

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis-Abéba, Éthiopie. Boîte Postale : 3243 Tél. : (251-11) 5513 822 Télécopie : (251-11) 5519 321  
Courriel : [situationroom@africa-union.org](mailto:situationroom@africa-union.org)

---

CONSEIL DE PAIX ET DE SÉCURITÉ  
1128<sup>E</sup> RÉUNION

ADDIS-ABÉBA, ÉTHIOPIE  
19 DÉCEMBRE 2022

PSC/PR/CN.1128 (2022)

**NOTE DE CADRAGE**

**SÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE**

## NOTE DE CADRAGE

### SÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

#### I. HISTORIQUE

1. Le Golfe de Guinée (GdG) s'étend du Sénégal à l'Angola et couvre environ 6 000 km de côtes et 647 948 milles nautiques carrés (NM) de zone maritime. Il comprend 19 États côtiers, des îles et des États ayant accès à la terre, qui font partie des communautés économiques géographiques d'Afrique occidentale, orientale et centrale. La zone maritime est l'un des emplacements géostratégiques du continent, reliant l'Afrique subsaharienne à la plupart des régions du monde, avec des liens directs avec les continents européen, nord et sud-américain. En outre, la région est dotée de nombreuses ressources naturelles, d'hydrocarbures, de minéraux et de pêches. Par ailleurs, il s'agit d'une voie stratégique pour les géants africains de l'énergie, à savoir l'Angola, le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale, le Nigeria et São Tomé-et-Principe. En tant que l'une des principales voies maritimes de commerce (SLOC) de l'Afrique subsaharienne, la région du GdG est un espace critique pour l'avancement du libre-échange continental africain (ZLECAf).

2. En dépit de l'importance stratégique du GdG, le potentiel de la zone n'est pas encore pleinement exploité, en grande partie à cause de crimes tels que la piraterie, les vols à main armée contre les navires, le ravitaillement illégal de pétrole, le vol de pétrole brut, la traite des êtres humains, le trafic de drogue et le trafic d'armes illicites. La dégradation de l'environnement, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), la surpêche et la pêche à la crevette en sont d'autres exemples. Ces facteurs ont continué à entraver l'exploitation pacifique des abondantes ressources naturelles et la conduite en toute sécurité des activités économiques dans la région. En conséquence, l'Organisation maritime internationale (OMI) a, à plusieurs reprises, haussé le statut d'alerte de sécurité de la région au niveau le plus élevé de menace pour la vie des navigateurs. Cette action se traduit souvent par une augmentation de la prime d'assurance à payer par tous les expéditeurs empruntant cette route, ce qui est compensé par la grande majorité des consommateurs africains. Cette situation continue de saper les efforts déployés par les États membres pour tirer profit de l'économie bleue.

3. En dépit de ce qui précède, le continent africain a continué à poursuivre vigoureusement l'avancement de l'économie bleue continentale en soutenant les activités maritimes positives dans les eaux africaines et autour de celles-ci, conformément aux objectifs de la ZLECAf. L'objectif immédiat est d'améliorer la situation en matière de sécurité dans le GdG, qui est due à l'absence d'une formidable présence africaine en mer pour lutter contre la criminalité, créant ainsi un vide dans l'architecture de sécurité. Cette lacune a continué à coûter au continent des milliards de dollars en termes de revenus. La situation a également incité d'autres acteurs continentaux à patrouiller dans les eaux africaines afin de protéger leurs intérêts. Il convient de rappeler qu'au plus fort de la piraterie dans le Golfe d'Aden et ses environs, dans la région de la Corne de l'Afrique, les États-Unis et certains de leurs alliés ont créé une force maritime combinée (CMF) pour assurer la sécurité de leurs intérêts maritimes dans la région. Dans le même ordre d'idées, l'UE a récemment activé l'initiative de présence maritime coordonnée (CMP), dans le cadre de laquelle certaines flottes européennes déploient périodiquement des navires de guerre pour patrouiller dans le

GdG afin de protéger leurs intérêts. Si l'initiative a permis de réduire les menaces maritimes dans le GdG, elle va cependant à l'encontre de la réponse continentale tant souhaitée pour lutter contre l'insécurité, en particulier le mantra de l'Union africaine (UA), énonçant «des solutions africaines aux problèmes africains».

