Union Européenne, Bruxelles, le 11 décembre 2012. Note du Secrétaire Général aux délégations, objet : stratégie antidrogue de l'Union Européenne (2013-2020), http://reductiondesrisques.be/wp/wp-content/uploads/2013/01/2012_ue_strategie_antidrogue_de_lue_2013-2020.pdf

Lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin. Rapport d'information N° 499 (2011-2012) de MM. Jean-claude Peyronnet et François Trucy, fait au nom de la commission pour le contrôle de l'application des lois sur l'application de la loi N° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'état en mer, <http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-499.html>

Reader : lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), organisé par les membres de l'APP ACP-UE, le groupe de travail ACP pêche et le CTA, le 25 novembre 2008, note préparée par Isola Boto (CTA) et Silvia Scalco (CTA), http://briefingsbruxelles.files.wordpress.com/2006/04/reader_inn.pdf

Assemblée européenne de sécurité et de défense. Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale, 56ème session, 6 mai 2009. Le rôle de l'union européenne dans la lutte contre la piraterie, rapport présenté au nom de la commission de défense par MM. Kart Bodewig (Allemagne, groupe socialiste), Aristotelis Paolidis (Grèce, groupe fédéré) et

Tarno Kouts (Estonie, groupe fédéré),
http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/UE_contre_piraterie.pdf

Nations Unies, Offices contre la Drogue et le Crime, rapport mondial sur les drogues 2010. Résumé analytique. http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2010/EXECUTIVE_SUMMARY_-_FR.pdf

Illegal unreported unregulated (IUU) fishing in West Africa (Nigeria, Ghana), by professor A. Eyiunmi Falaye ffs, department of wildlife Ibadan, Nigeria. Report of a study prepared for Marine resources assessment group ltd (MRAG), 18 queen street, London.United Kingdom, January 2008,
http://www.mrag.co.uk/Documents/IUU_WestAfrica.pdf

FAO, Rapport sur les pêches n° 707, Rapport et documentation de L'atelier de réflexion sur la gestion des capacités de pêche en Afrique de l'ouest, Saly Portudal, Sénégal, 25-28 septembre 2001, communication IV sur les accords de pêche et la gestion de la capacité dans les états membres de la commission sous régionale des pêches (CSRP) par messieurs Modou Thiam, biologiste des pêches, ministère de la pêche, Dakar, Sénégal; souleymane Nabi Bangoura, secrétaire permanent de la CSRP, Dakar, Sénégal et Germain Dasylya, conseiller technique régional FAO-CSRP, <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/005/y4643f/y4643f00.pdf>

Maritime security in the gulf of guinea, March 2013. Report of the conference held at Chatham House London, 6 December 2012,
http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf

Nigeria report fisheries products, evaluation mission 12/18-february 1998,
http://ec.europa.eu/food/fs/inspections/vi/reports/nigeria/vi_rep_nige_1336-1998_en.pdf

Technical report, assessment of the implementation of the EU drugs strategy 2005-2012 and its action plans, Deirdre May Culley, Jiri Skoupy, Jennifer Rubin, Styn Hoorens, Emma Disley, Lipa Rabinovich, http://ec.europa.eu/justice/anti-drugs/files/rand_final_report_eu_drug_strategy_2005-2012_en.pdf

Rapport technique final, project ref. N° CU/PE1/SN/10/001, formulation des textes d'application du projet de loi-cadre du Bénin et revue et mise à jour du plan directeur de la pêche maritime du Ghana, Afrique de l'ouest-Benin. Mission réalisée par AGRER, experts : Breuil Christophe et Fall Aboubacar, Mai 2011, <http://acpfish2-eu.org/uploads/projects/id54/Rapport>

Pêches et océans Canada : plan d'action national du Canada visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN, mars 2005, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/npoa-pan/npoa-iuu-fra.htm>

Best Management Practices for protection against Somalia based piracy, version august 2011, suggested planning and operational practices for ship operators and masters of ships transiting the high risk area, <http://www.bruxelles2.eu/wp-content/uploads/2012/09/BMP4@Eunavfor110817.pdf>

Aide memo sur les incidents de vols à main armée à l'encontre des navires marchands opérant en Côte d'Ivoire, Mars 2013, Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires.

ANNEXES

**DIRECTION GENERALE DES AFFAIRES
MARITIMES ET PORTUAIRES**

AIDE-MEMO



**SUR LES INCIDENTS DE VOLS A MAIN
ARMEE A L'ENCONTRE DES NAVIRES
MARCHANDS OPERANT EN COTE D'IVOIRE**

I. CONTEXTE

1. Définition des termes

Le droit international définit la piraterie comme tout acte illicite de violence ou de détention commis par l'équipage ou des passagers d'un navire à des fins privées, contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord dans un lieu relevant de la juridiction d'aucun Etat, en l'occurrence **la haute mer**.

Les faits de violence à l'encontre des navires qu'a connus la Côte d'Ivoire ces derniers temps se sont tous déroulés dans les eaux sous juridiction nationale. Dès lors, le terme approprié en droit international, en vertu de la Résolution A. 922 (22) de l'Organisation Maritime Internationale, est celui de « **vols à main armée à l'encontre des navires** ».

Ainsi, pour recadrer les choses, nous avons choisi dans cet aide-mémo d'utiliser le terme de « vols à main armée à l'encontre des navires », plutôt que celui de piraterie.

