



Revue des Sciences Sociales

Numéro 3 | 2023 | Vol. 1

Varia – décembre 2023

ACTES ILLÉGAUX PIRATERIE ET DE TERRORISME MARITIMES : LA ZONE CÔTIÈRE CAMEROUN ENTRE MENACE, LUTTE ET DÉSUÉTUDE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ENTRE LE XX^E ET LE XXI^E SIÈCLES

ILLEGAL ACTS OF MARITIME PIRACY AND TERRORISM : THE CAMEROON COASTAL ZONE BETWEEN THREAT, STRUGGLE AND OBSERVATION OF INTERNATIONAL CONVENTIONS BETWEEN THE 20TH AND 21ST CENTURIES

Ndjobo Timothée **TOMO**

RÉSUMÉ

Phénomènes anciens que l'espace maritime connaît encore aujourd'hui, la piraterie et le terrorisme sont des activités illicites influentes dont les agressions menacent la stabilité des États. Amplifiées, ils portent atteinte à la souveraineté des États. Les risques, malgré des mécanismes sécuritaires palliatifs, demeurent improductifs faute du cadre juridique international de certaines conventions dépassées voire inactualisées. Cela dévoile l'absence d'un droit international maritime capable à lutter efficacement contre ces agressions évoquées au sommet de Yaoundé de juin 2013. Cette communication, par l'exemple de la côte du

Cameroun, dégage le dépassement des accords internationaux face à un combat d'un « État- littoral » contre des phénomènes anciens mais « contemporanisés ». L'étude est à la fois qualitative et quantitative. Elle s'appuie sur une méthode d'analyse synthétique des données issues de différentes sources à la fois écrites et iconographiques et bien d'autres pour sa meilleure structuration.

Mots-clés : Actes illégaux, piraterie, terrorisme, menaces, lutte, conventions internationales.

ABSTRACT

Old phenomena that maritime space knows still today, piracy and terrorism are influential illicit activities whose

aggressions threaten the stability of the States. Amplified, they undermine the sovereignty of the States. The risks, in spite of palliative sedentary

mechanisms, remain unproductive fault of the international legal framework of certain even inactualized exceeded conventions. That reveals the absence of a maritime international law able to fight effectively against these aggressions evoked at the Summit of Yaounde of June 2013. This communication, for the example of the coast of Cameroun, releases the going beyond of the international agreements vis-a-vis a combat of a "littoral State" counters old but "contemporized"

INTRODUCTION

Depuis l'année 1980, en dépit de la volonté d'obviation par l'État du Cameroun des menaces criminelles dans son espace maritime souverain, certes poreux, l'obsolescence des aspects de certaines conventions internationales reste évidemment un réel handicap. Très peu chercheurs se sont penchés jusqu'ici sur cette lecture des choses. En effet, depuis la période antique, la perception de la mer est restée non seulement comme une *res communis*, « chose commune », mais aussi, comme une *res nullius* « qui n'appartient à personne » (Kane et al. 2005 : 10-15). Ce statut auquel s'ajoute son immensité naturelle a toujours fait d'elle aussi bien un milieu libre de toute activité, de même celui propice aux agressivités diverses. C'est le cas de la piraterie et du terrorisme maritime aux allures antinomiques et, auxquels n'échappent pas des États à littoral comme le Cameroun.

L'objectif de ce travail est de présenter et de comprendre deux phénomènes dont la similitude des modes opératoires maritimes illégaux menace l'espace côtier camerounais. Toutefois, l'État du Cameroun tente de les éradiquer en faisant face à la caducité de la réglementation internationale. Son intérêt est de mettre en lumière qu'au-delà sa souveraineté comme État indépendant depuis le 1er janvier 1960, le Cameroun est victime, comme de nombreux pays en Afrique et dans le monde des menaces permanentes ou rebondissantes depuis les années 80, de deux phénomènes illicites qui sont à la charnière des activités maritimes criminelles transnationales. Cela se justifie par le fait que le pays en fait face dans ses eaux territoriales et même jusqu'au niveau des villes côtières comme Douala et Limbé bien que ces phénomènes soient universellement condamnés par de nombreuses conventions internationales jugée dépassée au XXI^e siècle. C'est le cas de la convention de Montégo Bay

phenomena. The study is at the same time qualitative and quantitative. It is based on a method of analysis synthetic of the data resulting from various at the same time written and iconographic sources and well from others for its best structuring.

Keywords : Illegal acts, piracy, terrorism, threats, fights, International Conventions.

de 1982 et celle de Rome de 1988 (Burnett 2003: 80-87). La désuétude de certains aspects de leurs articles ne souffre d'aucun doute, si les États veulent lutter efficacement contre ces violences maritimes spécifiques. D'ailleurs, si la piraterie se limiterait à la satisfaction des besoins socio-économiques, le terrorisme serait altruiste et généralement destiné à la poursuite des objectifs entre autres, politiques, religieux ou idéologiques. L'illicéité et la criminalité des actes de pirateries et de terrorisme maritime dont le Cameroun est victime ont été dévoilés par des auteurs comme Vincent Ntuda Ebodé. La présente contribution pose donc le problème de la désuétude des conventions internationales face à des menaces de piraterie et terrorisme maritimes qu'un État comme le Cameroun subit et tente d'en éradiquer. En clair, est-il possible à l'État du Cameroun de pallier avec efficience aux menaces de la piraterie et du terrorisme maritimes sur sa côte face à la caducité de certaines conventions internationales ? L'approche de notre étude est une analyse synthétique reposant sur l'adoption d'une méthodologie qui ne s'éloigne pas des techniques de collecte des données fondamentales et d'exploitation de nombreuses sources, notamment des ouvrages généraux et des publications scientifiques, des mémoires, des thèses. Elle a capitalisé une collecte d'informations soumises à la critique.

La réponse aux différentes interrogations subjacentes de cette étude impose une triple attitude : d'abord, il est nécessaire de ressortir globalement les origines lointaines de ces actes criminels en mer, ensuite de présenter la réalité de cette menace sur la côte du Cameroun et les actions palliatives de l'État, enfin s'appesantir sur la désuétude de certaines conventions internationales pour une lutte efficace contre ces actes illicites fondant l'intérêt et l'originalité de ce travail.

