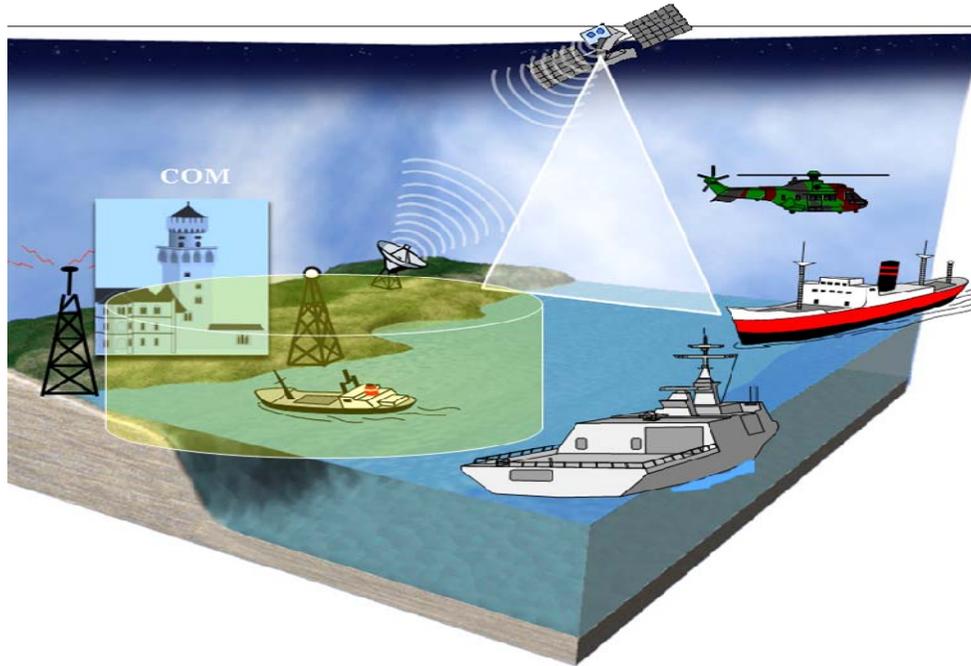


**MISE EN PLACE D'UN  
CENTRE OPERATIONNEL DE MARINE (COM)  
DU CONGO DANS LE GOLFE DE GUINEE :  
CADRE JURIDIQUE ET PROCEDURES  
OPERATIONNELLES**



**MIENAHOU THERARD DORIAN T IBAROL**

**Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon  
2010-2011**



***Oceans and Law of the Sea***

***Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea***

**DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER  
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES, NATIONS UNIES, NEW YORK, 2010**

## **AVERTISSEMENT**

Les opinions exprimées dans cette étude ne reflètent pas nécessairement les visions des Gouvernements des Etats côtiers du Golfe de Guinée, des Nations Unies, de la Nippon Foundation et du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes. Elles doivent être considérées comme propres à l'auteur.

© 2010 Thérard Doriant Ibarol MIENAHOU. Tous droits réservés.

# RESUME

## **Mise en place d'un Centre Opérationnel de Marine (COM) du Congo dans le Golfe de Guinée : cadre juridique et procédures opérationnelles**

Vu l'importance majeure que revêt son espace maritime, et les difficultés de tous ordres rencontrées, la République du Congo a pris conscience des menaces réelles y afférentes. Cette prise de conscience a conduit à l'idée d'élaborer une stratégie de sécurisation de ses intérêts en mer. Cette stratégie nationale vise la mise en place d'un cadre institutionnel et juridique. Ce cadre sera chargé de la réflexion sur la politique maritime gouvernementale, puis de la coordination de la mise en œuvre des moyens nautiques des administrations agissant en mer. Cette stratégie s'appuiera au plan opérationnel sur un Centre de Surveillance et de Contrôle (CSC) de l'espace maritime du Congo situé dans le Golfe de Guinée. Le caractère fluide de la mer et surtout l'impossibilité pour un Etat d'en assurer seul la sécurité ont conduit par ailleurs les Etats de l'Afrique centrale à s'organiser autour de leur communauté économique. L'objectif, clairement défini, est d'élaborer une stratégie de sécurisation de la zone maritime du Golfe de Guinée rattachée à leur communauté. Cette stratégie communautaire, dont le Congo abritera le siège, s'articulera autour d'un organe tactique : le **Centre Opérationnel de Marine (COM)**, auquel cette étude vaudra apporter une grande contribution.