2- Le problème des vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux ivoiriennes

Les actions opérationnelles combinées de la communauté internationale dans le Golfe d'Aden ont contribué au recul des vols à main armée sur les plans d'eaux maritimes de la Somalie et même de piraterie dans la haute mer. Par contre, ces phénomènes se sont mués en un véritable fléau dans les eaux du golfe de Guinée. En effet, selon les statistiques du Bureau Maritime International (IMB), le golfe d'Aden a enregistré 32 cas de vols à main armée/piraterie en 2011 contre 38 dans le Golfe de Guinée avec des pics au Nigéria, au Bénin et en Guinée.

La Côte d'Ivoire qui n'a connu qu'un seul cas de vol à main armée en 2011 est en passe d'enregistrer un record absolu en 2012, si rien n'est fait. En effet, depuis la fin d'année 2012, plusieurs vols à main armée à l'encontre de navires ont été signalés dans les eaux sous juridiction ivoirienne, selon les faits ci-dessous décrits.

- Les faits

L'attaque du M/V Orpheas

Le navire ORFEAS, de type pétrolier, battant pavillon BAHAMAS a effectué une demande d'entrée au Port Autonome d'Abidjan le 27 septembre 2012 par

l'entremise de son consignataire KUMASAN SHIPPING. Compte tenu de sa taille (longueur 228,60 m, largeur 32,26 m, tirant d'eau 20,80m) et du type d'opération commerciale (ship to ship) qu'il devait effectuer un poste lui a été trouvé à environ 5 milles de la bouée AN.

Le 05 octobre 2012, le M/V Admiral se dirigeant vers le M/V ORFEAS pour l'opération de transbordement a constaté que ce dernier avait levé l'encre. Malgré les différents appels lancés, aucune réponse de la part du navire.

Plus tard, la présence dudit navire a été signalée dans les eaux nigérianes par le Centre de coordination SAR du Liberia et le Bureau Maritime International (BMI).

L'attaque du M/V Madonna

Le dimanche 23 décembre 2012 aux environs de 00 heure 30 minutes, une dizaine de pirates, munis d'armes à feu et d'armes blanches, parlant tous anglais sont arrivés à bord de deux (2) hors-bords et ont accédé à l'aide de cordages au navire "MADONNA I", pétrolier battant pavillon panaméen. Le navire se trouvait en ce moment à 2,5 milles soit environ 5 Km des côtes ivoiriennes. Après avoir rassemblé tout l'équipage sur le pont, les pirates ont exigé que l'ancre soit levée et les moteurs soient mis en marche afin de quitter la zone de mouillage pour la haute mer avec pour objectif de voler le produit transporté (Jet A1). Face à leur réticence, des membres de l'équipage ont été brutalisés. Les malfaiteurs ont tiré des coups de feu dans la cabine du commandant, la salle machines et les escaliers.

L'attaque du M/V ITRI

Le M/V ITRI, un navire pétrolier battant pavillon panaméen, en provenance de LAGOS, est arrivé sur rade extérieure du port d'Abidjan à 14 heures le mardi 16 janvier 2013. Son heure d'entrée au port qui était prévue pour 15 heures 15 minutes a été reportée pour plus tard pour des problèmes atmosphériques et techniques. A 23 heures 49 mn, au moment où le pilote partait en direction dudit navire pour le faire entrer au port, le Capitaine appelle KODA MARITIME, agent du navire pour l'informer que le M/V ITRI venait d'être attaqué par des pirates. Comme pour le précédent, l'équipage fut contraint de naviguer en direction des eaux maritimes nigérianes où une partie de la cargaison d'hydrocarbures aurait été volée.

L'attaque du M/V Gascogne

Le dimanche 03 février 2013, la station côtière d'Abidjan a reçu à 20H10 une alerte relative à la disparition du M/V Gascogne, navire pétrolier

battant pavillon luxembourgeois, à 70 miles (139 km) des côtes ivoiriennes. Après des recherches lancées avec l'appui du Bureau Maritime International, le pétrolier a été retrouvé dans les eaux maritimes nigérianes.

- **Les enquêtes**

A l'exception du M/V Madonna qui a fait l'objet d'une enquête dans la zone portuaire aussi bien par les autorités portuaires que par la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires, les autres incidents n'ont pas fait l'objet d'enquêtes. En effet, ces navires qui auraient été contraints de lever l'encre vers le Nigeria ne sont plus revenus dans les ports ivoiriens ; ce qui aurait permis d'en savoir plus sur les circonstances de l'incident et prendre les dispositions préventives nécessaires.

II. LES INITIATIVES MENEES A COURT TERME

1. Pour lutter dans l'urgence contre ce phénomène, un comité de crise a été mis en place le 25 janvier 2013 à l'issue d'une réunion entre la DGAMP et les opérateurs portuaires. Ce comité présidé par la DGAMP, se compose du PAA, du PASP, de la Marine Nationale, de la Direction Générale des Douanes, du SYNDINAVI et de l'AMCI.

Les missions assignées à ce comité sont entre autres :

- déterminer de façon précise la cartographie des zones de compétence de chaque administration (DGAMP, PAA, Marine Nationale, Gendarmerie nationale ...) dans la zone portuaire et au-delà de cette zone ;
 - faire l'état des lieux des moyens d'intervention au niveau humain et matériel ;
 - définir de façon concrète les actions à court, moyen et long terme de sécurisation des navires.
2. Un comité technique de veille issu du Comité National Provisoire de Sûreté maritime et portuaire a décidé à sa réunion du 28 février 2013 de la mise en place d'un centre opérationnel de coordination des patrouilles mixtes (Affaires maritimes, Police portuaire,

Gendarmerie portuaire, Marine Nationale, Douanes) en rade extérieure et intérieure ;

3. Pour mener ces opérations, un certain nombre de besoins ont été identifiés :

- deux (2) vedettes de lagune et un (1) zodiac de la Gendarmerie du Port;
- des zodiacs et des vedettes pouvant aller en rade extérieure de la Marine Nationale.
- du carburant et matériels radio (VHF, HF), téléphone, connexion internet, nourriture et frais de mission.

