

## LA MUTUALISATION DES STRATÉGIES DE SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIMES DE L'AFRIQUE CENTRALE ET DE L'OUEST : *approche institutionnelle et opérationnelle*

par

**Timothée BAHELLABY**

*Assistant et Doctorant, Faculté de Droit,  
Université de Kinshasa*

### Résumé

Depuis plus d'une décennie, l'Afrique fait face à des défis sécuritaires multiformes en particulier dans les espaces maritimes des Etats à la fois de l'Afrique centrale et ceux de l'Ouest. Cette insécurité se manifeste principalement par les attaques de pirates et voleurs à main-armée contre les navires et installations pétrolières ainsi que des trafics illicites de toutes sortes, etc. Ce phénomène a un impact négatif considérable sur la navigation et le commerce maritimes à l'échelle inter-régionale et les économies de ces régions. Face à cette situation, les Etats de l'Afrique centrale et de l'Ouest réunis dans le cadre de la CEEAC, la CEDEAO et la CGG ont décidé à travers le sommet de Yaoundé de mutualiser leurs stratégies pour renforcer la sûreté et sécurité de leurs espaces maritimes communs appelés golfe de guinée.

**Mots-clés :** mutualisation, stratégies de sûreté et sécurité maritimes, Afrique centrale et de l'ouest, approche institutionnelle et opérationnelle

### Abstract

Since many years, central and western African countries face problems about the maritime security and safety. We notice the piracy and robbery attacks against ships and gas facility but also others crimes. There are negatives effects on trade and maritime business. To solve these problems, the central and western African countries unite around ECCAS, ECOWAS and GGC and gather their forces and strategies towards by Yaounde summit in Cameroun.

### INTRODUCTION

L'insécurité maritime<sup>42</sup>demeure un défi majeur qui touche à la fois la sécurité et la sûreté des espaces maritimes africains, en particulier en Afrique centrale et de l'Ouest, son économie<sup>43</sup> et, par ricochet le bien-être de sa population<sup>44</sup>. La sécurisation du golfe de Guinée<sup>45</sup> répond non seulement aux intérêts du secteur privé (notamment par la protection contre la piraterie et la diminution des primes d'assurance) mais aussi des États riverains (protection des ressources halieutiques, affaiblissement des trafics, hausse des recettes portuaires). Les enjeux sont à la fois économiques, politiques et sécuritaires non seulement pour le golfe de guinée mais pour l'Afrique et la communauté internationale. Face à cette situation, les régions de l'Afrique centrale et de l'Ouest ont mis en place, à l'occasion du sommet de Yaoundé, des mécanismes pour mutualiser leurs stratégies en vue sécuriser les espaces maritimes communs (I). Quelle que soit leur nature, ces mécanismes s'inscrivent dans une dynamique continentale (II) qui met en évidence des défis qu'il importera de relever (III).

#### I. LE SOMMET DE YAOUNDÉ ET LA CONSTRUCTION D'UNE ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE ET OPÉRATIONNELLE MUTUALISÉE

Les tentatives de mutualisation sécuritaire dans le domaine maritime en Afrique centrale et de l'Ouest datent de longues années : l'OMAOC créée vers les années 70, et la CGG vers 90. La remontée de l'insécurité maritime a conduit les Etats de l'Afrique centrale et de l'Ouest réunis dans le cadre de l'espace golfe de guinée

<sup>42</sup>L'insécurité maritime est essentiellement caractérisée par les crimes transnationaux organisés. La Convention de l'ONU sur la criminalité transnationale organisée ne définit pas expressément le terme de criminalité transnationale organisée. L'article premier détermine plutôt l'objet de la convention, celui de promouvoir la coopération afin de prévenir et de combattre plus efficacement la criminalité transnationale organisée. Mais son article 2 définit le « Groupe Criminel organisé », en ces termes : un groupe structuré de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves ou infractions établies conformément à la présente Convention, pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel.

<sup>43</sup>Les attaques pirates contre les installations pétrolières en haute mer coûteraient, selon une estimation, 2 milliards de dollars par an à l'économie régionale : industrie de la pêche et navigation commerciale y comprise.

<sup>44</sup>dans le golfe de Guinée, les actes de piraterie sont en hausse avec 31 incidents dont 22 au large des seules côtes du Nigeria. Elles se déroulent bien au-delà des eaux territoriales des États. Voir NTOUTOUME (L.), « Regain de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée », À LA UNE, AFRIQUE, GABONReview, disponible en ligne sur <http://gabonreview.com/blog/regain-de-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee/>, consulté le 24 janvier 2023.

<sup>45</sup> Dans le sens du sommet de Yaoundé et ses instruments subséquents, le golfe de guinée s'entend ici comme l'espace qui englobe les deux régions de l'Afrique centrale et de l'Ouest.

à revoir le dispositif en place et relancer la lutte à travers le sommet historique dit de « Yaoundé » sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de guinée.<sup>46</sup> Parmi ces résolutions, l'on peut noter principalement :

- l'adoption du code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée, à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, et dont la mise en œuvre sera évaluée après un délai de trois ans ;
- l'adoption du mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO, et la C.G.G sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;
- l'adoption et la signature d'une Déclaration sur la sûreté et la sécurité dans l'espace-marin commun dite « Déclaration de Yaoundé » ;
- les chefs d'Etat et de gouvernement ont instruit la CEEAC, la CEDEAO et la CGG de rendre opérationnel le mécanisme de mise en œuvre des décisions du mémorandum d'entente avec l'appui des partenaires

### 1.1. Le Code de conduite de Yaoundé

Le Code de Conduite entend répondre à une série de préoccupations<sup>47</sup> en matière de sûreté et sécurité des espaces maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest. Pour ce faire, il prévoit un dispositif normatif et institutionnel à mettre en place au niveau national. En tant qu'entité destinataire finale de la stratégie inter-régionale, l'Etat se doit de prendre des mesures internes en vue de faciliter le succès de la stratégie.<sup>48</sup> Par ailleurs, le code prescrit des mesures de répression de la piraterie et d'autres crimes illicites en mer. Pour renforcer l'application du code, celui-ci encourage les Etats, les propriétaires et exploitants de navires à prendre des mesures qui tiennent compte des conventions internationales, recommandations, codes, pratiques et normes de l'OMI pour faire face aux actes de piraterie et autres formes de criminalité en mer<sup>49</sup>.