1. LA GENESE TRÈS ANCIENNE ET « CONTEMPORANISÉ » DE LA PIRATERIE ET DU TERRORISME MARITIMES

Aujourd'hui, même s'ils se perçoivent comme des phénomènes contemporains, la piraterie et le terrorisme maritimes sont des phénomènes très anciens. Toutefois, malgré leur résurgence inquiétante, ils demeurent des réalités dont l'origine n'est pas toujours très connue et qui mérite d'ailleurs une clarification. Alors, comment la piraterie et le terrorisme maritimes sont-ils nés ?

1.1. Le phénomène de piraterie maritime

Étymologiquement, le mot pirate a une origine greco-latine. En Grec, le terme vient de πειρατής (peiratês), une dérivée du verbe πειράω (peiraô) dont la signification est «s'efforcer de», «essayer de», «tenter sa chance à l'aventure» (Kane et al. 2005 : 15-21). En latin, il vient de *pirata*: celui qui tente la fortune, «qui est entreprenant». La piraterie est un acte illicite de violence, de détention ou de déprédation commis par un navire privé agissant à des fins privées dirigé contre un navire, des personnes ou des biens se trouvant en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun État. Depuis la période antique, elle existe et est connue des historiens. Au III^e siècle avant Jésus Christ, les premiers écrits faisant état d'actes de piraterie font leur apparition (Heller-Roazen 2010 : 10-11). Dans son ouvrage : *Naturalis Historia*, Plin l'ancien note que « des archers doivent prendre place à bord des bateaux de commerce navigant au large du pays tamoul ». Ce qui implique que la mer au Sud de l'Inde était à cette époque infestée de pirates (Kane et al. 2005 : 38-39).

Au Moyen-âge, le sens du mot «piraterie» avait une restriction et sa dénomination renvoyait aux actes de banditisme et des rimes arpentant l'espace maritime pour dépouiller des navires marchands. La piraterie fut donc une grande menace dans la Mer méditerranéenne après la chute de l'Empire Romain durant le haut Moyen-âge. Pareillement, après le déclin, les royaumes musulmans chassés d'Espagne dont les premiers furent des Maures, la course des corsaires-moudjahidines barbaresques qui vivaient de la piraterie commença, à mesure que le jihad maritime s'éloignait derrière le simple appât du gain (Kane et al. 2005 : 15-21). Aussi, l'ensemble des civilisations anciennes qui

s'approprièrent une marine connurent-ils le phénomène de la piraterie. Le cas des Phéniciens et des Mycéniens (Kane et al. 2005 : 40-42), car, une considération de la mer leur conférait les atouts dans un espace libre où règne la « loi du plus fort ».

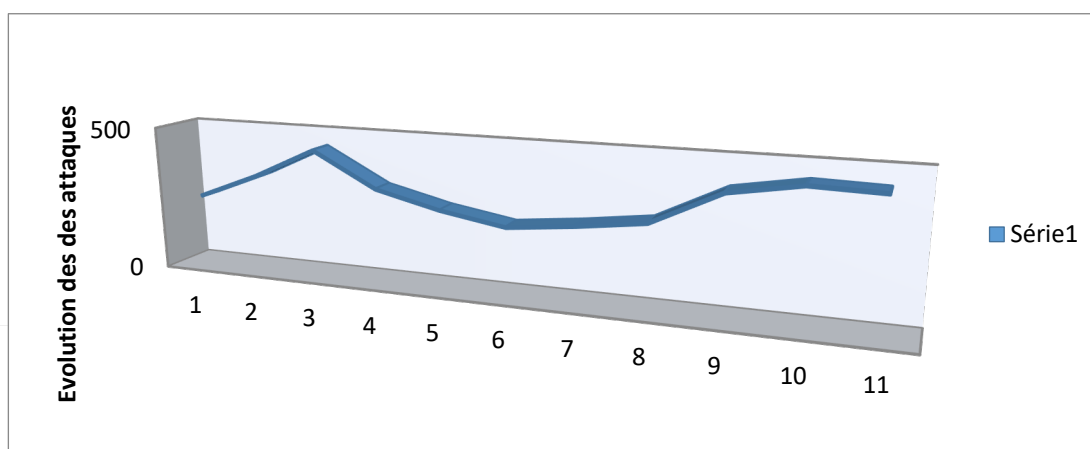
La piraterie est aussi connue des juristes comme Cicéron qui pensa des pirates qu'ils sont des *communis hostis omnium* ou ennemis communs à tous (Kane et al. 2005 : 28- 29). Il apporta une explication dans son traité *De officiis* qu'en tant qu'«ennemi de tous» (*communis hostis omnium*), le pirate ne devait pas être considéré comme un ennemi légitime envers lequel on est tenu de respecter certains devoirs ; ainsi, d'après le philosophe romain, l'obligation de tenir parole et d'honorer ses serments ne s'appliquait pas au cas où l'on avait affaire aux pirates (Heller-Roazen 2010 : 13-22). Cette perception de leur identification leur revenait du fait de leur détachement à la catégorisation juridique). D'ailleurs, dans le domaine du droit international, la piraterie est généralement considérée comme le plus ancien exemple d'utilisation du principe de juridiction universelle. Piller les navires en haute mer, bloquer les routes commerciales ou mettre en danger les communications maritimes était considéré par les États souverains comme étant *hosti humanis generis* ou crimes contre l'humanité (Broquet 2008 : 50). Puisque la piraterie, par définition, est pratiquée en dehors des juridictions nationales (Heller-Roazen 2010 : 13-22). Les poursuites engagées par des états souverains contre des pirates constituent donc une situation juridique exceptionnelle.