Les besoins énumérés ne sont que des mesures urgentes face aux attaques répétées des navires marchands en zone portuaire. Elles ne permettront pas d'assurer de façon pérenne et efficace la sécurité des eaux sous juridiction ivoirienne. Raison pour laquelle, il est important dans le moyen et long terme d'assurer la mise en œuvre des actions prévues au Plan National de Développement.

ANNEXE :

**LOI N° 61-349 DU 9 NOVEMBRE 1961, RELATIVE A
L'INSTITUTION D'UN CODE DE LA MARINE MARCHANDE**

ARTICLE 150

Les crimes et délits commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

par les officiers de la police judiciaire ;

par les chefs d'arrondissements et sous arrondissements maritimes, les officiers et officiers marinières commandant les bâtiments ou- embarcations de la République de Côte d'Ivoire ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, ou faisant fonction, les gendarmes, les agents des Douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités ;

les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

ARTICLE 151

Les procès-verbaux dûment établis par les agents énumérés aux alinéas 1 et 2 de l'article ci-dessus, font foi jusqu'à preuve du contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leurs auteurs au chef d'arrondissement maritime dans la circonscription duquel ils se trouvent, ou sont en service.

CHAPITRE 9 :

ARTICLE 228

Seront poursuivis et, jugés comme pirates :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;
1. tout capitaine d'un navire armé et porteur de commission délivrée par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

ARTICLE 229

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires ivoiriens ou des navires d'une puissance avec laquelle la Côte d'Ivoire ne, serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;
2. tout individu faisant partie d'un navire étranger lequel,-hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque et de commissions régulières, commettrait

lesdits actes envers des navires ivoiriens, leurs équipages ou chargements ;

3. le capitaine et les officiers de tout navire quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

ARTICLE 230

Sera également poursuivi et jugé comme pirate tout Ivoirien, qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires ivoiriens ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, leurs équipages ou leurs chargements.

ARTICLE 231

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui, par fraude ou violence envers le capitaine, qui s'emparerait dudit navire;
1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

ARTICLE 232

Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 228, les pirates seront punis, savoir : les capitaines, chefs et officiers, de la peine de travaux forcés à perpétuité et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

ARTICLE 233

Dans les cas prévus par les paragraphes premier et 2 de l'article 229, s'il a été commis des dégradations et violences sans homicides ni blessures, les capitaines, chefs et officiers seront punis de mort, et les autres hommes de l'équipage seront punis de travaux forcés à perpétuité.

Si ces dégradations et violences ont été précédées, accompagnées et suivies d'homicides ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre les officiers et les autres hommes de l'équipage.

Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

ARTICLE 234

Quiconque aurait été déclaré coupable du crime prévu par l'article 230 sera puni de la peine de mort.

ARTICLE 235

Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 229, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les hommes de l'équipage.

Si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicides ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes d'équipage.

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la peine de mort.

ARTICLE 236

La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera ordonnée par le tribunal et le produit de la vente sera -versé au fonds spécial prévu à l'article 143.

ARTICLE 237

Les dispositions législatives en matière d'administration de la Marine marchande actuellement en vigueur sont abrogées et remplacées par le présent code de la Marine marchande.

Toutefois, restent maintenues les dispositions réglementaires prises en application des textes antérieurs jusqu'à la publication des nouveaux textes réglementaires prévus par le code de la Marine marchande.

ARTICLE 238

La présente loi sera publiée au Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Abidjan, le 9 novembre. 1961
Félix HOUPHOUET-BOIGNY

Code Pénal de la Côte d'Ivoire 31-08-1981

LIVRE I : DISPOSITIONS COMMUNES A L'ENSEMBLE DES INFRACTIONS

DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1

Les dispositions du présent livre s'appliquent à toutes les infractions sauf disposition légale contraire.

Article 2

Constitue une infraction tout fait, action ou omission, qui trouble ou est susceptible de troubler l'ordre ou la paix publique en portant atteinte aux droits légitimes soit des particuliers, soit des collectivités publiques ou privées et qui comme tel est légalement sanctionné.

Article 3

L'infraction est qualifiée :

1o Crime :

Si elle est passible, soit de la peine de mort, soit d'une peine privative de liberté perpétuelle ou supérieure à 10 ans ;

2o Contravention :

Si elle est passible d'une peine privative de liberté inférieure ou égale à 2 mois et d'une peine d'amende inférieure ou égale à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement ;

3o Délit :

Si elle est passible d'une peine privative de liberté ou d'amende autre que les précédentes.

CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI PENALE

SECTION 1 : APPLICATION DANS L'ESPACE

Article 15

La loi pénale s'applique à toute infraction commise sur le territoire de la République lequel comprend :

1o L'espace terrestre délimité par les frontières de la République ;

2o Ses eaux territoriales ;

3o L'espace aérien au-dessus du territoire terrestre et des eaux territoriales ;

4o Les navires et aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.

Aucun membre de l'équipage ou passager d'un navire ou aéronef, étranger auteur d'une infraction commise à bord au préjudice d'un autre membre de l'équipage ou passager à l'intérieur des eaux territoriales ou de l'espace aérien ivoirien ne peut être jugé par les juridictions ivoiriennes sauf dans les cas suivants :

1o L'intervention des Autorités ivoiriennes a été réclamée ;

2o L'infraction a troublé l'ordre public ;

3o L'auteur ou la victime de l'infraction est ivoirien.