La principale caractéristique de cette recherche se trouve dans sa façon pluridisciplinaire d'aborder la problématique de l'installation d'un COM ou CSC. L'approche relative aux ressources humaines consiste à définir les fonctions (opérationnelles et administratives) à pourvoir au sein d'un COM ainsi que les profils qui s'y rattachent. L'approche technique s'intéresse à la télématique nécessaire pour optimiser la coordination de l'action en mer du COM. La mise en valeur des solutions d'accès libre de recherches d'informations maritimes en attendant l'acquisition ultérieure des moyens spécifiques vient affiner cette approche. Cependant l'approche opérationnelle se focalise sur les procédures d'« arraisonnement » effectuées par des moyens nautiques (particulièrement navires de guerre) sous le contrôle du COM. Enfin l'approche juridique consiste principalement à l'élaboration d'une sorte de bréviaire juridique (droit maritime) cadrant l'action de ces navires de guerre pendant ces opérations d'arraisonnement dans leurs zones de patrouilles.

# ABSTRACT

**Establishing Congo's Navy Operation Center (NOC) in the Gulf of Guinea:** Legal Framework and operational procedures.

Due to the great importance of its maritime spaces, and all kinds of difficulties encountered, the Republic of Congo has become aware of the real threats registered in its maritime spaces. This realization has led to the recognition of the need for a strategy dedicated to the security of the Congolese maritime interests. This strategy aims at establishing an institutional and legal framework. This framework will cope with the reflection of the Governmental maritime policy, and then the coordination of the implementation of public means engaged at sea. Operationally speaking, this strategy will rest on the establishment of a sea Control and Surveillance Center (CSC) along our shoreline located in the Gulf of Guinea. The flowing nature of the sea and especially the impossibility for a single State to **make it secure** have led the Central African States to organize themselves around their Economic Community. The goal, clearly defined, is to elaborate a strategy in order to secure the maritime area of the Gulf of Guinea attached to their community. This Community strategy, for which the headquarters will be established at Pointe Noire (Congo-Brazzaville), will lean on a tactical implementation organ: the Navy Operation Center (NOC), to which this research intends to make a great contribution.

The main feature of this research lies in its multidisciplinary approach to the issue of establishing a NOC. The approach related to the human resources consists in the definition of the functions (operational and administrative) to provide within a NOC as well as the related profiles. The technical approach is interested in the digital transmission and communication tools to optimize the coordination of the naval action of NOC. The enhancement regarding the free access solutions for the maritime information research meanwhile the subsequent acquisition of specific equipments come to refine that approach. However, the operational approach is focused on procedures to implement while boarding operations carried out by the public ships (especially warships) under the control of NOC. Finally, the legal approach consists mainly in the writing of a sort of a legal breviary (maritime law) guiding the action of these warships during these boarding operations.

## SOMMAIRE

DEDICACES .....	x
REMERCIEMENTS .....	xi
LISTE DES FIGURES/CARTES/TABLEAUX .....	xiii
INTRODUCTION .....	- 1 -
PARTIE I : GOLFE DE GUINEE ET BESOIN DE SECURITE ET SURETE MARITIMES.....	- 10 -
Chapitre 1 : Vue panoramique du Golfe de Guinée. ....	- 11 -
Section A : Problématique sécuritaire maritime dans le Golfe de Guinée. ....	- 11 -
Section B : Stratégie de sécurisation maritime communautaire. ....	- 32 -
Chapitre 2 : Présentation de la République du Congo.....	- 40 -
Section A : Généralités sur le Congo et sa stratégie maritime. ....	- 40 -
Section B : Le Congo et le droit maritime.....	- 51 -
PARTIE II : MISE EN PLACE D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE MARINE (COM). ....	- 54 -
Chapitre 1 : Vision conceptuelle et managériale d'un COM.....	- 55 -
Section A : Chaine fonctionnelle d'un COM. ....	- 55 -
Section B : Technologie d'acquisition et gestion de l'information dans un COM.....	67
Chapitre 2 : COM et emploi des moyens nautiques. ....	84
Section A : Conduite de l'action en mer. ....	84
Section B : Cadre juridique de l'action tactique des navires hôtes. ....	106
CONCLUSION.....	123
BIBLIOGRAPHIE.....	128
ANNEXES.....	137
TABLE DES MATIERES.....	187