En outre, le code exhorte les Etats à se consulter aux niveaux bilatéral, régional pour la formulation et l'harmonisation des politiques visant la conservation, la gestion et l'utilisation des ressources biologiques marines chevauchant les zones maritimes fortement migratoires ou se trouvant en haute mer<sup>50</sup>. La coordination et le partage des renseignements constituent un enjeu majeur de lutte contre la piraterie et la criminalité en mer car la souveraineté des Etats en dépend. Un Etat qui exerce son action en mer est tenu d'informer l'Etat côtier au cas où son action va au-delà des limites territoriales et entame celles d'un autre. Dans cette perspective, le Code prescrit la mise sur pied d'un point de contact national, d'un centre d'échange d'information, de recherche et sauvetage<sup>51</sup>. Tout ceci devra se faire par le canal du CIC prévu dans le mémorandum d'entente entre ces trois CER.

### 1.2. Le Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Ouest

Cet accord est conclu en vue de réaliser une meilleure coopération entre les centres régionaux de sécurité maritime de la CEEAC, la CEDEAO et la CGG et vise une synergie des actions à travers une mutualisation et une interopérabilité des moyens communautaires.<sup>52</sup>

<sup>46</sup> Tenu au Cameroun le 25 juin 2013, ce sommet avait réuni les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Afrique centrale et de l'Ouest dans le cadre de la CEEAC, la CEDEAO et la CGG.

<sup>47</sup>Elles sont reprises dans le préambule du code de conduite de Yaoundé.

<sup>48</sup> Article 4. La mise en place d'une ou des politiques nationales de sécurité maritime pour protéger le commerce maritime de toutes formes de criminalité transnationale organisée ; l'élaboration d'une législation visant à protéger le milieu marin, y compris des lois, pratiques, procédures visant à protéger les installations portuaires et navires à tous les niveaux de sécurité ; la mise en place d'un comité national de sécurité maritime pour coordonner les activités maritimes entre les services de l'Etat, des opérateurs privés portuaires ou autres du secteur ; l'adoption d'un plan national de sécurité (plan d'urgence) pour harmoniser et coordonner les mesures de sécurité visées et renforcer la sécurité du secteur des transports maritimes et d'autres types de transport en général ; poursuivre en justice les auteurs des actes de piraterie et d'autres formes de criminalité transnationale organisée en mer.

<sup>49</sup> Article 6 du code de conduite.

<sup>50</sup> Article 8. En effet, il y a lieu de signaler que le Code reprend essentiellement les dispositions pertinentes de la convention internationale sur le droit de la mer, la convention relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 et son protocole y relatif du 14 octobre 2005

<sup>51</sup> Article 11 du Code. Chaque point de contact ou signataire devrait être responsable de la manière dont ils communiquent avec les autres en ce que lorsqu'il reçoit ou obtient des renseignements concernant une menace ou un incident imminent lié à la piraterie ou vol à main-armée, devrait immédiatement et sans tarder communiquer aux autres des alertes contenant tous les renseignements pertinents. Le centre est tenu de recueillir, analyser, compiler des renseignements transmis par un autre Etat au sujet de la piraterie et d'autres formes de criminalité transnationale en mer qui s'opèrent dans sa juridiction. Il doit également établir des statistiques et rapports en se fondant sur des renseignements recueillis et analysés et le diffuser aux autorités de la CEEAC, CEDEAO et CGG. Article 12. Il y a lieu de noter que le centre opère conformément à la législation nationale en matière de renseignements.

<sup>52</sup> Article du mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritimes de l'Afrique de l'Ouest et du centre signé à Yaoundé le 25 juin 2013.

Plusieurs objectifs<sup>53</sup> sont poursuivis et pour les atteindre, les parties ont convenu d'instituer deux mécanismes<sup>54</sup>, à savoir :

- la tenue d'une rencontre annuelle des parties en vue d'assurer le suivi-évaluation des engagements souscrits dans le cadre de la coopération maritime inter-régionale ;
- la création d'un centre inter-régional de coordination chargée de la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et sécurité maritimes

Le dernier point attire particulièrement l'attention dans la mesure où les Chefs d'Etat et de gouvernement réunis à Yaoundé ont demandé à la CEEAC, la CEDEAO et la CGG de rendre opérationnel le mécanisme chargé de mise en œuvre des décisions du mémorandum. Il s'agit en réalité du Centre Inter-régional de Coordination de la sûreté et de la sécurité maritime en Afrique centrale et de l'Ouest.

### **1.3. Le Centre Inter-régional de Coordination de la sûreté et de la sécurité maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest**

Conformément à son acte créateur, le CIC<sup>55</sup> est chargé d'opérationnaliser la stratégie interrégionale de lutte contre la piraterie adoptée par les Etats membres de la CEEAC, la CEDEAO et la CGG. Etant l'aboutissement d'une superstructure inter-régionale, le CIC constitue, pour emprunter l'expression de Ilinca Mathieu,<sup>56</sup> « le sommet d'une construction complexe sur plusieurs étages qui comporte, au niveau local, les Centres des opérations maritimes (COM) nationaux, eux-mêmes répartis en différentes zones gérées par des Centres multinationaux de coordination (CMC) ; au niveau régional, les Centres régionaux de sécurité maritime (CRESMAC pour l'Afrique centrale et CRESMAO pour l'Afrique de l'Ouest) ; et enfin, au niveau interrégional, le CIC ».