4. Dans le cadre des efforts visant à promouvoir des solutions locales à l'insécurité maritime dans le GdG, en juin 2013, 25 pays dans le GdG et autour de celui-ci, se sont réunis à Yaoundé, au Cameroun, et ont signé le «Code de conduite de Yaoundé concernant la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illicites en Afrique occidentale et centrale». Le Code de conduite de Yaoundé a donné naissance à une nouvelle architecture de sécurité maritime, construite autour du partage de l'information et du renseignement ainsi que d'opérations navales coordonnées. Conformément au Code de conduite, les signataires ont mis en place des centres régionaux de partage et de coordination des informations. L'architecture de Yaoundé, a abouti à la création du Centre de coordination interrégional (CCI) basé au Cameroun et de deux Centres régionaux de sécurité maritime, basés en Côte d'Ivoire et au Congo Brazzaville, couvrant respectivement les domaines maritimes de l'Afrique de l'Est et de l'Ouest. De même, l'UA a pris diverses décisions visant à renforcer les mesures de protection du domaine maritime du continent afin de permettre aux États membres de bénéficier de l'économie bleue. Dans cette optique, en juillet 2021, l'UA a signé un protocole d'accord avec la Commission du Golfe de Guinée (CGdG), afin de renforcer la collaboration entre l'UA et la CGdG sur les questions de sécurité et de sûreté maritimes. L'UA a également pris des mesures en vue de rendre opérationnelle la Stratégie maritime intégrée de l'Afrique 2050 (Stratégie AIM 2050), notamment un exercice de poste de commandement maritime prévu en 2023.

5. Préalablement aux initiatives susmentionnées, en 2011, le Nigeria et le Bénin ont signé un accord bilatéral de patrouille maritime, qui a permis à leurs flottes de mener des opérations combinées dans leur corridor maritime du GdG. L'opération, dont le nom de code est Opération PROSPERITY, a enregistré d'énormes succès, la piraterie et les délits associés ayant été réduits au strict minimum pendant la période des opérations, de 2011 à 2012. Cela montre que des efforts de collaboration sont nécessaires pour garantir une sécurité maximale dans l'espace maritime, d'autant plus qu'aucune nation ne peut assurer une surveillance adéquate de ses eaux sans porter atteinte aux zones voisines. C'est dans ce contexte que le Conseil de Paix et de Sécurité (CPS) de l'UA a inscrit à son ordre du jour, en juillet 2021, les défis de la sécurité maritime dans le GdG et la Corne de l'Afrique. Par conséquent, le Conseil a invité les chefs d'état-major de la marine du Nigeria et de la Tanzanie à faire le point sur la situation sécuritaire dans leurs domaines respectifs. S'inspirant des succès enregistrés par la CMF dirigée par les Etats-Unis, l'opération PROSPERITY et la FMM opérant respectivement dans le Golfe d'Aden et dans la région sub-saharienne, le CPS de l'UA, dans son communiqué PSC/PR/COMM. 1012(2021) adopté lors de sa 1012e réunion tenue le 23 juillet 2021, a appelé à la création d'un groupe spécial d'intervention maritime multinational régional en collaboration avec les structures existantes, les Communautés économiques régionales et les Mécanismes régionaux pour la prévention, la gestion et la résolution des conflits (CER/MR).

6. Outre l'appel à la création d'un groupe spécial maritime multinational régional, plusieurs pays du GdG ont parrainé des initiatives indépendantes ou conjointes visant à renforcer la sécurité maritime dans le GdG. Le Ghana et la Norvège ont notamment organisé des réunions et pris des engagements en vue d'améliorer la situation sécuritaire dans le GdG. De même, au cours de la Conférence maritime internationale (CMI) qui s'est tenue à Port