**THEME DE RECHERCHE:**

Mise en place d'un Centre Opérationnel de Marine (COM) du Congo dans le Golfe de Guinée : Cadre juridique et procédures opérationnelles.

**SUPERVISEURS:**

Prof. Martin NDENDE.

Dr. François BAILET.

# LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

**ACOTA** : African Contingency Operations Training and Assistance

**ACP** : Afrique-Caraïbes-Pacifique

**ACSS**: African Center of Strategic Studies

**AEM** : Action de l'Etat en Mer

**AESM** : Agence Européenne pour la Sécurité Maritime

**AEV** : Adjoint de l'Equipe de Visite

**AIS** : Automatic Identification System

**ALPC** : Armes Légères et de Petit Calibre

**AMVER** : Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System

**APEGG** : Association Pour la Protection de l'Environnement du Golfe de Guinée

**APPA** : Association des Producteurs de Pétrole Africains

**APS**: African Partnership Station

**ASN** : Appel Sélectif Numérique

**BEAMER** : Bureau Enquête et Accident Mer

**BMI** : Bureau Maritime International

**BS** : Brevet Supérieur

**CDS** : Conseil de Défense et de Sécurité

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

**CEEAC** : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

**CELCOM** : Cellule de Communication

**CELOPS** : Cellule Opérations

**CEMAC** : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

**CEP** : Chef de l'Entité de Prospection

**CES** : Chef de l'Entité de Sureté

**CEV** : Chef de l'Equipe de Visite

**CGG** : Commission du Golfe de Guinée

**CMB** : Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit international de la mer

**CMC** : Centre Multinational de Coordination

**CNUCD** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

**CO** : Central Opérations

**COM** : Centre Opérationnel de Marine

**COPAX** : Conseil de Paix et de Sécurité d’Afrique Centrale

**CRESMAC** : Centre Régional de Sécurité Maritime de l’Afrique Centrale.

**CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

**CSP** : Centre de Surveillance des Pêches

**DIO** : Détachement d’Instruction Opérationnelle

**DST** : Dispositif de Séparation de Trafic

**EC** : Entité de Commandement

**ECDIS** : Electronic Chart Display and Information System

**ENC** : Electronical Navigational Chart

**EP** : Entité de Prospection

**ES** : Entité de Sureté

**FAO** : Food and Agriculture Organization of the United Nations

**FOMAC** : Force Multinationale de l’Afrique Centrale

**GPS** : Global Positioning System

**GUMAR** : Guichet Maritime

**HE** : Homme d’Equipage

**IAMSAR** : International Aeronautical and Maritime Search And Rescue

**IFF** : Identification Friend or Foe

**INMARSAT** : International Maritime Satellite Organization

**INN** : pêche Illégale, Non Déclarée, Non réglementée

**JCATS** : Joint Combined Arms Training System

**LRIT** : Long Range Identification and tracking

**MAIIF** : Marine Accident Investigators’ International Forum

**MARAC** : Mécanisme d’Alerte Rapide de l’Afrique Centrale

**MF** : Medium Frequency

**MMSI**: Maritime Mobil Service Identification

**MOU** : Memorandum Of Understanding

**MRCC** : Maritime Rescue Coordination Center

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**OCDE** : Organisation de Coopération et Développement Economique