Article 34

Les peines principales sont :

1o La mort, sauf en matière d'infractions politiques ;

2o Les peines privatives de liberté, soit perpétuelles, soit jusqu'à 20 ans ;

3o L'amende.

Annexe

TERRITORIAL WATERS ACT

ARRANGEMENT OF SECTIONS

SECTION

1. Extension of limits of territorial waters.
2. Jurisdiction in respect of offences committed in territorial waters.
3. Restriction on trial of persons other than Nigerian citizens for offences committed in territorial waters.
4. Short title

An Act to determine the limits of the territorial waters of Nigeria and for other matters connected therewith.

[8th April, 1967]

[Commencement.]

1. Extension of limits of territorial waters

(1) The territorial waters of Nigeria shall for all purposes include every part of the open sea within twelve nautical miles of the coast of Nigeria (measured from low water mark) or of the seaward limits of inland waters.

[1998 No. I.]

(2) Without prejudice to the generality of the foregoing subsection, that subsection shall in particular apply for the purposes of any power of the Federal Government to make, with respect to any matter, laws applying to or to any part of the territorial waters of Nigeria.

(3) Accordingly-

(a) in the definition of territorial waters contained in section 18 (1) of the interpretation Act, for the words "thirty nautical miles" there shall be substituted the words "twelve nautical miles"; and

[1998 No. I. Cap. 123.]

(b) references to territorial waters or to the territorial waters of Nigeria in all other existing Federal enactments (and in particular the Sea Fisheries Act) shall be construed accordingly.

[Cap. S4.]

(4) In subsection (3) of this section, "existing Federal enactments" means-

(a) any Act of the National Assembly passed or made before the commencement of this Act or 26 August 1971 (which is the date of commencement of the amendment to this Act), including any instrument made before 1 October 1960 in so far as it has effect as an Act; or

(b) any order, rules, regulations, rules of court or bye-laws made before the commencement of this Act or 26 August 1971 aforesaid in exercise of powers conferred by any such Act or instrument.

(5) Nothing in this section shall be construed as altering the extent of or the area covered by any lease, licence, right or permit granted under any enactment or instrument before the commencement of this Act or 26 August 1971 (which is the date of commencement of the amendment to this Act).

1. Jurisdiction in respect of offences committed in territorial waters

(1) Any act or omission which

2. (a) is committed within the territorial waters of Nigeria, whether by a citizen of Nigeria or a foreigner; and

(b) would, if committed in any part of Nigeria, constitute an offence under the law

in force in that part, shall be an offence under that law and the person who committed it may, subject to section 3 of this Act, be arrested, tried and punished for it as if he had committed it in that part of Nigeria.

(2) Subsection (1) of this section-

(a) shall apply whether or not the act or omission in question is committed on board or by means of a ship or in, or by means of a structure resting on the sea bed or subsoil; and

(b) shall, in the case of an act or omission committed by a foreigner on board _____ or _____ by means of a foreign ship, apply notwithstanding that the ship is a foreign one.

(3) For the purposes of the issue of a warrant for the arrest of any person who is by virtue of this section

liable to be tried in some part of Nigeria for an offence, that offence may be treated as having been committed in any place in that part.

(4) Any jurisdiction conferred on any court by this section shall be without prejudice to any jurisdiction (and in particular any jurisdiction to try acts of piracy as defined by the law of nations) exercisable apart from this section by that or any other court.

(5) Nothing in this section shall be construed as derogating from the jurisdiction possessed by Nigeria under the law of nations, whether in relation to foreign ships or persons on board such ships or otherwise.

(6) In this section-

"foreigner" means a person who is not a citizen of Nigeria;

"foreign ship" means a ship of any country other than Nigeria;

"ship" includes floating craft and floating structures of every description.

3. Restriction on trial of persons other than Nigerian citizens for offences committed in territorial waters

(1) Subject to the provisions of this section, a Nigerian court shall not try a person who is not a citizen of Nigeria for any offence committed on the open sea within the territorial waters of Nigeria unless before the trial the Attorney-General of the Federation has issued a certificate signifying his consent to the trial of that person for that offence.

(2) Nothing in subsection (1) of this section-

(a) shall affect any power of arrest, search, entry, seizure or custody exercisable with respect to an offence which has been, or is believed to have been, committed as aforesaid;

(b) shall affect any obligation on any person in respect of a recognisance _____ or _____ bail

bond entered into as a consequence of his arrest, or the arrest of any other person, for such an offence;

(c) shall affect any power of any court to remand (whether on bail or in custody) a person brought before the court in connection with such an offence;

(d) shall affect anything done or omitted in the course of a trial unless in the course of the trial objection has already been made that, by reason of subsection (1) of this section, the court is not competent to proceed with the trial; or

(e) shall, after the conclusion of a trial, be treated as having affected the validity of the trial if no such objection as aforesaid was made in the proceedings at any stage before the conclusion of the trial.

(3) Subsection (1) of this section shall not apply to the trial of any act of piracy as defined by the law of nations.

(4) A document purporting to be a certificate issued for the purposes of subsection (1) of this section and to be signed by the Attorney-General of the Federation shall be received in evidence and shall, unless the contrary is proved, be taken to be a certificate issued by the said Attorney-General.

(5) Nothing in this section shall be construed as derogating from the provisions of any other enactment restricting the prosecution of any proceedings or requiring the consent of any authority to the prosecution thereof.

(6) In this section, "offence" means any act or omission which by virtue of section 2 of this Act or any other enactment is an offence under the law of Nigeria or any part thereof.