Sans doute, il s'agit d'un projet ambitieux qui vise à assurer la coordination de la stratégie commune entre trois organisations régionales et 19 États côtiers, pour maintenir la sécurité et la sûreté dans leur espace maritime commun. En outre, le CIC a un domaine d'intervention vaste : il vise toutes les formes de criminalité en mer y compris la piraterie et le vol à main-armée.<sup>57</sup> Le CIC de par sa nature devra jouer un rôle important : il constitue un interlocuteur essentiel pour harmoniser les efforts et permettre les synergies nécessaires en apportant appui technique, expertise et assistance aux États-membres qui le demandent. Mais, il convient de noter que l'essentiel de son action s'appuie sur les structures décentralisées au niveau sous-régional et national. En effet, comme on peut le constater, l'architecture institutionnelle et opérationnelle maritime se calque essentiellement sur le modèle pyramidal de l'intégration africaine. Celui-ci s'appuie sur les structures et expériences sous-régionales et régionales avant d'atteindre le niveau inter-régional et continental. Dans cette optique, il conviendra de scruter respectivement la stratégie maritime de l'Afrique centrale et celle de l'Afrique de l'Ouest avant de passer en revue la stratégie maritime inter-régionale instituée par les deux régions.

## **II. UNE MUTUALISATION SÉCURITAIRE ESSENTIELLEMENT PYRAMIDALE**

La dimension pyramidale de cette approche est caractérisée d'abord par la mise en place au niveau de chaque région d'un Centre régional : le CRESMAC en Afrique centrale et le CRESMAO en Afrique de l'Ouest. Ensuite, le centre régional s'appuie sur les centres maritimes multinationaux de coordination au niveau sous-régional. Enfin, les centres opérationnels de marine au niveau de chaque Etat géré par un comité national de sécurité maritime.

En effet, les stratégies maritimes de la CEEAC et CEDEAO tentent de se conformer à la perspective continentale du fait qu'elle encourage le partage et la gestion des informations, la surveillance conjointe de

<sup>53</sup>La coordination et la mise en œuvre des activités conjointes ; la promotion d'un partenariat étroit entre parties ; l'échange régulier d'informations et le partage des expériences, l'harmonisation des procédures de contrôle des navires, des installations portuaires, des gens de mer, des armateurs et assureurs en matière de sûreté et sécurité maritimes ; l'harmonisation des législations en matière de piraterie et des autres activités illicites commises en mer ; l'adoption et la mise en œuvre d'une méthodologie d'identification automatique des navires (AIS) ; le renforcement de la coopération avec l'organisation internationale de la police criminelle (OIPC-INTERPOL) ; la promotion de la lutte contre la criminalité en mer.

<sup>54</sup>Ibidem, article 5.

<sup>55</sup> Coordonner les réponses régionales en matière de sécurité et de sûreté maritimes dans le Golfe de Guinée, faciliter l'échange d'information entre les marines nationales, promouvoir l'harmonisation des textes d'application du droit maritime, notamment ceux relatifs à la lutte contre la piraterie, renforcer les capacités du personnel civil et militaire des deux principales régions.

<sup>18</sup>ILINCA MATHIEU, « le CIC clé de voûte de l'architecture de coopération interrégionale dans le golfe de Guinée », *Revue Défense Nationale*, 2016/7, n°792, pages 93 à 98, spécialement p. 94.

<sup>57</sup>Le narcotrafic, trafics illicites d'armes, trafics d'êtres humains, pollutions volontaires ou involontaires, la pêche INN (illicite, non déclarée, non réglementée), la vente des médicaments frauduleux, le commerce illégal d'espèces sauvages, le trafic illicite des ressources naturelles, la cybercriminalité, le blanchiment des capitaux.

l'espace maritime, l'harmonisation des actions en mer, un régime fiscal maritime régional, l'acquisition d'équipements destinés à un usage commun et l'institutionnalisation d'une conférence maritime périodique<sup>58</sup>.

Cette pyramide institutionnelle et opérationnelle vaut aussi bien en Afrique centrale qu'en Afrique de l'Ouest et chaque région a adopté une politique maritime qu'il convient d'analyser, respectivement, la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée (2.1) et la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (2.2). La Commission de Golfe de Guinée ne dispose pas à ce jour d'une stratégie de sécurité maritime.

### 2.1. La stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée

La montée de l'insécurité maritime dont sont victimes la plupart des pays de la région, a conduit le Conseil des Ministres du COPAX<sup>59</sup> à mettre en place un dispositif pour sécuriser l'espace maritime de la CEEAC. C'est dans cette perspective, qu'il a adopté la stratégie commune de sécurisation des intérêts vitaux en mer.<sup>60</sup> Pour opérationnaliser la stratégie, les organes <sup>61</sup>civiles et militaires suivants sont créés :

- le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ;
- le Centre Multinational de Coordination (CMC) ;
- le Centre Opérationnel de Marine (COM).<sup>62</sup>

Le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC)<sup>63</sup>est une structure de sécurité maritime commune, un organe stratégique qui est rattaché au Secrétaire Général de la CEEAC.<sup>64</sup> Le centre est chargé de regrouper le potentiel militaire et civil des différents Etats membres et de s'appuyer sur ces derniers pour créer une stratégie de sécurité maritime intégrée capable de répondre efficacement aux nouveaux défis de sécurité maritime.