**OHADA** : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

**OHI** : Organisation Hydrographique Internationale

**OIT** : Organisation Internationale du Travail

**OM** : Officier Marinier

**OMAOC** : Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

**OMI** : Organisation Maritime Internationale

**ONU** : Organisation des Nations Unies

**ONUDC** : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

**OQA** : Officier de Quart Opérations

**PCP** : Politique Commune de la Pêche

**RECAMP** : Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix

**RIPAM** : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

**RNC** : Raster Nautical Chart

**SADC** : Southern African Development Community

**SAR** : Search And Rescue

**SHF** : Supra High Frequency

**SHOM** : Service Hydrographique et Océanique de la Marine

**SIC** : Système d'Informations et de Communication

**SIG** : Système d'Informations Géographiques

**SMCP** : Standard Marine Communication Phrases

**SMDSM** : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer

**SOLAS** : Safety Of Life At Sea

**STCW** : Standards of Training, Certification and Watchkeeping

**TAMARIS** : Traitement et Authentification des Menaces et Risques en Mer

**TDR** : Termes De Références

**THETIS** : The Hybrid European Targeting and Inspection System

**TPL** : Tonne en Port Lourd

**UE** : Union Européenne

**UHF** : Ultra High Frequency

**UIT** : Union Internationale des Télécommunication

**USCG** : United States Coast Guard

**VHF** : Very High Frequency

**VMS** : Vessel Monitoring System

**VSAT** : Very Small Aperture Terminal

**ZEE** : Zone Economique Exclusive

# DEDICACES

Je dédie cette recherche initialement à la Marine nationale du Congo Brazzaville et tous ceux qui appartiennent à cette corporation ou qui y sont affiliés : les Marins.

Dans le même esprit, je dédie également cette étude au Centre de Coordination Régionale pour la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC), organe rattaché au Secrétariat de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

A la mémoire de Feu Mme MIENAHOU MBALOULA THERESE, ma mère, décédée lors de ma campagne d'application sur le Porte- Hélicoptère Jeanne d'Arc en 2008.

A mon père MIENAHOU EDOUARD, qu'il trouve ici la réponse à la confiance accordée.

A toute ma famille et toutes les personnes qui me sont chères.

# REMERCIEMENTS

J'ai l'honneur de témoigner ma gratitude aux Messieurs Charles Zacharie BOWAO, Ministre de la Défense Nationale, le Général de Brigade Charles Richard MONDJO, Chef d'Etat-Major Général des Forces Armées Congolaises et le Capitaine de vaisseau André BOUAGNABEA MOUNDANZA, Chef d'Etat-major de la Marine Nationale pour leurs approbations respectives par voie hiérarchique de ma candidature au Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone 2010-2011. Dans le même élan, je remercie Monsieur le Vice-amiral d'Escadre Anne-François de SAINT SALVY, Préfet maritime de l'Atlantique, par le truchement du Capitaine de vaisseau DUCCELLIER, Commandant du COM de Brest, pour avoir répondu favorable à ma demande de visite de travail qui a parfaitement répondu à mes attentes.

Mes remerciements vont également auprès du Comité de Sélection du Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone pour avoir honoré ma candidature et aussi à Monsieur Serguei TARASSENKO, Directeur de la DOALOS (Division of Ocean Affairs and the Law Of the Sea of the United Nations) pour son accueil pendant 3 mois au sein de sa structure. Je témoigne également ma reconnaissance au Dr François BAILET, Conseiller de ce programme de bourse, pour son assistance incommensurable apportée pendant toute la phase de préparation, d'exécution et de finalisation de ce stage sans oublier les corrections pertinentes apportées à cette étude.

Par la même occasion, je remercie le Professeur Martin NDENDE, pour avoir non pas seulement agréé la supervision de ma recherche au Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de Nantes mais aussi pour avoir mis à ma disposition des lectures et conseils qui ont aiguillé mon esprit critique dans cette recherche. Avec le même engouement, je remercie également au Maître de Conférence Gwénaëlle PROUTIERE MAULION, Directrice du CDMO, pour m'avoir permis d'y mener ma recherche et conjointement avec le professeur NDENDE, de m'avoir permis d'être auditeur au Master 2 Droit et Sécurité des activités maritimes et océaniques de l'Université de Nantes.

