

AFRICAN UNION  
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE  
UNIÃO AFRICANA

---

Addis Ababa, Ethiopia P. O. Box 3243 Tel: 5517 700 Fax: 5511299  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

SC12400

**CONSEIL EXÉCUTIF**  
**Vingt-cinquième session ordinaire**  
**20-24 juin 2014**  
**Malabo (Guinée Équatoriale)**

**EX.CL/862(XXV)Add.6**  
**Original : Français**

**LA PIRATERIE MARITIME**  
***(Point proposé par la République Togolaise)***

**LA PIRATERIE MARITIME**  
**(Point proposé par la République Togolaise)**

**I. CONTEXTE**

1. Les Gouvernements des pays africains, que ce soit au niveau continental, régional ou national ont pleinement pris conscience de l'apport des mers et des océans dans le développement socio-économique de l'Afrique. Ils sont tous absolument mobilisés au chevet de l'économie maritime africaine et par conséquent, déterminés à mener un combat sans précédent contre ce fléau particulièrement préoccupant qu'est la piraterie maritime, comme en témoignent toutes les stratégies et initiatives qui sont prises à cet effet. Citons, rien que les plus récentes : le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée tenu à Yaoundé les 24 et 25 juin 2013, avec son mémorandum et son code de conduite ; la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans-Horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) adoptée en janvier 2014 et son Plan d'action d'opérationnalisation ; la stratégie maritime intégrée de la zone CEDEAO, adoptée le 30 mars 2014 ; la stratégie maritime du Conseil européen pour le Golfe de Guinée du 17 mars 2014 ; celle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à la même période ainsi que les stratégies maritimes nationales de nombreux Etats revues ou rédigées depuis quelques mois.

**II. ANALYSE DE LA SITUATION ET JUSTIFICATION**

2. Le continent africain a près de 30 .725 Km de côtes, 90 ports principaux qui ne traitent que 6% du trafic mondial, même si le transport maritime représente près de 92% du fret à destination et en provenance du continent africain. L'Afrique compte par ailleurs de nombreux cours d'eau navigables et le transport maritime représente près de 92% du commerce extérieur africain.

3. Alors que le continent africain, riche de ses matières premières et de son dynamisme, peut se prévaloir aujourd'hui d'une croissance économique remarquable, la piraterie maritime et le brigandage, deux versions d'un même fléau, continuent à faire peser sur le principal moteur des flux économiques panafricains une menace tout particulièrement inquiétante.

4. Il n'est pas un pays, quand bien même il serait dépourvu de façade maritime, qui ne soit profondément tributaire des échanges maritimes régionaux mais surtout intercontinentaux. La part de l'économie maritime dans l'économie générale des Etats côtiers est prépondérante (parfois 70% du PIB et les  $\frac{3}{4}$  des ressources fiscales), tandis que les Etats enclavés dépendent stratégiquement des flux commerciaux maritimes transitant via les Etats riverains des océans. Au-delà de l'Afrique, une part conséquente des approvisionnements en énergie et matières premières des pays industrialisés part des eaux africaines ou transite par elles.

5. C'est dire que l'impact de la piraterie peut être stupéfiant, au sens premier du terme, en ruinant durablement ce pilier économique maritime.

6. Certains pays en ont fait l'expérience, comme le Bénin à l'été 2011, provoquant ce cri d'alarme du Président Boni Yayi, amenant la communauté internationale à réagir, notamment par les résolutions onusiennes 2018 et 2039 sur les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le Golfe de Guinée. Beaucoup de pays rationalisent aujourd'hui leur économie maritime : taxations maîtrisées, développement portuaire, infrastructures stratégiques adaptées aux échanges des ports vers l'intérieur, remise à niveau des flottes étatiques assurant la sécurité maritime. C'est vital mais encore fragile. La piraterie maritime demeurera un véritable talon d'Achille pour l'avenir même de nos économies tant que quelques bandes mafieuses conserveront la capacité à nuire profondément et durablement à ce qui est construit par d'autres.