Le CMC est l'organe de planification et de mise en œuvre opérationnelle de la Stratégie. Il est actuellement situé à l'État-major des Armées de la Zone D.<sup>65</sup>

Le COM est l'organe de mise en œuvre tactique de la stratégie. Il est situé dans chaque Etat membre.<sup>66</sup>Le COM peut être défini comme l'interface entre la chaîne de commandement (politique puis militaire) de l'action en mer d'un Etat quelconque et ses unités nautiques (civiles et/ou militaires) déployées sur son champ d'action maritime. Ainsi, l'opérationnalisation de la stratégie a nécessité la subdivision de l'espace maritime<sup>67</sup> en trois zones, A, B et D qui comprennent chacune un Etat pilote, comme ci-après :

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

Chaque zone est supervisée par un centre de coordination multinational, lui-même placé sous l'autorité du CRESMAC. La zone la plus vulnérable et paradoxalement la plus dynamique est la zone D, qui couvre le

<sup>58</sup>La stratégie africaine intégrée des mers et océans recommande notamment « l'établissement de quartiers généraux régionaux standardisés avec des Centres opérationnels de coordination maritime (QG-COM) ayant des capacités de réaction mutualisées dans l'ensemble des CER. Le QG-COM central a un double objectif : i) accroître l'efficacité et le rendement de la Force africaine en attente (FAA) lorsque les marines africaines participent à des opérations intégrées, ce qui constitue un effort d'amélioration des capacités maritimes de réaction en Afrique ; et ii) améliorer la connaissance de la situation dans le domaine maritime africain, incluant toutes les organisations et agences qui jouent un rôle majeur dans la sûreté et sécurité maritimes ». Voir le document de la stratégie sur [http://au.it/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_fr\\_0.pdf](http://au.it/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf) (au.int), p. 18.

<sup>59</sup>Conseil de Paix et de Sécurité d'Afrique Centrale est l'une des institutions de la CEEAC. Elle comprend 3 organes techniques : la FOMAC (Force Multinationale de l'Afrique Centrale) ; le CDS (Conseil de Défense et de Sécurité) ; et le MARAC (Mécanisme d'Alerte Rapide de l'Afrique Centrale). Le COPAX a donc pour mission globalement de veiller au maintien, à la consolidation et à la promotion de la paix, et de la sécurité en Afrique Centrale.

<sup>60</sup>Cette stratégie repose sur 6 piliers : 1. la gestion commune de l'information par la mise en place des mécanismes de recherche et d'échange des informations entre les Etats ;2. Surveillance communautaire du Golfe de Guinée par la mise en place des procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention 3. l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États ; 4 l'autofinancement par une taxe communautaire 5. l'acquisition et l'entretien des équipements dédiés à la Stratégie, pour garantir une capacité opérationnelle ; 6. l'institution d'une conférence des Etats parties au niveau de la CDS, afin de maintenir la mobilisation de tous les opérateurs intéressés du milieu marin.

<sup>61</sup> Article 5 du protocole sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer.

<sup>62</sup>Idem, p. 6.

<sup>63</sup> Il a été mis sur pied en octobre 2009, basé à Pointe-Noire (Congo).

<sup>64</sup>LUNTUMBUE (M.), *Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : un état des lieux*, Note d'Analyse du GRIP, Bruxelles, 31 décembre 2012.

<sup>65</sup>Stratégie africaine intégrée..., *op.cit.*, p. 7.

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> La zone maritime de la CEEAC s'étend sur 3.307 km de la frontière de l'Angola avec la Namibie au sud (Lat. 17°28m27s S ; Long. 011° 45m09s5 E) jusqu'à la frontière entre le Cameroun et le Nigeria (Lat. 04°43m15Sn ; Long. 008°31m41s E), soit une superficie totale d'environ 1.224.012,9 km<sup>2</sup>.

Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et-Príncipe<sup>68</sup>. Cette zone a été la première à être activée en raison des attaques qui s'y sont multipliées depuis 2006 et des patrouilles de surveillance communes ont été mises en place depuis septembre 2009<sup>69</sup>. La zone D est frontalière avec le Nigeria qui fait partie de la CEDEAO, région du Golfe de Guinée la plus exposée aux actes criminels transnationaux organisés en mer, particulièrement au vol à main-armée, au soutage illicite de pétrole et au vol de pétrole brut ainsi qu'à la vandalisation des infrastructures pétrolières offshore. Il est donc probable du fait de cette situation irréfutable que ce découpage maritime ait conféré quatre Etats à cette zone par la suppression de la zone C. Qu'en est-il de l'Afrique de l'Ouest ?

## 2.2. La stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

A l'instar de la CEEAC, la CEDEAO a également adopté en 2014 la stratégie maritime intégrée. La Stratégie maritime intégrée<sup>70</sup> de la CEDEAO identifie les défis majeurs qui se posent au domaine maritime et elle propose un ensemble d'actions prioritaires globales devant être entreprises aux niveaux national et régional<sup>71</sup>. L'espace maritime de la CEDEAO est structurée en trois zones<sup>72</sup> :

- Zone E : Nigeria, Bénin, Togo et Niger ;
- Zone F : Ghana, Côte d'Ivoire, Sierra Leone, Liberia et Burkina Faso, Guinée
- Zone G : Sénégal, Cap-Vert, Gambie, Guinée Bissau et Mali.

La Zone E servira de zone pilote.

Cette Stratégie prévoit trois niveaux de responsabilité : le niveau stratégique, le niveau intermédiaire et le niveau opérationnel<sup>73</sup>. Au niveau stratégique, la commission de la CEDEAO assure la coordination par l'entremise de « l'Unité de sécurité et sûreté maritime » et à fournir des services de soutien aux Zones maritimes de la CEDEAO. Le niveau intermédiaire n'est pas clairement défini dans la stratégie mais il se dégage de la lecture de ce texte que le Centre Régional de Coordination maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRCM) assure la coordination des zones maritimes. Et chaque zone est dotée du centre de coordination multinational (CCM). Enfin, au niveau opérationnel, chaque Etat devra disposer d'un comité national de sécurité qui se chargera de collecter les données nationales et de les communiquer au CCM et vice-versa.<sup>74</sup>

Dès lors, l'opérationnalisation des différentes stratégies soulève des préoccupations conjoncturelles voire structurelles notamment sur les véritables capacités d'organisation et de fonctionnement de ces structures et leurs opérations civiles ou militaires.