4. Short title

(1) This Act may be cited as the Territorial Waters Act.

SUBSIDIARY LEGISLATION

Annexe

SEA FISHERIES ACT

An Act to provide for the control, regulation and protection of sea fisheries in the territorial waters of Nigeria. [1992 No. 71.] [30th November, 1992]

[Commencement.]

1. Licensing of motor fishing boats

(1) Subject to the provisions of this section, no person shall operate or navigate any motor fishing boat for the purpose of fishing or a reefer vessel for the purpose of discharging frozen fish within the territorial waters of Nigeria or its exclusive economic zone, unless that boat or reefer vessel has been duly registered and licensed.

(2) Any person operating or navigating or causing to be operated or navigated a motor fishing boat or a reefer vessel in contravention of subsection (1) of this section shall be guilty of an offence under this Act and on conviction shall be liable to imprisonment for five years or to a fine of \$250,000 or to both such fine and imprisonment and in addition forfeiture of the motor fishing boat and the fish or shrimp catch on board.

(3) The provisions of this section shall not apply to any motor fishing boat or a reefer vessel entering the territorial waters of Nigeria not for fishing or the disposal of fish, but solely for re-fuelling at any port or for shelter, or solely because the motor fishing boat or reefer vessel is in distress or there is any other emergency.

3. Application for a licence

(1) Any person being the owner of a motor fishing boat may apply to a licensing officer for a licence in respect of the motor fishing boat to--
(a) trawl for fish or shrimp in Nigeria's territorial waters or Nigeria's exclusive

economic zone; or

(b) navigate for the purpose of discharging imported frozen fish in any Nigerian port; or

(c) navigate Nigerian or foreign waters for the purpose of processing or discharging wet fish caught from such waters in any Nigerian port.

(2) An application for a licence shall be in such form and manner as may be pre- scribed and shall-

(a) contain the particulars and descriptions of the motor fishing boat in respect of which the application is made; and

(b) a statement in detail as to-

(i) the methods to be employed for taking fish;

(ii) the area within which it is proposed that the motor fishing boat shall operate;

(iii) the arrangements that are to be made for the preservation and market- ing of the catch in Nigeria; and

(iv) such particulars as may be required, from time to time, by regulations made under this Act.

9. Enforcement of the Act

(1) An authorised person may, within the territorial waters of Nigeria or its exclusive economic zone for the purpose of enforcing any provision of this Act-

(a) require the owner or the person in charge of a motor fishing boat in respect of which a licence has been issued, to exhibit his licence, fishing apparatus and catch;

(b) require the owner or the person in charge of any motor fishing boat or any per- son engaged in fishing to exhibit his fishing apparatus and catch;

(c) go on board any motor fishing boat, search and examine the motor fishing boat and any fishing apparatus that may be therein;

(d) where there is reasonable suspicion that an offence under this Act has been committed, take the alleged offender and the motor fishing boat, fishing appa- ratus and catch to the most convenient port or police station.

(2) The powers vested in an authorised person under subsection (1) of this section may be exercised by him without warrant, summons or other process.

(3) Any motor fishing boat or apparatus taken from an alleged offender under the provisions of paragraph (d) of subsection (1) of this section, may be detained or kept pending the trial of the alleged

offender, and the catch may be sold and the proceeds of the sale detained or kept pending such trial.

(4) Any motor fishing boat, apparatus or money detained or kept under subsection (3) of this section shall, unless forfeited under the provisions of sections 1 (2) or 13 of this Act, be returned to the person from whom the name was taken or to the lawful owner thereof.

(5) If a motor fishing boat, after detention under subsection (3) of this section, proceeds to sea before it is released by an authorised person or a court, the master of the motor fishing boat and also the owner and any person who sends the motor fishing boat to sea, if the owner or person is privy to the master's offence, shall be guilty of an offence under this Act.

(6) In this section, "an authorised person" means-

(a) a licensing officer;

(b) any commissioned officer in the Nigerian Army, Navy or Air Force;

(c) a police officer not below the rank of assistant superintendent of police;

(d) a customs officer not below the rank of assistant preventive superintendent;

(e) a surveyor or examiner appointed under the provisions of the Merchant Shipping Act; and

[Cap. M II.]

(f) any other person authorised in writing by the Minister in that behalf.

10. Prohibited method of fishing

(1) No person shall take or destroy or attempt to take or destroy any fish within the territorial waters of Nigeria or its exclusive economic zone by any of the following methods, that is-

(a) by the use of any explosive substance; or

(b) by the use of any noxious or poisonous matter.

(2) Any person, who contravenes the provisions of subsection (1) of this section, shall be guilty of an offence and liable on conviction to imprisonment for two years or a fine of N50,000.

11. Offences

Any person who-

(a) contravenes or fails to comply with any of the provisions of this Act; or

(b) contravenes or fails to comply with any requirement made under this Act; or

(c) contravenes or fails to comply with any condition endorsed on a licence; or

(d) is in breach of any regulation made under this Act,

for which no penalty is prescribed, shall be guilty of an offence under this Act and liable on conviction to a fine of N 50,000.