Je renouvelle mes remerciements à l'égard de mon Chef hiérarchique le Capitaine de vaisseau Michel ETATI, Chef d'Etat-major Adjoint de la Marine Nationale pour la confiance accordée et les orientations reçues. Dans le même esprit, je reformule mes remerciements au Capitaine

de vaisseau Marcel NIENGUESSA, Directeur de l'Instruction à l'Etat-major de la Marine nationale, pour son apport indicible dans la collecte d'informations pertinentes à la réalisation de cette œuvre et la mise à profit de son expérience.

A mon Chef immédiat et ancien de la Baille le Capitaine de vaisseau Daniel BALENVOKELA, Chef de la Division Doctrine d'Emploi à l'Etat major de la Marine nationale, que je remercie pour toute l'instruction apportée à mon égard concernant l'emploi tactique des forces pendant toute ma durée d'affectation à sa division.

Dans le cadre de la visite de travail effectuée à la Préfecture maritime de Brest , je remercie Monsieur Antoine GUILLOT, responsable des opérations chez THALES pour son concours à la mise en place de cette visite de travail, sans oublier les Lieutenants de vaisseau Stéphane GUILLON, Chef du Bureau Opérations Côtières au COM de Brest, et son adjoint Amandine LEON pour la préparation et l'exécution de cette visite.

Je termine cette page de remerciement en ayant ma pensée tournée vers mon cher compatriote Monsieur Luc OSSEBE pour sa bienveillance à mon égard pendant mes séjours brestois, à mon prédécesseur boursier du même programme Rodrigues AKOHOU pour avoir bien voulu me faire partager son retour expérience de ce programme partant du CDMO au secrétariat des Nations Unies. Je remercie aussi Madame Catherine LARCHER, secrétaire du CDMO, pour toute l'aide apportée dans la recherche d'ouvrages, thèses et mémoires qui ont intéressé ma recherche sans oublier Monsieur HERJEAN, mon guide dans le fort de la Préfecture maritime de Brest.

# LISTE DES FIGURES/CARTES/TABLEAUX

Carte 1 : Golfe de Guinée. Source : <a href="http://www.google.fr">www.google.fr</a> .....	- 6 -
Carte 2 : Zones de production pétrolières dans le Golfe de Guinée. ....	- 29 -
Source: BP statistical review of world energy.....	- 29 -
Carte 3 : Pays de la CEEAC. Source : <a href="http://www.memoireonline.com">http://www.memoireonline.com</a> .....	- 31 -
Carte 4 : Découpage de la zone maritime de la CEEAC dans le cadre de la stratégie. ....	- 36 -
Source : <a href="http://www.google.fr">www.google.fr</a> .....	- 36 -
Carte 5 : République du Congo. Source : <a href="http://emanylesite.110mb.com">http://emanylesite.110mb.com</a> .....	- 42 -
Carte 6 : Façade maritime atlantique du Congo. Source : Marine nationale du Congo. ....	- 43 -
Figure 1 : Trafic maritime des navires équipés AIS à l'approche du port de Pointe noire. ....	71
Source : <a href="http://www.marinetraffic.com/ais">www.marinetraffic.com/ais</a> .....	71
Figure 2 : Synthétique de fonctionnement de LRIT.....	73
Source : Ecole de Marine marchande de Nantes, France. ....	73
Figure 3 : Illustration des outils de travail d'une Salle Conduite des Opérations. ....	76
Source : D. TCHOMTE, T. MIENAHOU, op cit, p.27.....	76
Figure 4: Interface d'Equasis. ....	81
Source : <a href="http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage">http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage</a> .....	81
Figure 5 : Agencement des moyens de détection, de communication et d'intervention. ....	82
Sources : <a href="http://www.google.fr">www.google.fr</a> ; Ecole navale de France et de son Groupe Ecole d'Application.....	82
Photo 1 : Manœuvre d'accostage d'une équipe de visite sur un navire focal.....	96
Source : Ecole navale de France.....	96
Figure 6 : Mise en œuvre d'une équipe de visite avec appui d'un hélicoptère. ....	97
Sources : <a href="http://www.google.fr">www.google.fr</a> ; Ecole navale de France.....	97