## III. DES DÉFIS MULTIFORMES À RELEVER ET PERSPECTIVES

Au nombre de ceux-ci, on peut d'ores et déjà noter la difficulté de définir l'espace golfe de Guinée avec comme conséquence l'inexistence d'une stratégie maritime de la CGG (3.1.). le regard constamment tourné la communauté internationale (3.2) et de domestication des normes inter-régionales au niveau national (3.3).

### 3.1. Une définition polysémique du golfe de Guinée avec un dispositif institutionnel polymorphe

La définition géopolitique du golfe de Guinée nourrit la controverse. Réfléchissant sur les potentialités de la région, Raphael Mvogo<sup>75</sup>, reprenant les termes de Come-Daniel Awoumou, souligne que « le golfe de Guinée est une sous-région dont les contours réels et définitifs sont difficiles à saisir ». Pour sa part, Jean-Pierre Meloupou<sup>76</sup>, relève que le golfe de Guinée apparaît comme un concept géographique et géopolitique encore flou, et note que ce golfe s'entend comme une entité de cinq États de la Côte Ouest de l'Afrique : le Bénin, la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et le Togo. Cependant, cette définition est réductrice en omettant de mentionner les trois pays dont le golfe porte le nom, notamment la Guinée équatoriale, la Guinée (Conakry), la Guinée Bissau. Aussi, certains États d'Afrique de l'ouest n'y sont pas pris en compte.

<sup>68</sup> UKEJE (Ch.) et MVOMO ELA (W.), *op.cit.*, 10.

<sup>69</sup> C'est ainsi qu'a été conclu l'accord technique entre la CEEAC et les Etats du Cameroun, du Gabon, de la Guinée-Equatoriale et de Sao Tomé et Principe sur la Mise en Place d'un Plan de Surveillance pour la Sécurisation Maritime du Golfe de Guinée-Zone D», Yaoundé, du 06 mai 2009.

<sup>70</sup> Elle comprend cinq objectifs stratégiques : 1. Renforcer la gouvernance maritime ; 2. Assurer la sécurité et la sûreté maritimes ; 3. Gérer l'environnement maritime ; 4. Optimiser l'économie maritime de la CEDEAO ; 5. Promouvoir la sensibilisation et la recherche dans le domaine maritime.

<sup>71</sup> Voir Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO, p. 26.

<sup>72</sup> *Idem*, p. 26

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> Voir stratégie maritime intégrée de la CEDEAO, p. 26.

<sup>75</sup> MVOGO (R.), « Piraterie en Afrique : des pays du golfe de Guinée s'engagent à lutter contre l'insécurité maritime », article publié le 08 mai 2009, <http://www.casafree.com/>, consulté le 20 juillet 2023.

<sup>76</sup> MELOUPOU (J. P.), « Le Golfe de Guinée et l'intégration sécuritaire : enjeux, défis et perspectives », *Magazine des Forces de Défense du Cameroun*, n° spécial du 20 mai 2009, Yaoundé, MINDEF, p. 22. 2016.

Dans la perspective des actions concertées, il s'avère utile de considérer le critère opérationnel qui prend en compte l'action des pirates et leur développement dans l'une ou l'autre zone. Par conséquent et à l'instar de la corne<sup>77</sup> de l'Afrique, le golfe de Guinée devait englober tous les Etats côtiers de l'Afrique de l'Ouest, du Centre, du Nord et Sud qui se considèrent menacés et peuvent donc bien coopérer en vue de mieux faire face aux pirates en constituant une longue chaîne de solidarité. A cette fin, la CGG devrait jouer un rôle de premier plan<sup>78</sup>. Cependant, au lieu de renforcer les capacités de la CGG, une approche contraire a été finalement optée et ce, probablement dictée par la communauté internationale.

### 3.2. Une mutualisation sécuritaire dictée par la communauté internationale

Le diktat abordé ici n'est pas très visible sans des lentilles et un regard malignement critique. Il s'agit en effet des capacités d'initiative et d'anticipation des situations dont disposent les Etats ou groupement d'Etats africains et les mettre en œuvre sans mimétisme ni subir injonction de la communauté internationale. Le mimétisme décrié se cristallise à travers les résolutions 2039 et s'est révélé davantage lors du sommet de Yaoundé de juin 2013 qui nous en donne des illustrations éloquentes. En effet, dans leurs discours<sup>79</sup>, les Chefs d'Etat ont presque célébré le mérite de la résolution 2039 du Conseil de sécurité de l'ONU.

En effet, tous ces discours traduisent la perception des dominés vis-à-vis des Etats dits puissants qui décident au nom et à la place des autres au sein du cercle politique appelé Conseil de Sécurité de l'ONU. Loin d'être sacrée, une résolution de l'ONU émanant de n'importe quel de ses organes est toujours empreinte d'une idéologie, distillé à travers des textes juridiques, résolutions soient-elles<sup>80</sup>. Tel qu'on va l'analyser, le sommet de Yaoundé est effectivement consécutif à l'action du Conseil de sécurité de l'ONU à travers ses résolutions 2018 et en particulier la résolution 2039<sup>81</sup> du 29 février 2012 du Conseil auront une incidence majeure sur les perspectives de mise en place de l'architecture institutionnelle et opérationnelle dans cet espace maritime. Dans le cadre de la résolution 2018 du 31 octobre 2011, le Conseil « engageait les États membres de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG à lutter contre ces actes de piraterie et ces vols à main armée, par une action concertée, notamment l'instauration de patrouilles maritimes bilatérales ou régionales ... ».<sup>82</sup>