12. False statement

If any person, in furnishing any information for the purposes of procuring a licence, makes a false statement which he knows to be false in any material particular, that person shall be guilty of an offence under this Act and liable on conviction to a fine of N50,000.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

EDITION

LOIS ET ACTES REGLEMENTAIRES

paraissant le jeudi de chaque semaine

ABONNEMENTS		6 MOIS	UN AN	ABONNEMENTS ET INSERTIONS		ANNONCES ET AVIS		
Côte d'Ivoire et pays de la C.A.P.T.E.A.D.	voie ordinaire	10.000	19.000	Les abonnements et insertions seront adressés au Service des Journaux officiels de la République de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan.		La ligne	1.500 francs	
	voie aérienne	15.000	26.000			Il n'est jamais compté moins de 15.000 francs pour les annonces.		
Etranger	France et pays extérieurs communs	voie ordinaire	12.000	22.000	Toute demande de changement d'adresse devra être accompagnée de la somme de 85 francs.		Chaque annonce réalisée	Multiplicé par
	voie aérienne	16.000	30.000	Les abonnements et les annonces sont payables d'avance au Service des Journaux officiels de la République de Côte d'Ivoire C.C.P. 115-42 Abidjan.				
	Autres pays	voie ordinaire	12.000	22.000	Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du « J.O. »			
	voie aérienne	18.000	34.000	Prix du numéro de l'année courante				
					Prix du numéro d'une année antérieure			
					Prix à la poste			
					majoration de 85 F par numéro			

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

1986 ACTES DU GOUVERNEMENT

1^{er} juillet ... Loi n° 86-478 relative à la pêche. 385

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

9 juillet ... Décret n° 86-491 portant nomination des membres du Gouvernement. 387

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT

LOI n° 86-478 du 1^{er} juillet 1986, relative à la pêche.

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. — La pêche dans les eaux du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales, ou de la zone maritime sous juridiction nationale, est soumise aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Art. 2. — La pêche se divise en deux catégories :

— La pêche lucrative dont le produit est destiné à la vente ;

— La pêche non lucrative.

Des décrets définissent les types de pêches appartenant à ces deux catégories.

Art. 3. — La pêche consiste en la capture, l'extraction ou la récolte de poissons, cétagés, chéloniens, végétaux, planctons ou d'animaux invertébrés vivant partiellement ou complètement dans le milieu aquatique.

Art. 4. — L'introduction en Côte d'Ivoire de certains animaux vivants et végétaux aquatiques dont la liste est précisée par décret est interdite.

Art. 5. — Aucun établissement de pêcherie, de quelque nature qu'il soit, aucune culture de végétaux aquatiques, aucun parc d'élevage d'animaux vivant partiellement ou complètement dans le milieu aquatique, ne peut être installé dans les eaux du domaine public ou de la zone maritime sous juridiction nationale sans une autorisation spéciale délivrée selon les modalités fixées par décret.

TITRE II

DROIT ET CONDITIONS DE PECHE

Art. 6. — Le droit de pêche dans les eaux visées à l'article premier appartient exclusivement à l'Etat qui peut le concéder à des personnes physiques ou morales dans des conditions fixées par décret.

Art. 7. — L'exercice de la pêche lucrative est réservé aux personnes physiques ou morales ivoiriennes ou étrangères sous réserve que ces dernières soient ressortissantes d'un pays avec lequel la Côte d'Ivoire a conclu une convention de pêche.

Il est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée dans des conditions déterminées par décret.

TITRE III
POLICE DE LA PECHE

Art. 8. — Tout bateau de pêche se trouvant dans les eaux visées à l'article premier peut être soumis en tout temps à un contrôle.

Art. 9. — Des décrets déterminent :

- 1° Les méthodes de contrôle ;
- 2° La réglementation des engins et leur utilisation ;
- 3° Les modalités d'immatriculation des bateaux exerçant la pêche ;
- 4° Les méthodes de pêche prohibées ;
- 5° Les zones, les époques, et les circonstances dans lesquelles la pêche peut être interdite ou limitée en quantité ou en espèce ;
- 6° Les tailles au-dessous desquelles certaines espèces animales ne peuvent être pêchées ;
- 7° Les conditions de l'obligation de déclarer les captures ;
- 8° Les interdictions, pour certains usages, d'employer des espèces aquatiques animales ou végétales ;
- 9° Les conditions de commercialisation des produits de la pêche et des modalités d'exercice du maréyage ;
- 10° Les mesures propres à assurer la conservation des espèces aquatiques animales et végétales et à réglementer l'exercice de la pêche.

Art. 10. — Au sens de la présente loi, sont responsables des infractions commises :

- L'armateur, le capitaine, le patron pour le bateau de pêche pris en infraction. Dans ce cas sont solidairement responsables des amendes, l'armateur, le consignataire, le propriétaire ou le gérant ;
- Le propriétaire ou le gérant pour les établissements de pêche ;
- Les contrevenants dans tous les autres cas.

Art. 11. — Quiconque dans le but de détruire ou capturer des animaux aquatiques visés à l'article premier se sert d'explosifs, d'armes à feu, ou de procédés d'électrocution est puni d'une amende de 100.000 francs à 50.000.000 de francs, et d'un emprisonnement d'un à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

— Celui qui jette dans les eaux visées à l'article premier des produits de nature à enivrer ou détruire les animaux aquatiques est puni des mêmes peines.

Art. 12. — Quiconque jette, déverse ou laisse s'écouler, directement ou indirectement, dans les eaux visées à l'article premier des déchets ou des substances quelconques dont les effets nuisent aux animaux et végétaux aquatiques, notamment à leur nutrition, leur reproduction ou leur valeur alimentaire, est puni d'une amende de 50.000 francs à 5.000.000 de francs et d'un emprisonnement de six mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 13. — Toute infraction aux dispositions des articles 4 et 7 de la présente loi est punie d'une amende de 100.000 francs à 50.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 14. — Quiconque, dans le domaine maritime, est en infraction avec les dispositions des décrets prévus aux alinéas 2, 4, 5 et 6 de l'article 9 ci-dessus, est puni d'une amende de 500.000 francs à 10.000.000 de francs et d'un emprisonnement de huit jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 15. — En cas de récidive la peine peut être doublée. Il y a récidive lorsque dans les deux ans précédents, il a été rendu contre les contrevenants un jugement pour délit et contravention en matière de pêche.