# INTRODUCTION

La mer recouvre 70% de la surface du globe terrestre, soit 362 millions de Km<sup>2</sup> et sur 193 Etats près de 160 disposent d'une frontière maritime. Pour l'Homme, la maîtrise et l'exploration du milieu maritime ont toujours été un challenge et ce dès la genèse de son histoire avec ce milieu. Suivant l'endroit de la terre où il se trouve et les difficultés à affronter ce milieu, il inventera pirogues, *galion*<sup>1</sup>, *galères*<sup>2</sup>, jusqu'à élaborer des formations puissantes et structurées comme *l'armada*<sup>3</sup> et promouvoir le *caractère stratégique des mers*<sup>4</sup>. Durant tout ce long processus, l'homme a toujours été confronté au problème relatif à la position de son navire dans ces larges étendues d'eaux inconnues. A l'origine il va développer la *navigation astronomique*<sup>5</sup> puis par la suite il procédera à la collecte des informations prises dans les eaux déjà explorées, pour développer la *carte de navigation sur papier*<sup>6</sup> qui s'améliorera au fil du temps pour donner aujourd'hui des systèmes électroniques de navigation maritime sans précédents.

Cette évolution sur fond d'erreurs corrigées vers l'état technologique actuel des navires a fortement contribué à donner à la mer sa valeur actuelle dans tous les domaines liés à son exploration et exploitation.

Depuis la seconde guerre mondiale, la flotte mondiale est en croissance continue ; on dénombre aujourd'hui plus de 38.500 navires supérieurs à 100 unités de jauge représentant

---

<sup>1</sup> Un galion était un navire à voiles à plusieurs ponts utilisé en Europe et particulièrement en Espagne du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>2</sup> Une galère est un type de navire à voiles et rames (XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles), à fonction essentiellement militaire. Elle est mue par des galériens généralement esclaves ou repris de justice.

<sup>3</sup> L'invincible Armada est le nom de la flotte d'invasion armée par Philippe II d'Espagne pour conquérir l'Angleterre en 1588. La flotte espagnole se composait de 130 navires, en majorité des galions, transportant 30.000 hommes, dont environ 20.000 soldats. Elle fut vaincue par la flotte anglaise le 6 août 1588, et fut par la suite en grande partie détruite sous la force des éléments. Une tempête mit à mal l'Armada et plusieurs de ses équipages, pour la plupart inexpérimentés et mal équipés.

<sup>4</sup> L'ouvrage « *Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* » de l'historien et stratège naval américain Alfred THAYER MAHAN (1840-1914), est une parfaite illustration de ce propos.

<sup>5</sup> Méthode de positionnement par rapport aux astres. Cela nécessitait l'emploi d'un outil complexe le sextant dont l'efficacité était étroitement liée à la météo.

<sup>6</sup> C'est le support le plus connu de la diffusion de l'information nautique, il s'agit d'une synthèse graphique des informations géographiques utiles et nécessaires à la sécurité de la navigation. La description est simplifiée au maximum pour ne pas gêner le navigateur en lui présentant des informations superflues.

Cf. D. TCHOMTE, T. MIENAHOU, « *Analyse Comparative d'Interfaces Homme-Machine Mobiles et Non-mobiles pour le Suivi et la Simulation de Navigations Maritimes* », Mémoire de Master I « Milieu maritime et Opérations navales » de l'Ecole navale de France, 2006, p.6.

une capacité d'emport de 750 millions de tonnes en port lourd (TPL). Les capacités de transport de ces vecteurs ajoutées au coût de transport (relativement abordable) expliquent considérablement que 80 % des échanges mondiaux empruntent les voies maritimes, ce qui représente un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes. *Aujourd'hui plus d'un tiers de la production mondiale de pétrole provient de l'exploitation offshore*<sup>7</sup>. La production mondiale de la pêche maritime représente 20 % des protéines consommées dans le monde<sup>8</sup> (82 millions de tonnes).

Par ailleurs cette croissance mondiale du commerce maritime au cours des deux dernières décennies est venue accroître la vitesse, la fréquence et les volumes du trafic des marchandises. *Cette croissance est à la fois cause et effet de la croissance des ports africains*<sup>9</sup> -plus de 12 %<sup>10</sup>.