En effet, les résolutions du Conseil de sécurité ont leur portée juridique connue et voire leur légitimité du fait de l'adhésion supposée libre de chaque Etat à la Charte de l'ONU et ses différents instruments juridiques. Mais l'éloge qui en est faite par les africains dans un contexte de déséquilibre de l'ordre mondial et dans la mesure où existe des mécanismes de sécurité collective de l'Afrique, laisse perplexe sur la volonté réelle des africains de s'affranchir du système onusien que plus d'un appellent à réformer en profondeur. On y reviendra à l'occasion d'une prochaine étude. Toutefois, le fait critiqué ci-haut n'est pas sans conséquence

<sup>77</sup> Cette région est constituée des Etats signataires du Code de conduite de Djibouti concernant la répression des actes de pirateries et de vols à main à l'encontre des navires dans l'Océan Indien occidental et dans le Golfe d'Aden, signé le 29 juin 2009 par 20 Etats de l'Afrique et de la péninsule arabique : Afrique du Sud, Comores, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Maldives, Maurice, Mozambique, Seychelles, Somalie, Soudan et Tanzanie.

<sup>78</sup> La CGG a constitué ou constitue un outil institutionnel permanent de coopération des États riverains du golfe de Guinée en vue de défendre leurs intérêts communs. Sa création concernait d'abord les Etats riverains dits du golfe de Guinée ayant en partage l'espace maritime. Voir Voir <https://cggrps.com/a-comissao-do-golfo-da-guine/> site officiel de la CGG. Consulté le 10 juillet 2023. Dans son traité constitutif, la CGG prévoit un seul objectif spécifique dans le cadre de la coopération maritime, à savoir : « renforcer la coopération dans le domaine des communications, notamment maritimes, en vue de faciliter les relations et les échanges entre les Etats Membres et entre leurs populations ». voir Article 3 du Traité instituant la CGG signé à Libreville le 03 juillet 2001. Si la coopération dans le domaine de communications maritimes demeure un objectif de la CGG, l'élaboration d'une stratégie de sécurité maritime n'est nullement incompatible avec l'objet de l'organisation. L'inexistence d'une stratégie maritime est un problème dont la cause est à rechercher ailleurs qu'au niveau normatif ou institutionnel.

<sup>79</sup> Les discours de ces Chefs d'Etat sont disponibles sur <https://unoca.unmissions.org/sommet-de-yaounde-lutte-contre-la-piraterie-maritime>, consulté le 10 juillet 2023.

<sup>80</sup> Pour approfondir la problématique de discours, droit et idéologie, lire Olivier Corten, *Le droit comme idéologie*, édition universités de saint-louis.

<sup>81</sup> S/RES/2039 (2012), Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6727<sup>e</sup> séance, le 29 février 2012, point 3.

<sup>82</sup> S/2011/673, adoptée par le conseil de sécurité 6645<sup>e</sup> séance, disponible sur <https://press.un.org/fr/2011/cs10430.doc.htm>. Dans sa résolution 2039, le Conseil a souligné que c'est au premier chef aux États du golfe de Guinée qu'il incombe de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée et dans ce contexte les exhorte à œuvrer, par l'intermédiaire de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG, à la convocation du Sommet conjoint des États du golfe de Guinée qui doit se tenir pour élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, en coopération avec l'Union africaine. Et Prie le Secrétaire général, par l'intermédiaire du Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale, d'aider les États et les organisations sous-régionales à convoquer le Sommet conjoint, comme prévu dans la résolution 2018 (2011), dans la mesure du possible; (...) et Encourage les États du golfe de Guinée, la CEDEAO, la CEEAC et la CGG à créer et à mettre en œuvre des centres de coordination pour la sécurité maritime nationale et transrégionale dans la région du golfe de Guinée en faisant fond sur les initiatives existantes, notamment celles prises sous les auspices de l'Organisation maritime internationale consulté le 01 juillet 2023. Voir l'accord technique entre la CEEAC et les Etats de la zone D.

sur la l'approche d'implémentation de la lutte contre la criminalité en mer, laquelle comporte des germes de prolifération institutionnelle d'échecs sauf si on s'y prend à temps en vue de rectifier le tir.

### 3.3. Les risques d'une mutualisation sécuritaire inflationniste : nécessité d'une rationalisation

La mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé mobilise la conjonction de plusieurs structures régionales ou sous-régionales qui interviennent dans le domaine maritime au sein de l'espace golfe de Guinée, à savoir : la CEEAC, la CEDEAO, la CGG, l'OMAO.<sup>83</sup> Si la mutualisation des actions de toutes ces organisations est à encourager, l'on note tout de même une tendance à une prolifération institutionnelle susceptible de nourrir des inquiétudes. En effet, la CGG qui regroupait au départ les Etats riverains a vocation à mettre ces Etats autour d'un projet maritime commun notamment en matière de sécurité. A ce sujet, Jean-Pierre Meloupou et Tameken Ngoutsop<sup>84</sup> font remarquer que la Commission du golfe de Guinée, initiée par le Nigeria et le Cameroun lors de travaux de la Commission des Frontières à Yaoundé (Cameroun) du 27 au 30 août 1991, a été créée le 19 novembre 1999 à Libreville (Gabon)<sup>85</sup>.

Au regard de son objet, ses objectifs et domaines de coopération, il y a lieu de croire que la CGG pouvait bien constituer un mécanisme sérieux de mutualisation à l'échelle inter-régionale dans la mesure où « elle offre l'opportunité d'une configuration géopolitique élargie qui pourrait englober tous les pays situés dans l'échancrure de la côte continentale entre la Guinée Bissau et le Cap de Bonne Espérance (Afrique du Sud). Cette configuration a l'avantage de circonscrire les sanctuaires des pirates et de quadriller les actions de lutte.<sup>86</sup> Il n'était donc pas exclu que la CEEAC et la CEDEAO se mutualisent autour de la Commission du golfe de Guinée dont le traité reste ouvert à l'adhésion d'autres Etats de la région qui en exprimeront le désir ».<sup>87</sup> On aurait donc économisé beaucoup de ressources en termes de temps, d'argent et d'énergie investies dans l'échafaudage d'une superstructure voulue inter-régionale.