Harcourt, au Nigeria, en mai 2022, certains chefs des flottes africaines se sont réunis pour proposer des solutions à certains des problèmes de sécurité, notamment la création d'un Comité d'experts techniques chargé d'établir une force d'intervention maritime pour le GdG. Il convient de noter que la Conférence des chefs d'État et de gouvernement africains, lors du sommet de 2020, a appelé à la création d'un groupe de soutien stratégique consultatif maritime africain afin de faciliter l'examen périodique des progrès accomplis par le continent dans le développement de l'économie bleue continentale en vue d'une action ultérieure du CPS de l'UA. En outre, la Stratégie maritime intégrée africaine 2050 (AIMS 2050) a également appelé à la création du Comité des chefs de la marine et des garde-côtes africains (CHANS) pour fournir aux dirigeants de l'UA un engagement de niveau stratégique sur les questions de sécurité maritime. Cependant, malgré tous ces efforts, les crimes maritimes dans la région du GdG semblent maintenir un modèle fluctuant qui appelle à des engagements plus collaboratifs. La recrudescence du terrorisme sur le continent a également entraîné une augmentation de la consommation de stupéfiants et l'on estime que, dans 15 ans, le GdG pourrait devenir l'une des principales voies d'acheminement des trafiquants de drogue et des trafiquants d'armes provenant de la région sud-américaine vers les organisations terroristes d'Afrique subsaharienne, si des mesures urgentes ne sont pas prises pour enrayer cette tendance.

7. La manifestation accrue de ces menaces peut être liée à la faible mise en œuvre des régimes maritimes, au faible financement des organisations de sécurité maritime et aux effets de la négligence à long terme du domaine maritime. En outre, la nature stratégique des activités en mer et le coût élevé du maintien d'une présence navale peuvent encore exacerber la situation. Il incombe donc au CPS de l'UA de réévaluer la situation actuelle en matière de sécurité maritime au sein du GdG, afin de proposer une réponse pragmatique et efficace aux défis sécuritaires le long de l'un des principaux corridors maritimes du continent, dans le but de libérer le potentiel économique de l'économie bleue africaine.

## **II. APERÇU DU DOMAINE MARITIME DE L'AFRIQUE**

8. L'Afrique, deuxième plus grand continent, est dotée d'un littoral étendu, couvrant plus de 26 000 milles marins. Trente-huit (38) pays africains sont des États côtiers ou insulaires. Toutefois, les navires appartenant à des Africains ne représentent qu'une fraction du transport maritime mondial et les ports africains ne traitent que 6 % du trafic mondial de marchandises par voie d'eau et environ 3 % du trafic mondial de conteneurs. En Afrique, près de 90 % des importations et des exportations sont réalisées par voie maritime, bien que le continent doive encore sécuriser efficacement son domaine maritime. Il est intéressant de noter qu'au cours des quatre dernières décennies, le volume du commerce mondial par voie maritime a quadruplé et pourrait continuer à augmenter. Par ailleurs, l'abondance des ressources marines, de la pêche et des hydrocarbures a rendu les eaux continentales très attrayantes et lucratives. En outre, il est prévu que l'ascension de la ZLECAf attire davantage d'activités dans les eaux du continent et autour de celles-ci.

9. Le domaine maritime offre des possibilités de commerce inter et intra continental, de création d'emplois, d'industrialisation continentale et d'avancement économique du continent. De même, le succès de la ZLECAf dépendrait d'un environnement maritime sûr et propice, en particulier au vu de la dynamique mondiale et des problèmes contemporains qui entraînent des ralentissements économiques et des alliances stratégiques. Les eaux du

continent resteront cruciales dans les années à venir, car le continent est en passe de devenir la pierre angulaire des ressources naturelles mondiales.

### III. OBJECTIVE OF THE PSC SESSION

10. L'objectif principal de la séance du CSP est de permettre au Conseil, aux États membres et aux autres parties prenantes clés de réévaluer la situation de la sûreté maritime dans le GdG. Cette séance constituerait également un véritable moyen de recevoir des informations actualisées sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du cadre régional de sécurité maritime, conformément au Communiqué PSC/PR/COMM. 1012(2021), ainsi que de fournir une orientation politique sur les moyens de répondre efficacement à l'insécurité maritime dans la région.

### IV. PRINCIPAUX INSTRUMENTS, RÉOLUTIONS ET DÉCISIONS DE L'UA ET INTERNATIONAUX

11. Plusieurs instruments internationaux et de l'UA, ainsi que des décisions et résolutions clés des organes de l'UA, sous-tendent la sécurité maritime sur le continent. Ces instruments comprennent :

a. Instruments, résolutions et décisions :