L'Afrique rentre ainsi peu à peu dans ce peloton généré par *l'importance croissante de la mer dans les échanges et dans la vie des peuples*<sup>11</sup> (maritimisation des économies mondiales). *Durant ces cinq dernières années, les exportations de l'Afrique ont connu une hausse de 56 %, soit 204,8 milliards de dollars*<sup>12</sup> (US).

*En 2004, les valeurs des exportations et importations de l'Afrique représentaient respectivement 2,5 % et 2,2 %.* Cependant les pays africains au sud du Sahara se sont attribués 45,5 % des exportations africaines et 41,4 % des importations en 2004.

Les marchandises chargées pour les pays africains subsahariens représentent 230 millions de tonnes par an, tandis que celles déchargées ne font que 70 millions de tonnes par an. Le pétrole brut, exporté par les producteurs de

---

<sup>7</sup> Le Monde, « *Les Fonds Marins : Objet de convoitise pour les Etats* », 12 mai 2009, p.9.

<sup>8</sup> Article sur la « Pêche » disponible sur le Dictionnaire électronique Larousse à l'adresse : <http://www.larousse.fr/encyclopedie/>.

<sup>9</sup> B. CHALFIN, « *La Rénovation du Port de Tema* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.68.

<sup>10</sup> Voir : A. HARDING, G. PALSSON, et G. RABBALLAND, « *Ports et Transportes Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre : Les Défis à Relever* », Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, SSATP, n°84F, mai 2007, p.4.

<sup>11</sup> Le commerce par conteneurs a par exemple connu une croissance annuelle de 10 % depuis 1990 et on prévoit un doublement du volume d'échange actuel d'ici 2016.

Cf. CNUCED, « *Etude sur les Transports Maritimes* », New York/Genève, Nations Unies, 2009, p.25.

<sup>12</sup> CNUCED : « *Etude sur les Transports Maritimes* », Rapport du secrétariat de la CNUCED, n°F.06.11.D.7, Nations Unies, New York et Genève, 2006, p.110.

l'Afrique de l'ouest et du centre est estimé à 200 millions de tonnes représentant l'essentiel de leurs exportations<sup>13</sup>.

Cela donne une idée de grandeur des activités maritimes dans la zone de l'Afrique de l'ouest et du centre autour de laquelle s'active l'OMAO<sup>14</sup>.

L'ensemble des pays de l'OMAO a généré en 2003, environ 247 millions de tonnes de marchandises, soit 4,8 % du tonnage maritime mondial qui s'élève à 5.129,4 millions de tonnes<sup>15</sup>. On comprend très aisément cette contribution en tonnage des pays de l'OMAO lorsqu'on examine l'APPA<sup>16</sup>. De l'intersection de ces deux organismes (OMAO et APPA) régionaux sort 10 Etats (sans tenir en compte des pays producteurs de pétrole de cette région mais ne faisant pas partie de l'APPA. Cette contribution est ainsi fortement dopée par l'exploitation pétrolière de ces Etats communs. Ces 10 Etats (excepté le Tchad) jalonnent le littoral Centro-occidental de l'Afrique : région communément appelée Golfe de Guinée. Les divergences d'opinion constatées sur les limites exactes de cette entité géographique et surtout son importance dans cette étude nécessitent de présenter dès l'entrée de jeu l'entendue maritime accordée au Golfe de Guinée par cette recherche.

---

<sup>13</sup> CNUCED, *op cit*, 2006, p.115.

<sup>14</sup> Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle compte vingt-cinq (25) Etats, de la Mauritanie à l'Angola, dont vingt (20) Etats côtiers et cinq (5) Etats sans littoral. Créée le 7 mai 1975 à la suite de l'adoption de la charte d'Abidjan où se trouve également son siège (Côte d'Ivoire), l'OMAO est une institution intergouvernementale de coopération dans le domaine de la Marine marchande, de l'industrie portuaire, de la sécurité et sûreté maritimes, du transport en transit en provenance ou à destination des pays membres, de la protection de l'environnement marin ainsi que la mise en œuvre des conventions internationales pertinentes. Ses Etats côtiers sont : Angola, Bénin, Cameroun, Cap Vert, République du Congo, République Démocratique du Congo (RDC), Cote d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Liberia, Mauritanie, Nigeria, Sao Tomé et Principe, Sénégal, Sierra Leone, Togo. Les Etats enclavés sont : Burkina Faso, République Centrafricaine (RCA), Mali, Niger, et le Tchad.