Il en est de même pour l'OMAO qui aurait pu bénéficier d'une relance de ses activités après plus d'une décennie de léthargie<sup>88</sup>. Jadis, cette organisation coordonnait non seulement les politiques et les actions de sécurité maritime interrégionales, mais servait aussi d'interface auprès des partenaires internationaux<sup>89</sup>. Elle devait contribuer à assurer un service de transports maritimes efficace pour les pays de la sous-région, de promouvoir la sécurité et de lutter contre la pollution. Elle se compose de 20 États côtiers de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale et 5 États sans littoral<sup>90</sup>. En plus, elle dispose d'une trentaine d'années d'expérience dans le domaine maritime.

Toutefois, il a été décidé de confier l'opérationnalisation de la sécurité maritime au Centre Inter-régional de coordination de la sécurité maritime en lieu et place de la CGG.<sup>91</sup> Mais ceci dans un environnement très complexe notamment par son système social et juridique dont l'harmonisation paraît un vrai défi. Le CIC représente ainsi un projet particulièrement ambitieux, car il s'agit de parvenir à rendre l'ensemble des systèmes

<sup>83</sup> Sigle signifiant Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

<sup>84</sup> MELOUPOU (J.P.) et TAMEKEN NGOUTSOP (M.), « Piraterie et mécanismes psychosociologiques de défense dans le Golfe de Guinée », *Sociologies*, disponible et mis en ligne le 15 novembre 2012 sur <http://sociologies.revues.org/4155>, consulté le 19 janvier 2015.

<sup>85</sup> A sa création, cette Commission regroupait le Gabon, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Sao Tomé-et-Principe, le Congo, la République Démocratique du Congo et l'Angola.

<sup>86</sup> Voir le schéma à la page 123.

<sup>87</sup> C'est l'article 27 du Traité qui ouvre cette brèche en ces termes : « Tout Etat riverain du Golfe de Guinée non signataire du présent Traité au moment de son entrée en vigueur, peut en tout temps notifier au Secrétaire Exécutif son intention d'y adhérer ». Voir le Traité instituant la CGG signé à Libreville le 3 juillet 2001.

<sup>88</sup> Lire à ce sujet les commentaires du Secrétaire Général de l'OMAO sur la relance des activités de celle-ci sur <http://www.omaoc.org/historique.php>, consulté le 01 août 2023.

<sup>89</sup> Les États côtiers membres de l'OMAO sont : l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Mauritanie, le Nigeria, la République démocratique du Congo, Sao Tome-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. Les États sans littoral sont : le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad.

<sup>90</sup> Conformément à l'article 2 de son statut, les objectifs de l'OMAO sont, entre autres :

a) la promotion des différents organismes et activités susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports maritimes ; b) le renforcement de la coopération intra-régionale pour chaque catégorie d'intervenants au niveau du transport : compagnies de navigation, ports et opérateurs portuaires, chargeurs ; c) le renforcement de la concertation entre les Etats membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation de leurs législations maritimes et portuaires, dans le respect des conventions internationales en vigueur ; d) le renforcement de la concertation entre les Etats membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation et de l'amélioration des conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de transport ; e) la définition et la mise en oeuvre par les Etats membres d'une politique sectorielle et de normes réglementaires communes dans les domaines de l'économie des transports maritimes, dans le sens de la libéralisation des politiques et des structures nationales, de l'économie portuaire, de la desserte des pays sans littoral, de la qualification et des conditions du travail relatives aux personnels navigants et sédentaires du secteur ; f) de la sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire.

<sup>91</sup> Il s'agit des Etats côtiers de l'Afrique centrale et de l'Ouest et ceux qui sont membres de la CGG.

nationaux compatibles et interopérables, sans pour autant chercher à les faire converger vers un modèle unique plutôt que participatif.<sup>92</sup> Cette approche est donc différente de l'approche intégrationniste à l'instar d'une Force africaine en attente<sup>93</sup>.

### 3.5. Des querelles inter-étatiques

Dans un environnement de conflictualité entre Etats pourtant membres d'une ou plusieurs communautés régionales, il est difficile d'imaginer le plein succès des projets structuro-mutualisants. Ceci s'est illustré notamment lors du sommet de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique. Sur 54 Etats présents au Togo, 21<sup>94</sup> n'ont pas signé la Charte. Il y a également des nombreux pays d'Afrique de l'Est (Ethiopie, Djibouti, Erythrée) et d'Afrique centrale (Cameroun) et australe (Afrique du Sud, Namibie, Maurice, entre autres). Pire encore, en sept ans d'existence, seuls 2 pays ont ratifié la Charte de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique<sup>95</sup>. Parmi ceux-ci on compte tous les pays du processus de Yaoundé à l'exception du Benin et du Togo, pays hôte ayant abrité le sommet extraordinaire de l'UA.

En effet, dans un contexte de mobilisation générale pour lutter contre la piraterie et la criminalité en mer, cette situation est inquiétante. L'on se demande comment les Etats engagés dans un processus devenu irréversible au niveau inter-régional, refusent d'être liés par un instrument de portée continentale. Pour le golfe de Guinée, deux hypothèses sont probables : d'abord, selon l'esprit de l'architecture de Yaoundé l'opérationnalisation est mise en œuvre par les Etats dans le respect de leur souveraineté respective. Ici, la coopération ou mieux la coordination est privilégiée par rapport à l'intégration des structures en modèle unique. Ensuite, le processus de Yaoundé étant en cours, il est fort probable que les Etats du golfe de Guinée se réservent des engagements supplémentaires notamment pour alimenter le fonds de sûreté et de sécurité maritimes prévu par la Charte de Lomé. Aussi, la multiplicité des engagements dans le cadre des plusieurs organisations régionales demeure un défi majeur.