- Stratégie maritime intégrée de l'Afrique (AIMS 2050) et son plan d'action, adoptés par la 22e session ordinaire de la Conférence de l'UA, tenue en janvier 2014, Décision [[Assembly/AU/Dec.496 \(XXII\)](#)] ;
- Décision [Ext/Assembly/AU/Dec.1 (VI) adoptée par le Sommet extraordinaire de l'UA tenu le 15 octobre 2016, à Lomé au Togo, qui a adopté la Charte africaine sur la sécurité, la sûreté et le développement maritimes en Afrique ;
- Communiqué [[PSC/PR/COMM. 1012\(2021\)](#)] adopté par le CPS de l'UA lors de sa 1012e réunion tenue le 23 juillet 2021 sur l'état de la sécurité maritime en Afrique ;
- Communiqué [[PSC/PR/COMM. \(DCCCLVIII\)](#)] adopté par le CPS de l'UA lors de sa 858e réunion tenue le 16 juillet 2019 sur l'état de mise en œuvre de la Charte africaine sur la sécurité, la sûreté et le développement maritimes en Afrique (Charte de Lomé) ;
- Communiqué [[PSC/PR/COMM.\(DCCCXXXIV\)](#)] adopté par le CPS de l'UA lors de sa 834e réunion tenue le 21 mars 2019 ;
- Communiqué [[PSC/PR/COMM. \(DCLXXXII\)](#)] adopté par le CPS de l'UA lors de sa 682e réunion tenue le 25 avril 2017 ;
- Charte du transport maritime africain (CTMA) et le plan d'action, adoptés par la 15e session ordinaire de la Conférence de l'Union africaine, tenue à Kampala, en Ouganda, le 26 juillet 2010 ;
- Conclusions de la conférence sur l'économie bleue durable, qui s'est tenue à Nairobi au Kenya, du 26 au 28 novembre 2018 ; et
- Décisions du Document de Port Harcourt par les chefs des marines africaines, réunis lors de la Conférence maritime internationale tenue à Port Harcourt au Nigeria.

Instruments internationaux :

- Convention des Nations unies sur le droit de la mer, de 1982 (UNCLOS) ;
- Instruments de la FAO sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;

- 9198e réunion du CSNU, tenue le mardi 22 novembre 2022 ;
- Convention de 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA Convention) ;
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS 74) ;
- Code international de gestion de sécurité (ISM) ;
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 (MARPOL 73/78) ;
- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966, y compris le Protocole de 1988 (LL 66) ;
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (STCW 78) ;
- Convention de 1976 de l'Organisation internationale du travail sur la marine marchande (normes minimales) (ILO 147) ;
- Convention du travail maritime, 2006 ;
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992 ;
- Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992 (CLC/Fund 92) ;
- Contrôle et gestion du ballast des navires (BWM) ;
- Systèmes anti-salissure (AFS) ;
- Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC) et son protocole de 1996 ;
- Responsabilité et indemnisation pour les dommages liés au transport de substances dangereuses et nocives par mer (HNS) ;
- Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (hydrocarbures de soute).

## V. RECOMMANDATIONS

12. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil souhaiterait :

- réitérer ses décisions et prises de position antérieures sur la sécurité maritime, en particulier celles relatives à la sécurité maritime dans le GdG ;
- féliciter tous les États membres de l'UA de la région du GdG, les organismes régionaux, y compris la CEEAC, la CEDEAO, le CGdG pour leur engagement proactif et les efforts de collaboration entrepris pour combattre et prévenir les crimes et délits maritimes ;
- saluer les efforts déployés par les chefs d'état-major de la marine qui se sont réunis à Port Harcourt (Nigeria) pour faire avancer la mise en place d'un groupe d'intervention maritime régional pour le GdG, conformément au Communiqué [PSC/PR/COMM. 1012(2021)] adopté par le CPS de l'UA lors de sa 1012e séance ;
- Reconnaître le soutien de la marine nigériane et de l'ISS dans la poursuite et le financement des activités du comité d'experts techniques sur la mise en place du groupe spécial maritime régional pour la région du GdG ;
- soutenir la création du groupe spécial maritime régional et appeler les États membres, y compris les parties prenantes, à appuyer les efforts du Comité d'experts techniques mis en place par les chefs d'état-major de la marine ;