Art. 16. — Tout bateau, qui a servi à pêcher en infraction de la présente loi, peut être saisi par les agents visés à l'article 24 et retenu jusqu'à entier paiement des frais de garde, d'entretien.

Au plus tard 72 heures à compter de la saisie, l'Administration adresse au président du tribunal de première instance une requête afin qu'il ordonne dans un deuxième délai qui ne peut dépasser 72 heures, le maintien ou la mainlevée de la saisie.

L'effet de la saisie cesse à défaut du respect d'un des délais prévus au présent article.

La mainlevée de la saisie est ordonnée si est intervenu un cautionnement dans les conditions du Code de Procédure pénale ou si une garantie bancaire d'un montant équivalent a été fournie.

En cas de condamnation, si le paiement intégral des créances de l'Etat n'intervient pas dans les trois mois qui suivent le jour où le jugement est passé en force de chose jugée, le bateau exerçant la pêche sur les fleuves, lacs et lagunes est vendu par les soins de l'Administration des Pêches. En ce qui concerne les navires de mer, la vente est effectuée par les soins de la Marine marchande.

Des décrets déterminent l'ordre d'affectation des créances.

Art. 17. — Les engins et instruments de pêche prohibés en tout temps et en tous lieux et les engins en activité et non identifiés sont saisis par les agents visés à l'article 24 ci-dessous. Le tribunal peut en ordonner la destruction.

Art. 18. — Les engins utilisés à des fins de pêche, non visés à l'article précédent, lorsqu'ils ont servi à pêcher en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires, peuvent être saisis.

Le tribunal peut prononcer leur confiscation et ordonner qu'ils soient vendus ou remis aux institutions spécialisées de formation de pêche ou décider de leur restitution.

Art. 19. — Les produits des pêches réalisées en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires sont saisis par les agents visés à l'article 24 ci-dessous :

— L'Administration chargée des Pêches décide de leur destination ;

— En cas de vente, le tribunal se prononce sur les suites de la saisie, il ordonne soit la confiscation, soit la restitution des produits ou celles des valeurs correspondantes ;

— Le contrevenant supporte les frais des opérations prévues au présent article et peut être tenu d'en assurer, sous contrôle, la réalisation matérielle ;

— Lorsque les produits de la pêche auront été vendus sans avoir fait l'objet d'une saisie, les agents visés à l'article 24 ci-dessous pourront saisir les sommes provenant de la vente. La confiscation de ces sommes pourra être prononcée par le tribunal.

Art. 20. — La recherche des produits des pêches réalisées en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires peut être opérée en tous lieux publics, à bord des navires ou embarcations dans tous les locaux et à bord des moyens de transport utilisés pour l'exercice de leur profession, par les pêcheurs, par ceux qui font commerce ou qui transforment le poisson, par les hôteliers ou restaurateurs ainsi que dans tous les autres lieux de vente.

Ces contrôles peuvent, par dérogation à l'article 59 du Code de Procédure pénale, avoir lieu de nuit lorsque ces locaux ne servent pas également d'habitation. Dans ce dernier cas ils ne peuvent avoir lieu que de jour dans les conditions fixées par le Code de Procédure pénale.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Art. 28. — Toutes dispositions antérieures contraires aux dispositions de la présente loi sont abrogées.

Art. 29. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Abidjan, le 1^{er} juillet 1986.

Félix HOUPHOUET-BOIGNY.

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

Annexe

Loi n° 88-686 du 22 juillet 1988 portant répression du trafic et de l'usage illicites des stupéfiants, des substances psychotropes et des substances vénéneuses.

Article premier.

Sont punis d'un emprisonnement de cinq à dix ans et d'une amende de 500.000.000 de francs ceux qui:

1° contreviennent aux règlements concernant la détention, le transport, l'offre, la cession ou l'acquisition des drogues, substances, compositions et plantes classées comme stupéfiants ou de nature à provoquer des troubles du comportement;

2° auront facilité à autrui l'usage desdits stupéfiants ou substances psychotropes par quelques moyens que ce soit, à titre onéreux ou à titre gratuit;

3° au moyen d'une ordonnance fictive, falsifiée ou de complaisance de cette ordonnance auront, sur la présentation qui leur en aura été faite, délivrer lesdits stupéfiants et substances psychotropes;

4° par un moyen quelconque auront provoqué à l'un des délits réprimés par le présent article ou qui auront présenté lesdits stupéfiants ou substances psychotropes sous un aspect favorable alors même que cette provocation ou présentation n'auraient pas été suivie d'effet.

Art. 2.

Sont punis d'un emprisonnement de dix à vingt ans et d'une amende de 1.000.000 à 100.000.000 de francs ceux qui:

1° contreviennent aux règlements concernant l'importation, la production, la prescription, la fabrication, l'extraction, la préparation, la culture, l'exportation, le courtage, l'expédition par la poste ou en transit des stupéfiants et substances psychotropes visés à l'article premier;

2° utilisent des mineurs de 21 ans dans les opérations ci-dessus énumérées;

3° facilitent l'usage de ces stupéfiants ou substances psychotropes à des mineurs de 21 ans;

4° utilisent des armes pour échapper ou tenter d'échapper aux poursuites;

5° assumant une charge publique ou étant agents ou préposés d'une entreprise de transport utilisent leurs fonctions pour commettre ou faciliter la commission des infractions ci-dessus.