A ce défi, il importe de rappeler les multiples conflits frontaliers inter-étatiques qui empêchent de tirer profit des bénéfices de la coopération régionale ou inter-régionale. Par exemple, le différend frontalier entre le Cameroun et le Nigéria autour du territoire de Bakassi a contribué à polariser la région entre les Etats francophones et anglophones à la tête desquels trône le Nigéria première puissance économique et militaire<sup>96</sup>. En effet, les voisins immédiats dont la plupart francophones, sont souvent peu disposés à permettre la régionalisation de la prise de décision de sécurité par crainte que le Nigéria ne domine et n'oriente la politique et l'action régionale vers la protection de ses intérêts nationaux<sup>97</sup>. A l'ère de découvertes de gisements pétroliers et autres ressources maritimes, si les frontières ne sont pas bien délimitées, il est possible d'enregistrer des nouveaux conflits inter-étatiques qui risquent de saper les efforts douloureusement consentis pour accélérer la coopération contre l'insécurité maritime<sup>98</sup>.

## CONCLUSION

<sup>92</sup>Ilinca Mathieu, *op.cit.*, p. 95. L'auteur pense que la « construction même de cette architecture interrégionale représente un projet particulier par sa nature, fondée sur la prise en charge de la sécurité maritime par Etats eux-mêmes. Et ceci a l'avantage de tenir compte de réalités locales et de travailler dans la durée en cas de retrait des partenaires internationaux.

<sup>93</sup>La Force africaine en attente (FAA) constitue l'une des composantes majeures de l'APSA. Son rôle dans les opérations de soutien à la paix (voir ci-dessous), tel que définit en 2004, trouve sa véritable impulsion politique en l'Acte constitutif de l'Union africaine adopté en 2000. Celui-ci donne en effet à l'UA le droit d'intervenir dans un Etat membre en cas de circonstances graves, à savoir les crimes de guerre, les génocides et les crimes contre l'humanité. Voir <https://www.peaceau.org/fr/page/82-african-standby-force-asf-amani-africa>, consulté le 15 juillet 2023.

<sup>94</sup>Gambie, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Sénégal, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Swaziland, Ouganda, Zambie, Zimbabwe. Algérie, Botswana, Cameroun, Djibouti, Érythrée, Égypte, Éthiopie.

<sup>95</sup>Ces informations sont disponibles sur le site de la République du Togo <https://www.republicoftogo.com/toutes-les-rubriques/medias/deux-ratifications-en-7-ans>, consulté le 08 août 2023.

<sup>96</sup>A l'occasion de ce conflit, un groupe d'auto-défense populaire a vu le jour : the Bakassi freedom fighters qui vise à défendre les intérêts de la péninsule BAKASSI.

<sup>97</sup>UKEJE (Ch.) et MVOMO ELA (W), *Approche africaine de la sécurité maritime*, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013, p. 41. Les auteurs signalent d'autres différends frontaliers maritimes dans le Golfe de Guinée, entre la Guinée Equatoriale et le Cameroun à propos d'une île située à l'embouchure du fleuve Ntem, entre le Gabon et la Guinée Equatoriale autour de l'île Mbane et des limites de la Baie de Corisco et celui qui couve entre le Ghana et la Côte d'Ivoire qui revendiquent chacun les zones pétrolifères de leurs eaux.

<sup>98</sup>Idem, p. 18.

Le processus de mutualisation est une entreprise très lourde et méticuleuse qui nécessite beaucoup de volonté et de moyens. L'on aurait souhaité une approche différente mais le train étant déjà en marche, il convient d'accélérer son opérationnalisation. Pour ce faire, il importe d'imaginer des mécanismes alternatifs de financement et, le mécanisme de financement prévu par la stratégie de la CEEAC est une piste sérieuse d'espoir. Par ailleurs, un accent particulier devra être mis sur tous les aspects d'harmonisation des actions communes notamment sur le plan de la législation inter-régionale et, surtout, de la prévention et la résolution pacifique des différends. Par-dessus-tout, il ne sera jamais superflu de rappeler l'impératif de s'attaquer aux causes de la criminalité en mer en Afrique centrale et de l'Ouest qui se résume par la misère des populations côtières dont les espaces de vie regorgent des richesses importantes.

#### BIBLIOGRAPHIE

- ILINCA MATHIEU, « le CIC clé de voûte de l'architecture de coopération interrégionale dans le golfe de Guinée », *Revue Défense Nationale*, 2016/7, n°792, pages 93 à 98, spécialement p. 94.
- LUNTUMBUE (M.), *Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : un état des lieux*, Note d'Analyse du GRIP, Bruxelles, 31 décembre 2012.
- MELOUPOU (J. P.), « Le Golfe de Guinée et l'intégration sécuritaire : enjeux, défis et perspectives », *Magazine des Forces de Défense du Cameroun*, n° spécial du 20 mai 2009, Yaoundé, MINDEF, 2016.
- MELOUPOU (J.P.) et TAMEKEN NGOUTSOP (M.), « Piraterie et mécanismes psychosociologiques de défense dans le Golfe de Guinée », *Sociologies*, disponible et mis en ligne le 15 novembre 2012 sur <http://sociologies.revues.org/4155>, consulté le 19 janvier 2015.
- MVOGO (R.), « Piraterie en Afrique : des pays du golfe de Guinée s'engagent à lutter contre l'insécurité maritime », article publié le 08 mai 2009, <http://www.casafree.com/>, consulté le 20 juillet 2023.
- NTOUTOUME (L.), « Regain de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée », *À LA UNE, AFRIQUE, GABONReview*, disponible en ligne sur <http://gabonreview.com/blog/regain-de-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee/>, consulté le 24 janvier 2023.
- UKEJE (Ch.) et MVOMO ELA (W), *Approche africaine de la sécurité maritime*, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013.