- accueillir le CMTF comme une capacité kinétique indispensable pour renforcer le YCC (Code de conduite de Yaounde) et d'autres proclamations qui font progresser la sécurité maritime et l'économie bleue continentale ;
- exprimer sa profonde inquiétude quant à la perte de revenus qui mine les gains de l'économie bleue continentale et fait stagner la ZLECAf ;
- condamner fermement tous les actes maritimes illicites, y compris le terrorisme, la piraterie, les vols à main armée contre les navires, les enlèvements, le trafic d'armes, la drogue et le trafic d'êtres humains commis dans le GdG ; demander également que soient poursuivis ceux qui encouragent, financent ou facilitent ces actes, y compris les cerveaux des réseaux criminels de piraterie ;
- appeler les capitaines d'industrie et les autres acteurs concernés à soutenir les agences de sécurité dans la lutte contre les crimes maritimes ;
- appeler les États membres à ratifier et à harmoniser les lois criminalisant les infractions maritimes, y compris l'extradition des criminels maritimes et la facilitation de la poursuite ;
- souligner que la responsabilité première de la lutte contre les crimes maritimes incombe aux États membres côtiers concernés de la région du GdG ; à cet égard, le Conseil peut demander aux États membres de la région de mettre en place des mesures pour assurer la présence permanente des forces navales africaines en mer ;
- encourager les organisations régionales et la CGdG à renforcer la coopération en matière de sûreté et de sécurité maritimes dans la région et à poursuivre la mise en œuvre du mécanisme de Yaoundé ;
- encourager également la Commission de l'UA, les CER/MR à aider les États membres de la région à s'assurer que les mesures nécessaires sont prises pour briser le lien entre les trafiquants de drogue, les trafiquants d'armes et les groupes terroristes sur le continent en vue d'étouffer leurs activités sur la terre ferme ;
- encourager davantage l'alignement des activités du CMTF sur celles de la CGdG ;
- décider que la sécurité maritime et les crimes transnationaux en mer doivent devenir un point régulier des discussions et des rapports du CPS ; dans cet esprit, la Commission de l'UA devrait envisager de convoquer la réunion inaugurale du Comité des chefs de la marine et des garde-côtes africains (CHANS) ;
- créer un forum consultatif maritime africain pour faciliter les examens périodiques des progrès réalisés en matière de sécurité maritime sur le continent ;
- demander également à la Commission de l'UA d'établir un corps d'experts qui assure la coordination, le partage des connaissances et la formulation de recommandations sur les questions de sécurité maritime ;
- demander à la Commission de l'UA de lancer un processus qui faciliterait le décollage rapide du CMTF, y compris la formation et le renforcement des capacités ;
- attendre avec intérêt le lancement du CMTF pour le GdG, qui sera l'expression concrète des efforts de collaboration de l'UA et des parties prenantes pour éradiquer les crimes et délits maritimes sur le continent ; et
- appeler les partenaires bilatéraux, régionaux et internationaux à continuer à fournir le soutien et les ressources nécessaires pour combattre les crimes et délits maritimes ainsi que tous les autres actes maritimes illicites dans la région.

## VI. PARTICIPATION



13. Il est prévu que tous les États membres de l'UA de la région du GdG, les organismes régionaux/REC et les RM concernés, participent à la réunion. Il est attendu que des représentants de la communauté internationale y participent également.

## **VII. PRÉSENTATIONS**

14. Des exposés et des déclarations seront assurés par les personnes suivantes :

- Le Représentant permanent de la République fédérale du Nigeria et président du Conseil de Paix et de Sécurité pour le mois de décembre 2022 ;
- Le Commissaire aux Affaires politiques, à la Paix et à la Sécurité ;
- Le Secrétaire exécutif de la CGdG ;
- Le Représentant du Centre de coordination interrégional, Yaoundé (CRESMAO/CRESMAC) ;
- Le Coordonnateur des experts pour la mise en place du CMTF ;
- Le Chef d'état-major de la marine du Nigeria ;
- Le Chef d'état-major de la marine du Congo ;
- Le Représentant de la CEEAC ;
- Le Représentant de la CEDEAO ;
- Le Représentant de l'UNOAU ;
- Le Représentant de l'UE.

## **VIII. DATE ET LIEU**

15. La réunion virtuelle est prévue le lundi 19 décembre 2022 à 10h00, heure d'Addis-Abéba, en utilisant la plateforme ZOOM. Il est attendu que le CPS adopte un communiqué à l'issue de la réunion.



2022-12-19

# Communiqué of the 1128th Meeting of the Peace and Security Council, held on 19 December 2022 on Maritime Security in the Gulf of Guinea.

Peace and Security Council

African Union Commission

---

<https://papsrepository.africa-union.org/handle/123456789/1784>

*Downloaded from PAPS Digital Repository, Department of Political Affairs, Peace and Security (PAPS)*