Art. 3.

La tentative d'une des infractions prévues aux articles premiers et 2, l'association ou l'entente en vue de commettre ou faciliter la commission de l'une de ces infractions sont punies comme le délit lui-même.

Art. 4.

Les peines aux articles précédents peuvent être prononcées alors même que les divers actes qui constituent les éléments de l'infraction auront été

accomplis dans des pays différents nonobstant les dispositions du code de procédure pénale relatives aux crimes et délits commis à l'étranger.

Art. 5.

Seront confisqués les biens meubles et immeubles appartenant au condamné; ils sont présumées être le produit de l'infraction ou avoir servi à la commettre.

Cette présomption tombe devant la preuve contraire.

La confiscation, mesure de police, ne sera pas obligatoirement ordonnée dans le cas où le délit a été constaté dans une officine pharmaceutique si le propriétaire de cette officine justifie être étranger aux faits constitutifs du délit.

En cas d'instruction préparatoire, le juge d'instruction, après avoir procédé aux formalités de première comparution doit, si l'inculpation est maintenue, ordonner le séquestre des biens de l'inculpé.

Art. 6.

Toute personne condamnée en exécution de la présente loi sera privée des droits mentionnés à l'article 66 du code pénal et dans les conditions prévues aux articles 68 à 70 du même code.

La publicité de la condamnation sera ordonnée et exécutée conformément aux dispositions de l'article 75 du code pénal.

Le juge pourra prononcer à l'égard du condamné tout ou partie des mesures de sûreté prévues aux articles 76 et suivants du code pénal ainsi que le retrait du passeport et la suspension du permis de conduire ou du brevet de pilotage pour une durée de un à cinq ans.

Art. 7.

Dans tous les cas, outre les délais de garde à vue prévue à l'article 63 du code de procédure pénale, une deuxième prolongation de garde à vue peut être accordée dans les mêmes conditions pour une durée supplémentaire de 48 heures.

Dès le début de la garde à vue, le Procureur de la République peut désigner un médecin qui examinera la personne gardée à vue et délivrera après examen un certificat médical qui sera versé au dossier.

Par dérogation à l'article 59, alinéa premier du code de procédure pénale, sur autorisation écrite du Procureur de la République, du juge de section ou du juge d'instruction dans le cadre d'une délégation judiciaire, des visites, des perquisitions et saisies pourront être opérées dans les maisons d'habitation à toute heures du jour et de la nuit en vue d'y constater toutes infractions à la présente [loi](#).

Art. 8.

Sont punis d'un emprisonnement d'un à cinq ans et d'une amende de 200.000 à 5.000.000 de francs ceux qui de manière illicite détiennent pour leur usage l'une des drogues, substances, compositions ou plantes classées comme stupéfiants, ou substances psychotropes du tableau B ou en font usage.

Art. 9.

Les personnes convaincues du délit de l'article pourront, lorsqu'il aura été établi qu'elles relèvent d'un traitement médical, être astreintes par le juge à subir une cure de désintoxication, accompagnée de toutes les mesures de surveillance médicale et de réadaptation appropriées à leur état.

En cas d'instruction préalable, la mesure sera ordonnée par la juridiction d'instruction.

Les modalités d'application des dispositions ci-dessus seront déterminées par décret.

Art. 10.

Quiconque se sera livré à des opérations visées aux articles premiers, 2 et 8 portant sur des substances vénéneuses aux tableaux A et C, est puni d'un emprisonnement d'un à trois ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs.

Art. 11.

Est puni d'un emprisonnement d'un à cinq ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs quiconque:

1°se trouvant sous l'empire des effets d'une substance classée comme stupéfiant ou psychotrope du tableau B, ou susceptible d'induire une toxicomanie qu'il savait capable de rendre imprudente la conduite d'un véhicule ou le pilotage d'un bateau, aura conduit ou tenté de conduire ce véhicule ou piloter ce bateau;

2°étant propriétaire ou ayant l'usage ou la garde d'un véhicule ou d'un bateau, l'aura fait ou laissé conduire ou piloter par un tiers qu'il savait sous l'empire des effets d'une substance classée comme stupéfiant ou psychotrope du tableau B ou susceptible d'induire une toxicomanie, rendant imprudente la conduite dudit véhicule ou dangereux le pilotage dudit bateau.

Lorsque l'auteur de l'un quelconque des délits ci-dessus sera reconnu coupable de faits concomitants d'homicide ou de blessures involontaire, les peines lieu, en outre, à cumul des peines.

Les tribunaux pourront prononcer à l'égard du condamné la suspension de son permis de conduire ou de son brevet de pilotage pour une durée de six mois à cinq ans.

Art. 12.

Les peines prévues par la présente [loi](#) seront portées au double en cas de récidive, dans les conditions des articles 126 et suivants du code pénal.

Art 13.

Les infractions prévues par la présente [loi](#) constituent des délits.

Les dispositions des articles 117, 118, et 133 du Code pénal relatives aux circonstances atténuantes et au sursis ne sont pas applicables.

Art. 14.

Toutes infractions aux dispositions de la présente [loi](#) découvertes par les services des administrations des Douanes, des Eaux et Forêts et de la Chasse doivent, sous peine de poursuites judiciaires pour complicité, être dénoncées obligatoirement à un officier de Police judiciaire territorialement compétent à charge pour ce dernier de procéder conformément aux prescriptions du code de procédure pénale.

Art. 15.

Les articles 626 et 630 inclus du code de la santé publique sont abrogés.

Les tableaux visés dans la présente [loi](#) sont ceux annexés au code de la santé publique.