7. Les populations côtières dont les mers constituent les sources traditionnelles de revenu voient leur économie également impactée par l'insécurité, la pêche illicite, la pollution liée à l'exploitation des ressources pétrolières et à leur transport. Ce sont elles qui, appauvries mais toujours à charge d'âmes, peuvent se tourner vers ces mêmes activités illicites, dont la piraterie, afin de combler des fins de mois difficiles pour nourrir leurs familles. Ces populations constituent un axe prioritaire d'accompagnement, comme de vigilance.

8. Croire que le phénomène est plus ou moins contrôlé est une vue de l'esprit. Certains Etats, qui hier se croyaient à l'abri, ont fait la douloureuse expérience de premiers actes de piraterie, soit liés au développement des modes opératoires des bandes les mieux organisées, soit à l'émergence chez eux de premiers réseaux criminels. Les statistiques rassurent à l'Est de l'Afrique, inquiètent à l'Ouest et au Centre. Mais qui peut dire quel pays restera à l'abri ?

9. Qui peut croire que l'amélioration d'une poignée de chiffres est le signe d'une amélioration durable ?

10. De toute évidence, les Etats, les organisations régionales, la communauté internationale tout entière sont au chevet de l'économie maritime africaine. Tant de fées sont penchées sur le berceau de la sécurité maritime africaine, qu'il ne semble plus possible aux pirates de continuer à sévir.

11. Et pourtant, l'impact est-il aujourd'hui perceptible ? Combien de résolutions, de mesures décidées aux plus hauts niveaux des Etats ou des communautés régionales ou internationales sont aujourd'hui transcrites en actions concrètes, adaptées et opérationnelles ? Alors que beaucoup ont commencé à prélever des taxes sur les échanges commerciaux maritimes, quels financements sont déjà réellement employés pour améliorer la sécurité maritime ? Nous sommes bien d'accord pour reconnaître qu'il faut du temps à la mise en œuvre des mesures décidées, parfois au terme de difficiles processus et Rome elle-même ne s'est pas bâtie en un jour. Pour autant, il faut tenir l'effort dans la durée et conserver la lutte contre la piraterie, ainsi que les autres formes graves d'insécurité maritime, en haut des agendas de nos rencontres.

12. Il ne saurait être question d'efficacité sans réelle coordination. Au sein des Etats, comme des organisations régionales, mais aussi de la communauté internationale. La criminalité profite des failles et de l'entropie. Nos lenteurs, nos

dissensions, mais aussi la piètre coordination de l'appui international sont de fertiles terreaux à l'insécurité maritime. Il s'agit de formation, d'entraînement et de préparation à la lutte, de développement et de partage des moyens dédiés, d'amélioration du cadre et des compétences juridiques spécifiques au maritime, de consolidation et de transcription des accords et conventions internationaux et régionaux, de montée en puissance des structures nationales, régionales et suprarégionales de partage et de coordination. *Pour bénéficier d'un appui réellement adapté à nos besoins, il devient urgent de convoquer à une même table, sous notre contrôle, les prestataires internationaux qui avancent aujourd'hui en ordre dispersé.* Par ailleurs, les nouvelles compétences que nous développons dans la maîtrise du fait maritime doivent servir à l'émergence d'une véritable pensée africaine centrée sur ce domaine, notamment par la montée en puissance de centres d'excellence dédiés, fédérant les énergies, émulsifiant les pensées, définissant les orientations comme les actions, créant une identité maritime africaine adaptée aux besoins et aux us propres à ce continent.

13. Pour conclure, rappelons que la lutte contre la piraterie ne se gagne pas en mer, mais à terre. L'arsenal répressif a souvent un temps de retard sur la réactivité des malfaiteurs, leur capacité à s'adapter et à anticiper. Un premier axe est de traiter les questions de fond qui ont conduit certaines populations à se tourner vers la criminalité. Un second est de malmener l'économie parallèle liée à la piraterie, où bunkering, vente de produits pétroliers dérobés, blanchiment des sommes gagnées illicitement sont des facettes d'une même problématique qui se règle par la collaboration effective et permanente des services, forces, administrations, organisations internationales spécialisées, Etats et communautés régionales et suprarégionales, œuvrant de concert pour briser ce modèle économique aujourd'hui insolemment prospère. Enfin, un dernier axe est de considérer l'ensemble de l'insécurité maritime, en ne laissant pas les priorités du moment permettre à d'autres formes de criminalité de prospérer loin des feux de l'actualité.