Jusqu'en 2011, l'*International Maritime Bureau* a élaboré un répertoire de 406 incidents, 153 navires pris d'assaut, 49 détournés et 120 ont été la cible de tirs. Près de 1 052 membres d'équipage ont été pris en otage ; on dénombre 68 blessés et 8 tués. La zone Nord Est de l'Afrique totalise à elle seule 217 incidents. On note également les attaques qui eurent jusqu'alors lieu dans le Golfe d'Aden, dans l'océan Indien et jusqu'à 1000 milles marins des côtes de la Somalie. Entre 2001 et 2011, l'IMB a dévoilé de nombreuses attaques à travers le monde conformes, à savoir : 254 (en 2001), 341 (en 2002), 445 (en 2003), 329 (en 2004), 276 (en 2005), 239 (en 2006), 263 (en 2007), 293 (en 2008), 406 (en 2009), 445 (en 2010), et 439 (en 2011) laissant dégager tant une montée, tantôt une diminution de ces crimes

(International Maritime Office 2018 : 14-16) (voir le graphique ci-après). Parmi celles-ci, plusieurs pays du Golfe de Guinée (Nigéria, Cameroun, Gabon, Guinée- Équatoriale et Angola) ont révélé une croissance sensible des attaques initiées par des pirates ou par des mouvements rebelles contre des pétroliers et des plate- formes offshore, précédant souvent une prise d’otages de leurs personnels. Le Delta du Niger a été le théâtre de violences régulières perpétrées par des groupes armés qui, depuis 2006, ont multiplié les enlèvements d’employés du secteur pétrolier, les attaques d’installation pétrolières et

divers sabotages. La grande majorité des incidents a été observée dans les eaux territoriales du Nigeria et les mêmes actions ont plutôt lieu en haute mer. En septembre 2008, environ cinquante «gangsters des mers» lourdement armés ont débarqué à Limbé, ville camerounaise avec leurs embarcations rapides. Ils prirent d’assaut six banques du centre-ville. Cette attaque a été la cause d’un mort durant le braquage, puis les pirates ont repris le large. Cette « attaque amphibie » a probablement servi de test de la sécurité côtière camerounaise (Eudeline 2018: 11).

Fig. 1 : courbe de l’évolution des agressions maritimes dans le monde entre 2003 et 2011



Source : T. Tomo Ndjobo, à la base des informations compilées l’International Maritime Office, juin 2018.

De cette courbe indubitablement, il se dégage qu’à travers les océans, certaines années ont été très agressives et d’autres moins. L’on peut lire dans ce graphique que la courbe est ascendante au niveau des années 2003 et 2010 ; alors qu’une année comme 2006 a été moins inquiétante.

1.2. Le terrorisme maritime

Le concept de terrorisme renvoie à une situation où à une doctrine d’installation de la peur dans un milieu donné. D’ailleurs, le mot est issu du latin *Terror* qui signifie «terreur» et *Oris* qui signifie «effroi, épouvante». Toutefois, la reconnaissance d’une définition au terrorisme en général ou d’une convention relative au terrorisme maritime, en particulier demeure encore un réel problème pour les spécialistes (Roche 2000 : 8). Au-delà de cette difficulté, indubitablement les actes de terrorisme dans leur diversité sont commis pour des fins généralement politiques ou publiques. Pour J. L. Marret, c’est un « Substitut de la guérilla, moyen d’expression des faibles, usage alternatif de la

diplomatie d’un État, il désigne encore ceux qui sont vus par d’autres comme des résistants, "terroriste" comme "fasciste [...]» (Marret 2000 : 98-100). Le Dictionnaire universel, quant à lui, le définit comme un : «usage systématique de la violence (attentats, destructions, prise d’otages, etc.) auquel recourent certaines organisations politiques pour favoriser leurs desseins afin d’impressionner la population et créer un climat d’insécurité » (Le Dictionnaire universel 2002 :11). Le terroriste lui-même étant perçu comme un partisan ou un agent d’un régime de terreur ou un Activiste révolutionnaire. A la vérité, le terrorisme serait né à l’époque moderne de notre ère. L’auteur J. Michelet semble le situer au sein de l’église. Il affirma d’ailleurs : «Nos terroristes du quinzième et du seizième siècle ont été des moines. Les prisons monastiques furent toujours les plus cruelles» (Michelet 1845 :17). Dans son ouvrage, il y ressort sans ambages un lien étroit entre la cruauté et le terrorisme qu’il soit sur terre, dans les airs ou en mer.

Spécifiquement, le terrorisme maritime est une réalité du XXI^e siècle. Pour beaucoup d'auteurs comme Roche, elle est une dérivée de la piraterie adaptée au monde moderne. C'est par exemple dans le cas des prises d'otages à bord. Roche situe l'origine de l'expression en remontant jusqu'à la Révolution française (Roche 2000 : 54). En effet, l'exercice préalable du terrorisme maritime s'oriente vers les navires marchands car ils suscitent une grande convoitise du fait du transbordage permanent des substances dangereuses très souvent liées à l'armement biologique ou chimique. Bien plus, le terrorisme maritime s'attaque généralement aux ports, aux édifices portuaires, touristiques ou industriels, aux bâtiments de guerre, aux banques et mêmes aux populations. Encore peu connue dans le continent européen, cette forme de gangstérisme reste répandue en Asie du Sud-est. Toutefois, elle est une réalité dans le Golfe de Guinée. Les raisons sont celles d'une exploitation abusive du pétrole dans le Delta du Niger au détriment des populations locales éloignées de toutes jouissances des retombées économiques, mais sont victimes des conséquences environnementales. Cette situation est à l'origine de certains mouvements armés comme le MEND (Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger) dont l'objectif est resté de faire sauter des oléoducs ou pipe-lines. Sur le plan de l'économie, les actions du groupe ont connu une réelle influence si l'on estime que la production de pétrole du Nigeria, concentrée dans le delta du fleuve Niger s'élève pour le moment d'environ un 1,8 million de barils par jour contre 2,6 en début 2006, au lieu de passer à 4 millions de barils par jour selon ses estimations en 2016 (Eudeline 2018).

2. LA CÔTE DU CAMEROUN : UN MILIEU MENACÉ PAR LA PIRATERIE ET LE TERRORISME MARITIMES

Organisés à partir de la mer par l'option des agressions conventionnelles ou non, la piraterie et le terrorisme maritime se caractérisent par des actions menées en tous lieux à l'encontre des populations côtières, de navires, de leurs passagers et de leur équipage. Le Cameroun, grâce à une position géographique à façade littorale dans le Golfe de Guinée n'échappe pas à ce type d'agressions. Des événements attestent la réalité de ces menaces.

2.1. Des actes aux causes multiples

Si les causes des actes de piraterie et de terrorisme maritimes se caractérisent par leurs diversités et leurs variétés, ils trouvent toutefois leur fondement sur plusieurs facteurs. À l'analyse des actes contemporains dont le BMI fait en permanence un inventaire, des actes de piraterie et de terrorisme maritimes reposent généralement sur les facteurs politiques et socio-économiques qui caractérisent de nombreux appétits.