14. Certes, les côtes africaines sont victimes de la piraterie, mais la pêche illicite est un autre monstre marin aux conséquences économiques et sociales très préoccupantes, tandis que le trafic international de drogue n'a jamais quitté vraiment nos eaux, allant parfois jusqu'à la déstabilisation des Etats. En toute fin, rappelons quel danger planétaire représenterait le rapprochement entre mafieux et terroristes.

### III. OBJECTIFS

15. L'objectif visé par la présentation de ce point par la République Togolaise est d'aboutir à la convocation d'une Conférence sur le sujet.

#### a) *Objectif général de la Conférence envisagée*

16. L'objectif général de la Conférence est de réunir autour d'une même table les Gouvernements des Etats membres (Ministères, Administrations et Organismes concernés par les activités maritimes), Communautés Economiques Régionales (CER), Institutions et Organisations Africaines spécialisées dans les questions maritimes et connexes, Organisations Internationales traitant les questions maritimes et connexes, Organisations Non Gouvernementales et partenaires au développement. La Conférence devrait permettre à toutes ces parties prenantes de

réfléchir ensemble sur le fléau que constitue la piraterie maritime ainsi que tous les actes criminels commis en mer, leurs causes profondes et d'examiner les voies et moyens d'y mettre fin de façon durable.

*b) Objectifs spécifiques de la Conférence envisagée*

- (i) Mettre au point des mesures efficaces et concrètes pour lutter contre la piraterie et les autres actes criminels commis en mer, tels que les vols à main armée en mer en vue d'assurer à la navigation internationale la sécurité et la sûreté ;
- (ii) Prendre des mesures pour renforcer la coopération, notamment en matière d'échange d'informations, de poursuites des auteurs présumés d'actes de piraterie ou d'autres actes criminels commis en mer ou encore de personnes qui facilitent le financement de tels actes, conformément au droit international applicable ;
- (iii) Promouvoir et renforcer l'assistance des partenaires dans la lutte contre ces fléaux et le renforcement des capacités maritimes des pays africains ;
- (iv) Promouvoir la protection des intérêts des chargeurs africains ainsi que de tous les acteurs internationaux du secteur maritime ;
- (v) Accroître la compétitivité de l'Afrique dans le commerce intra-africain ainsi que le transport en transit vers les pays sans littoral et
- (vi) Améliorer le secteur maritime en matière du développement socio-économique et environnemental.

#### **IV. CONCLUSION**

17. Comme indiqué plus haut, l'Union Africaine a adopté à son Sommet de janvier 2014 tenu à son siège à Addis Abeba, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'Horizon-2050 (Stratégie AIM 2050) assortie d'un Plan d'action d'opérationnalisation. De nombreuses stratégies nationales, régionales voire internationales ont également été adoptées au cours des derniers mois, certaines focalisées sur la sécurité et la sûreté maritimes.

18. L'organisation d'une telle Conférence serait la démonstration que l'Afrique est résolument engagée à faire en sorte que ses mers et ses océans soient protégés, sécurisés afin que ses populations profitent pleinement de l'énorme potentialité économique dont ils regorgent. Ce serait, d'évidence, l'amorce de la mise en œuvre de notre Stratégie AIM 2050 et l'occasion permettrait, sans nul doute, de coordonner les différentes solutions préconisées dans les différentes stratégies pour une lutte commune, coordonnée et résolue en faveur de la sécurité et de la sûreté de l'espace maritime africain au service du développement de l'économie maritime du continent et de toute l'humanité.

19. C'est pourquoi, le Togo, demande le soutien de tous les Etats membres de l'Union à sa proposition.

**AFRICAN UNION UNION AFRICAINE**

**African Union Common Repository**

**<http://archives.au.int>**

---

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

---

2014

# Maritime piracy (Item proposed by the Republic of Togo

African Union

African Union

---

<http://archives.au.int/handle/123456789/4561>

*Downloaded from African Union Common Repository*