2.1.1. L'instabilité politique des pays voisins et la porosité des frontières maritimes camerounaises

Il est difficile aujourd'hui de dissocier la piraterie, le terrorisme maritime et l'instabilité politique (Frecon 2002 : 21-22). À la vérité, l'instabilité politique et la théâtralisation de la violence comme conséquence directe que connaissent certains pays de la sous-région sont à l'origine de nombreux actes de piraterie et de terrorisme maritime connus au Cameroun (Frecon 2002 : 56). L'auteur E. Ngodi note d'ailleurs : « Le Delta du Niger est le théâtre de violences régulières perpétrées par des groupes armés qui, depuis 2006, ont multiplié les enlèvements d'employés du secteur pétrolier, les attaques d'installations pétrolières et divers sabotages » (Ngodi 2010 : 34). Ainsi perçue, la violence que connaissent des pays voisins à l'exemple du Nigeria et de la RCA, en situation d'instabilité politique ont des répercussions dans les eaux territoriales camerounaises. L'actualité de ces deux pays dévoile respectivement la guerre de religion avec le mouvement islamiste *Boko Aran* et la guerre fratricide entre diverses factions et milices armées. Cette situation, si elle provoque une réelle anarchie, elle favorise aussi la piraterie (Batemanet al. 2008: 43-44) sur la côte du Cameroun. Celle-ci s'illustre par la porosité de ses frontières maritimes, la faiblesse des mesures de sécurité (faible surveillance des frontières, corruption, impunité, absence de rigueur dans l'application des textes) : l'Incapacité du pays à pouvoir gérer la sûreté de ses eaux territoriales due à une insuffisance des équipements de surveillance maritime et terrestre et une collaboration interne difficile en matière de surveillance des côtes et des zones maritimes. Avec des corps appropriés comme la Marine nationale et le BIR Delta, les prérogatives de surveillance côtière restent entre les mains de l'armée.

2.1.2. Les influences socio-économiques et le soutien médiatique

Si les actes de piraterie et de terrorisme maritimes dont la côte du Cameroun est victime découlent des raisons liées à un processus d'effondrement de certains États voisins issu de la déstructuration du tissu social sans négliger la criminalisation et la prédation du politique, il reste difficile de faire fi du cas particulier de la pauvreté. Fondamentalement, elle est un argument poignant pour justifier de tels actes criminels dans l'espace maritime camerounais (Burnett 2003 : 117). Avec une considérable croissance du chômage et de la pauvreté dans de nombreux Etats du Golfe de Guinée, la piraterie est une occasion d'espoir ou l'une des voies pour sortir de la pauvreté et militer pour l'enrichissement illicite. Ce qui a fait dire à un Représentant Spécial du Secrétaire Général de l'ONU en terre africaine :

La pauvreté, le manque d'emploi, l'environnement difficile, le niveau pitoyablement bas des revenus, la réduction des ressources maritimes en raison de la sécheresse et de la pêche illégale et l'instabilité de la situation politique de sécurité contribuent tous à la hausse et la poursuite de la piraterie (Ahmedou 2008: 15).

Bien plus, si le but du terrorisme maritime reste politique, celui de la piraterie est la recherche du profit. Les prises d'otage des individus et les assauts sur des navires orchestrent des tueries et généralement sont liés à la quête des gains par les pirates. D'ailleurs, parmi de nombreuses motivations qui développent la piraterie moderne et que l'on peut relever, au-delà des équipages des navires cargos qui sont peu nombreux et non armés (une vingtaine d'hommes sur un navire de 150 mètres), il y a aussi la réalité inquiétante des navires marchands dont le déplacement à faibles vitesses (entre 20 et 40 kilomètres par heure) et la manœuvre difficile, faute d'un grand tonnage. Puis, au registre de ce chapelet, il y a également d'importantes sommes d'argent liquide qui se retrouvent le plus souvent dans les navires. En effet, originaires en grande partie des pays en voie de développement d'Asie et d'Afrique, les équipages qui embarquent parfois pour une longue durée, en moyenne 6 à 9 mois, perçoivent la majeure partie de leur salaire en liquide à bord. Donc, les pirates ayant peu d'intérêt pour la marchandise

transportée, leur attirance repose plutôt sur les affaires personnelles de l'équipage et sur les coffres-forts qui ont la paye du personnel et les taxes portuaires. Aussi, dans son témoignage devant le Comité sur le Transport et l'Infrastructure, le Sous-comité sur le Transport Maritime et les Garde-côtes, du congrès américain, le 4 février 2009, Peter Chalk, un analyste politique au sein de la Rand Corporation, une organisation à but non lucratif dont l'objet est de contribuer à améliorer les prises, de décision par l'intermédiaire de recherches et d'analyses objectives, estima que « la piraterie est avant tout un phénomène économique, avec pour objectif principal pour ses auteurs, la réalisation d'un profit » (Chalk 2009 : 66). Dès lors, elle apparaît donc comme une activité à but lucratif dont l'objectif demeure un grand soutien aux organisations criminelles pour une garantie d'un appui financier. Une telle dynamique est ainsi favorable à la croissance des dites organisations qui désormais, peuvent acquérir des armes, de moyens logistiques et se constituer une puissance financière aux capacités de corruption élevées soit pour l'achat d'une quelconque protection voire un engagement des leaders dans la vie politique.

Par ailleurs, le but recherché par la piraterie et le terrorisme maritime est l'appui des médias. A la vérité, les visées premières des pirates et des terroristes en mer dans leurs différents modes opératoires sont très souvent des attaques à quai ou au mouillage et vol des effets personnels de l'équipage et des attaques en mer dans un but de détournement du navire dans l'objectif d'en faire un « bateau fantôme » ou dans l'objectif d'obtenir une rançon. Toutefois, ils sont généralement dénués de la volonté d'un simple abattage ou tuerie des individus. Il est le plus souvent question pour ces criminels d'obtenir aussi par le scandale une vaste campagne médiatique. Elle est assurée par des organes d'information audiovisuels grâce à une immense publicité. Car, la piraterie et le terrorisme maritime, pour leur subsistance, ont besoin d'un appui médiatique. Toutefois, doit-on le noter, la publicité que les médias offrent à ces actes criminels est non seulement source de stimulation et de propagation de telles pratiques, mais également elle a pour objectif de dévoiler la vulnérabilité de l'État victime.

2.2. Des réalités incontestables par leur existence, mais contrecarrées par l'État

La piraterie maritime dans les temps anciens était tout acte de crime ou de pillage perpétré contre un navire de commerce en haute mer pour s'emparer de sa cargaison. Aujourd'hui, elle est tout acte criminel, de vol, de pillage ou de cambriolage sciemment perpétré contre un navire, son équipage ou sa cargaison, ou tout acte similaire mené contre une installation offshore ou son personnel, ou contre une ressource sur terre depuis la mer ou par voie maritime. L'on peut aller plus loin en ajoutant des actes de braconnage en milieu marin qui détruisent des espèces qui se raréfient et donc, protégées ; la pêche dans des zones interdites en utilisant des pratiques interdites ne sont autres que des actes de piraterie.

En effet, jusqu'en 1980, la piraterie et le terrorisme maritime sont presque méconnus dans la zone côtière du Cameroun (Fig. 2 ci-après). C'est alors vers la seconde moitié de ces années douloureuses du pays par la crise économique que déclenchent particulièrement des actes de piraterie au large de la presqu'île de Bakassi. Progressivement, ces actes connurent une évolution considérable entre 1990 et 2008 avec des caractéristiques que ressort une analyse du géostratège Ntuda Ebodé :

Des cambriolages sur des plates-formes de forage; des pêches à la dynamite dans les zones d'exploitations pétrolières truffées de câbles électriques de haute tension sous-marins et de tuyaux sous-marins véhiculant des gaz et des liquides (dont du pétrole) sous forte pression; des pêches artisanales et industrielles pratiquées par des piroguiers riverains et des chalutiers peu soucieux du respect de l'interdiction de toute autre activité dans des zones parfaitement délimitées et strictement réservées aux activités pétrolières ; des vols sur des navires de commerce au mouillage à la zone d'attente et au port de Douala et des attaques des chalutiers de nuit au cours desquelles les équipages sont délestés de leurs biens personnels et des sommes d'argent et caisses de poissons sont récupérées (Ntuda 2010: 43).

Doit-on le noter, ces actes de violence ont dévoilé une certaine trêve dès janvier 1994, suite au début du différend entre le Cameroun et Nigeria relatif à la revendication des deux parties de la presqu'île de Bakassi comme propriété de chacune. Car, les

forces armées des deux pays contrôlaient désormais la zone jusqu'en juin 2006, date marquée la signature des Accords de Green Tree. Lesdits accords font du Cameroun, le propriétaire de la zone de Bakassi. Dans cette situation de tension, l'on n'énuméra pas de manière inquiétante des actes de piraterie et de terrorisme maritime. Ils furent alors très peu dénombrés. Toutefois, une année environ après les accords de Green Tree, la Presqu'île de Bakassi étant déjà rétrocédée à l'État du Cameroun conformément à la décision de la Cour internationale de justice, la côte du pays a connu dès la fin 2007 à nos jours, plus de cinquante attaques classées comme sérieuses aux allures terroristes. Le 28 septembre 2008 près de cinquante « gangsters des mers » lourdement armés débarquèrent à Limbé avec leurs embarcations rapides. Ils prirent d'assaut six banques du centre-ville et un mort durant leurs braquages, puis reprirent le large. Quelques jours plus tard, ayant remarqué une absence complète d'action ou de réaction au cours de leur test sur la sécurité côtière camerounaise, les criminels de mer renouèrent leur exploit. Plus précisément, le 31 octobre 2008, des pirates dont l'identification se dévoila plus tard comme des terroristes partant du Nigeria frappèrent leur grand coup en attaquant un *Supply boat* (SS SAGITTA) en manœuvre de sécurisation d'un tanker en chargement, ainsi que ce tanker et firent 10 otages dont 7 Français ; 2 Camerounais et 1 Tunisien. On attribua aussi à ces terroristes deux attaques des postes de l'Armée camerounaise à Bakassi, les 12 novembre 2007 et 09 juin 2008 au cours desquelles plusieurs militaires de l'armée camerounaise furent assassinés, un sous-préfet et des matériels emportés (Hugues 2009 : 5-7).

A n'en point douter, l'objectif de ces attaques est la perturbation des flux d'échanges interrégionaux par la création d'un état manifeste d'insécurité côtière du territoire camerounais et l'installation latente de l'incertitude économique et la déstabilisation des populations de façon à atteindre des objectifs politiques. C'est bien ce que l'auteur Eudeline a appelé : le « terrorisme stratégique » (Eudeline 2018 : 14 -151.) qui est étroitement lié aux théories stratégiques maritimes de Julian S. Corbett. En effet, si pour Corbett, la méthode prioritaire par laquelle la victoire ou la prépondérance sur mer pour influencer sur la population ennemie afin d'imposer la paix est la

capture ou la destruction des biens de l'ennemi, privés ou publics ; pour l'amiral Aube parallèlement, la population et l'économie adverses sont perçues comme des centres de gravité avec une recommandation de la guerre contre le commerce (Eudeline 2018 : 143-151). D'où les attaques des banques à Limbé et des prises d'otage sur la côte du Cameroun.

Cependant, face aux menaces sécuritaires et économiques sur la côte camerounaise du fait des actes irréversibles de la piraterie et du terrorisme maritime, une certaine prise de conscience de l'État du Cameroun a favorisé quelques actions. Au-delà de la surveillance de la côte, l'objectif est de contrecarrer dans le temps et dans l'espace la criminalité maritime au plan interne et externe.

Dans le cadre interne ou national, en effet, dès les débuts de ces phénomènes au cours des années 1980, le Cameroun s'est mobilisé par la création de l'opération « Dynamite » que diligenta la Marine nationale. Le but fut de faire face aux cambriolages et à la pêche illicite à la dynamite dans les champs pétrolifères. Cette opération s'acheva en 1994 et son remplacement s'accompagna de la mise sur pied de l'opération Galilée. Cependant, afin de répondre efficacement à la recrudescence du gangstérisme maritime dans ses eaux territoriales et jusque dans les villes côtières, selon l'adage populaire « aux grands maux, les grands remèdes », l'opération Galilée fut conjointe à la création et au déploiement à Bakassi d'un corps redoutable de l'armée camerounaise : le BIR Delta (Ntuda 2010: 43)

Bien plus, dans le cadre de la poursuite des initiatives maritimes de l'État en mer, les autorités camerounaises ont mis sur pied une législation avec les décrets de novembre 2007 sur l'Action de l'État en Mer, celui de juin 2008 portant création d'un comité national de sécurité maritime et le dernier, en novembre 2009, relatif à la pollution en mer. Enfin, dans un contexte où des actes posés par Boko Haram cause de nombreux drames y comprise la mort des milliers de civils et de soldats camerounais à l'Extrême-Nord du Cameroun, le Parlement du Cameroun a adopté lors de sa session de novembre 2014, la Loi n° 2014/028 du 23 décembre 2014 portant répression des actes de terrorisme. Elle a été délibérée et adoptée par le Parlement et promulguée par le Président de la République.

Cette loi vient alors s'inscrire dans le cadre de la mise en œuvre, au plan interne, des mesures préconisées au niveau international en matière de lutte contre le terrorisme. Plus clairement, par exemple les instruments onusiens (résolution 2178 du 24 septembre 2014 du Conseil de sécurité des Nations Unies) et africains (Convention de l'OUA sur la prévention et la lutte contre le terrorisme ou de son Protocole) préconisent des actions fortes à l'encontre des auteurs des actes de terrorisme.

Dans le cadre externe ou sous-régional, le Cameroun a rallié plusieurs organisations sous-régionales pour des actions synergiques de lutte contre la piraterie et le terrorisme maritimes. C'est le cas du Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ayant des prérogatives civiles et militaires rattachées au Secrétariat de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC). Ses principaux axes demeurent :

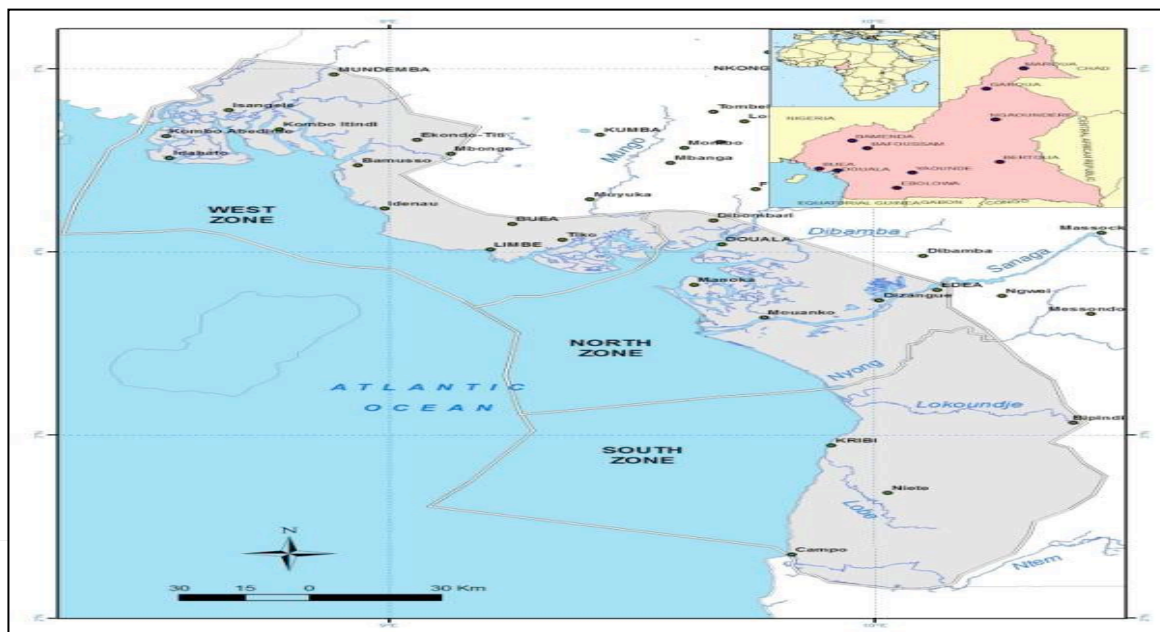
- une Gestion Communautaire de l'Information par la mise en place des mécanismes de recherche et d'échange des informations entre États ;
- la Surveillance Communautaire par la mise en place de procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention ;
- l'Harmonisation de l'Action des États en Mer au plan juridique et institutionnel ;
- l'Institutionnalisation d'une Taxe Communautaire sur la base des mécanismes existants ;
- l'Acquisition et l'Entretien des Équipements majeurs dédiés à la Stratégie pour garantir une capacité opérationnelle minimale à chaque État concerné et l'Institutionnalisation d'une Conférence Maritime afin de maintenir la mobilisation de tous les opérateurs du milieu marin (Ntuda 2010: 43)

Dans le même sillage, au-delà de nombreuses autres actions dans le cadre de la sécurisation maritime de ses eaux territoriales, pour promouvoir la coopération maritime régionale et l'instauration d'un environnement maritime stable susceptible de contribuer à la paix, à l'ordre et au maintien de la prospérité en Afrique, Yaoundé a organisée le Sommet des chefs d'États du Golfe de Guinée du 24 au 25 juin 2013. Un sommet qui est resté conforme à l'Article 100 de la Convention de Montego Bay de 1982. Celui-ci dégage une obligation de

coopération pour la répression de la piraterie. Un Code de conduite à titre transitoire dans ce cadre pour l’Afrique de l’Ouest et en Afrique Centrale a été signé par de nombreux États. Ainsi, tous les États du Golfe de Guinée coopèrent dans la mesure du possible pour la répression de la piraterie et le

terrorisme en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. Au terme, des assises, il a créé un Centre Inter-régional de Coordination des Opérations contre l’Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée (Cameroon Tribune 2013).

Fig. 2 : la zone côtière du Cameroun



Source : Amou'ou. al., 1985.

3. LA DÉSUÉTUDE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES : UNE CONTROVERSE ÉPINEUSE

La Résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies 1918, adoptée à l’unanimité de ses 15 membres le 25 janvier 2010, sur proposition de la Russie, demandait à tous les États "(d') ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne, (d') envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large de leurs côtes et de (les) incarcérer" (Résolution 2010 : 16-32). Pour le politologue camerounais Vincent Ntuda Ebode, cette mesure avait déjà été demandée par d'autres résolutions dont celle de 1846 et celle de 2008. Elle responsabilisait ainsi chaque État face à l’insécurité maritime, car elle avait aussi un objectif de poser encore le problème de la désuétude de certaines conventions internationales sur la mer, le cas des *Conventions sur le droit de la mer de 1982* et celle de Rome du 10 mars 1988. Celles-ci furent bien ratifiées par l’État du Cameroun face aux actes de criminalité

maritime dont son littoral est généralement victime (Ntuda 2010: 42). Toutefois, au-delà des deux sus-citées, il existe une multitude de conventions relatives à la mer. L’on peut citer entre autres : la Convention Internationale sur les lignes de charges de 1996; la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ; la Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ; la Convention sur le règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer entrée en vigueur, le 7 janvier 1993, la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que révisée en 1995 ; la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976; la Convention Internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Convention de 1989 sur l’assistance ratifiée par une loi du 28 août 2003 (Ntuda 2010: 43).

3.1. La Convention de Montégo Bay sur le droit de la mer de 1982

En droit international, l'expression convention internationale décrit le plus souvent des déclarations formelles de principes qui n'ont au départ pas de force obligatoire. Les conventions doivent généralement être ratifiées par des États pour obtenir une force obligatoire et ainsi devenir de véritables traités internationaux. En effet, la criminalité et l'insécurité maritime ont toujours préoccupé les États. Dans ce cadre, l'ONU par une convention sur le droit de la mer encore appelée Convention de Montégo Bay opta pour une définition de la piraterie dans son article 101. Celle-ci 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 :

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

- 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 » (Convention des Nations Unies 2013). Nul doute, par cette convention, les Nations Unies ont dévoilé une réelle volonté de se préoccuper du phénomène de violence en mer par une identification de quelques actes maritimes criminogènes comme ceux de piraterie. Toutefois de cette définition, il se dégage une limitation actuelle du droit international de la mer dans la qualification de la piraterie et même du terrorisme maritime et pour une lutte efficace. En allant plus loin, la rédaction de l'Article 101 de la Convention de Montégo Bay a été faite sans une prévision des formes actuelles de piraterie et le terrorisme maritime, presque inexistant jusqu'à une époque, n'était pas une préoccupation pour la communauté internationale. Ainsi, juridiquement, il apparaît une disqualification dans le champ de tout acte illicite de

violence ou de détention ou assimilés commis dans les eaux territoriales d'un pays. A chaque fois qu'il a été victime de cette forme de criminalité, le Cameroun est resté en difficulté dans le cadre de l'applicabilité du droit international pour la riposte et la poursuite des navires des pirates au-delà de la haute mer. Dans ce cas, même s'il y a une ouverture dans le principe pour tout navire de guerre d'intervenir contre tout acte d'agression en haute mer, plus particulièrement lorsqu'il s'agit de la piraterie, une telle intervention n'est plus possible dans les eaux territoriales d'un État tiers. Le Bataillon d'Intervention Rapide (BIR) Delta reste en difficulté et ne peut alors poursuivre qu'un navire pirate qui se réfugie dans la mer territoriale camerounaise (Ntuda 2010 : 43). Puis, il y a cessation de toute poursuite théoriquement lorsque le navire pirate entre dans les eaux territoriales de tout autre État. Maîtrisant ces principes juridiques universels, l'on comprend de ce fait, pourquoi il est rare sur la côte camerounaise que les pirates ou les terroristes s'en sortent vaincus la capture et la punition étant l'exception.

3.2. La Convention De Rome du 10 mars 1988

Elle est une convention relative à la répression des actes illicites qui menacent la sécurité et la navigation maritime. A la vérité, la Convention de Rome tire ses origines l'après-attaque du navire nommé : Achille Lauro. A la suite de celle-ci, les Nations Unies et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptèrent la Convention de Rome du 10 mars 1988. Son objectif majeur fut d'accorder aux États le droit de poursuivre des auteurs d'actes de violence maritime, le cas notamment des actes terroristes en mer et la piraterie dans les eaux territoriales d'un État.

À la lecture de cette convention internationale, une appréciation favorable de certaines de ses dispositions peut être faite. Premièrement, elle offre un avantage par une exigence aux États-parties de faire valoir leur compétence sur les actes illégaux de la criminalité maritime. Bien plus, sa codification de l'obligation *aut dedere aut judicare* qui prédispose l'État-partie sur l'espace territorial duquel ne se trouve l'auteur présumé d'une infraction à la convention de l'extrader à un des États-parties ayant compétence, s'il ne soumet pas le cas à ses tribunaux (Sauriol 2018 : 23-24). Cependant, au-delà des mérites de cette

convention relativement à son extensivité sur des actes maritimes prohibés, l'on y trouve néanmoins à dire sur quelques défaillances juridiques fondamentales liées à son obsolescence. L'absence des mécanismes punitifs et des mesures préventives, son refus d'accorder aux États parties le pouvoir d'inspection et d'immobilisation des navires pirates ou terroristes et son inapplicabilité à tous les États parties sont autant de tares.

Préalablement au sujet de l'absence des mécanismes punitifs, il se dévoile de la convention de Rome qu'elle n'a pas envisagé des dispositions pour la répression des pirates ou des terroristes maritimes. Or, ceux qui se livrent à cette activité, opèrent dans une illécitité et méritent des représailles, une fois pris au piège. En cas d'attaque, il reste difficile de punir les auteurs faute de l'impossibilité de recours des États victimes contre un État-partie remédiant à l'action. De même, «la peur du gendarme est (généralement) le début de la sagesse citoyenne», selon un adage populaire valorisant la prévention pour la conformité aux lois d'une république. Toutefois, l'on ne décèle pas en la Convention de Rome une volonté de prévention efficace des actes illicites dont sont victimes les États. A l'appréciation de son article 13, elle semble plutôt faire place à la réactivité. Bien plus, au-delà l'universalité de la compétence des infractions, la Convention de Rome n'accorde pas aux États-partie le pouvoir d'inspection et d'immobilisation des navires pirates. Une mesure qui semble laisser libre cours aux activités de piraterie et de terrorisme maritime. En effet, de la convention de Rome, il ressort que même appréhendés ou suspectés en pleine activité criminelle dans les eaux territoriales, les États-parties ne disposent d'aucun droit de saisir les navires criminels, encore moins le droit de les fouiller. Une telle disposition, si elle rend difficile la lutte contre la criminalité maritime, de même elle est une épine pour la prévention de tels actes et la sanction des auteurs du flagrant délit. Enfin, la convention de Rome n'a pas une contrainte universelle pour son application à tous les États. Autrement dit, elle n'est pas applicable qu'aux États-parties, faute de son essence sans considération coutumière. A la vérité, dans les principes généraux du droit, il est habituel de distinguer parmi ses sources, celles écrites (constitution, loi...) et celles non écrites : la coutume et la jurisprudence. Or, si la coutume n'est pas écrite tant qu'elle n'a pas fait l'objet d'une rédaction, la

jurisprudence, elle, figure bien dans les documents écrits (Arrêts, jugements, etc.). Il est vrai, pourtant, que les principes ou règles qui peuvent se dégager de ces sources ne sont généralement pas écrits en tant que tels. Alors, ils ne sont ni légiférés ni même formalisés. De ce fait, à l'évidence, la coutume ne joue donc pas un rôle important en droit international, le cas de la Convention de Rome, même si, il s'y discute souvent de sa possibilité. Toutefois, cela n'empêche pas que diverses pratiques donnent naissance à des usages aux considérations obligatoires, même si ce ne sont pas des éléments du droit positif (Teboul 1986 : 97).

CONCLUSION

Au terme de notre analyse, il importe de dire que nous avons voulu jeter un regard sur la question des agressivités maritimes que subit la côte camerounaise. Pourtant, l'État du Cameroun a une réelle volonté et se dote des moyens, certes limités, pour contrecarrer ces activités criminelles. Les corps de la défense comme le BIR Delta, la Marine nationale et les différentes opérations de sécurisation qu'ils mènent dans ses eaux souveraines restent un exemple en Afrique centrale. Toutefois, la sécurité des côtes maritimes doit aussi être une réponse internationale permanente pour faire face à la piraterie maritime et au terrorisme maritime. Certes, les limites des aspects de certaines conventions internationales comme celles de Montégo Bay de 1982 et Rome de 1988 sont un réel frein pour la lutte efficace contre ces actes criminels. Toutefois, il est important aujourd'hui pour le Cameroun de renforcer le cadre du partenariat entre les États de la sous-région, l'appui des structures chargées de la sécurité maritime et l'harmonisation des politiques nationales en matière de lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime en attendant une adaptation du droit internationale face aux formes modernes de violences maritimes qui sont aujourd'hui différentes de celles traditionnelles. Car le combat contre les agressions maritimes sur la côte du Cameroun, dans le cadre d'un État de droit et conformément à un droit international de la mer dépassées comme la convention de Montégo Bay et celui de Rome, doit être supérieur à une réponse militaire. Il doit intégrer tous les aspects de la maîtrise de la mer pour une meilleure sécurisation des eaux territoriales et des côtes de l'État camerounais.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AMBASSADOR AHMEDOU Ould Abdallah, novembre, 2008. « *Piracy off the Somali Coast*, Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia », Nairobi, p. 10-21.

BATEMAN, Sam, Joshua HO, 2008. « *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia* », RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies, p. 43-44.

BROQUET, Hervé, dir., *Les 100 discours qui ont marqué le XXe siècle*, André Versailles éditeur, 2008, 718 p.

BURNETT John, 2002. *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*, Dutton, New York, 352 p.

CAMEROON TRIBUNE, 25 juin 2013.

CHALK Peter, Février 2009. « *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions* », The Rand Corporation, p. 56.

HELLER-ROAZEN Daniel, 2010. *L'ennemi de tous : les pirates contre les Nations*, Paris, Seuil, 336p.

Dictionnaire universel, 2002. Paris, Hachette-Edicef, 994 p.

EUDELIN Hugues. 7 juin 2013. « *Terrorisme stratégique, une menace sur mer* », In *Revue de la défense nationale* », p. 143-151.

- 2009. « *Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui* », *Echo Géo*, p. 5-7.

FRECON Eric, 2002. *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est, Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*, Paris, L'Harmattan, 294 p.

International Maritime Office 2018, Rapport

JULES Michelet, 1845. *Du prêtre, de la femme, de la famille*, 3^e éd. Paris, Hachette & Paulin., 359 p.

KANE Solomon et Francis Martin, 2005. *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*, Paris, Frontières, 128 p.

MARRET Jean-Luc. 2000. « *Techniques du terrorisme* », In *défenses et Défis nouveaux*, Paris, PUF, p. 98-100.

NGODI Emmanuel, IMA, mars 2010. « *État des lieux de la piraterie maritime au Congo Brazzaville* », In *terrorisme et piraterie : De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, p. 34

Nations Unies, 1918. Résolution du Conseil de Sécurité sur la traduction en justice des pirates. (Texte du projet de résolution S./2010/206).

NTUDA EBODE Jean Vincent, Mars 2010. « *La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée* » In *terrorisme et piraterie : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, IMA. p. 41-43

RAUFER Xavier, 2000. *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, Paris, PUF, 266p.

ROCHE Serge, 2000. « *La piraterie : L'évolution de la piraterie maritime au terrorisme aérien* », Mémoire pour le diplôme d'Université, Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines, Université Panthéon Assas (Paris II), 110p.

SAURIOL Michel, 25 juin 2018. « *Piraterie et terrorisme maritime l'urgence de la modernisation du droit* », erta-tcr.org, p. 23-24.

TEBOUL Gérard, 1986. « *La coutume source formelle de droit en droit administratif* », In *Droit*, n°3, p. 97.

Texte complet (2018), Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [archive.org], Consulté le 27 juin.

AUTEUR

Ndjobo Timothée **TOMO**

Enseignant-Chercheur en Histoire des Relations internationales

Université de Bertoua (Cameroun)

Courriel : tomotimothee@gmail.com



© Édition électronique

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : revue@espacesafricains.org

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : poster_ujlog@espacesafricains.org

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster/>

© Éditeur

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

© Référence électronique

Ndjobo Timothée TOMO, «*Actes illégaux de piraterie et de terrorisme maritimes : la zone côtière du Cameroun entre menaces, lutttes et désuétude des conventions internationales entre le XXe et le XXIe siècles*», Revue Espaces Africains (En ligne), 3 | 2023 (Varia), Vol. 1, ISSN : 2957- 9279, mis en ligne, le 30 décembre 2023, p. 139-152.

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS



[Voir la page de la revue dans Road](#)



[Voir la page de la revue dans Mirabel](#)



[Voir la page de la revue dans Sudoc](#)