<sup>15</sup> A. HARDING, G. PALSON, G. RABALLAND, *op cit*, ibidem.

<sup>16</sup> Association des Producteurs de Pétrole Africains. C'est une organisation internationale des pays africains producteurs de pétrole. L'organisation existe depuis 1986 et a son siège à Brazzaville au Congo. Le but de l'organisation est de renforcer la collaboration entre les différentes compagnies pétrolières des pays membres et de maintenir une stabilité des prix. Il comprend 14 Etats membres : Afrique du Sud (depuis février 2005), Algérie, Angola, Bénin, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Gabon, Guinée équatoriale, Libye, Nigeria, RDC et Tchad (depuis février 2005). Il est important de signaler que tous les pays africains producteurs de pétrole n'ont pas adhéré à l'APPA.

## Présentation du Golfe de Guinée.

Le Golfe de Guinée est cette partie de l’océan atlantique qui rentre sur les terres du littoral l’Afrique de l’Ouest et du centre. Sa délimitation géographique exacte reste à ce jour encore difficile à cerner.

Selon l’Organisation Hydrographique Internationale (OHI), le Golfe de Guinée est cette partie de l’Océan Atlantique qui s’étend du Cap des Palmes, à la pointe extrême Sud du Liberia, au Cap Lopez au Gabon. Il se présente sous la forme d’une vaste échancrure de 5.707 km sur les rivages à l’Ouest de l’Afrique qui s’étend jusqu’en Afrique Centrale (Gabon)<sup>17</sup>.

D’après les découpages de la FAO sur les zones de production halieutique dans l’océan atlantique, *le Golfe de Guinée est dilué dans deux zones; celles appartenant à l’Atlantique Centre-Est et celle de l’atlantique Sud-est*<sup>18</sup>.

La surface maritime concédée au Golfe de Guinée par cette étude est celle qui s’appuie sur les éléments de la géographie physique de l’Afrique de l’Ouest et du Centre (souvent appelée le Golfe de Guinée dans sa plus large conception).

Le Golfe de Guinée géographique présente parfaitement cette configuration (de golfe) dans la région partant de la frontière maritime entre la Côte d’Ivoire et le Liberia jusqu’au littoral angolais. En effet, la pénétration de l’atlantique dans l’île Afrique se fait sur près de 6000 km le long de la façade occidentale. Celle-ci concerne le linéaire côtier compris entre le Cap des Palmas, entre la Libéria et la Côte d’Ivoire, et le cap Santi Maria sur le littoral Sud de l’Angola<sup>19</sup>.

Cette partie de l’Afrique est marquée par certains éléments de la géographie physique, à savoir, les bassins côtiers, la morphologie du littoral et quelques aspects physiographiques ou de climatologie. On y trouve successivement trois grands bassins côtiers : le bassin de la Côte d’Ivoire, le bassin du Niger et l’ensemble quasi-continu sur le linéaire côtier des bassins du Gabon, du Congo et de l’Angola.

---

<sup>17</sup> P. M’BAKI HELU (sous la direction Martin NDENDE), « *Les Conséquences Environnementales de l’Exploitation Pétrolière dans le Golfe de Guinée* », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2007, p.8.

<sup>18</sup> J. MARCADON, « *Les Enjeux Atlantiques* », Paris, Ellipses, 2001, p.45.

<sup>19</sup> A-D. OGOULAT, « *Afrique Centrale et Golfe de Guinée : Géopolitique des Termes de l’Echange entre deux Regionymes Sous-contentieux* », Enjeux, n° 26, 2006, p.9.

Sur le plan institutionnel, le Golfe de Guinée peut être défini comme aire maritime circonscrite à celle des huit (8) Etats adhérents à la *Commission du Golfe de Guinée*<sup>20</sup> (membres et observateurs).

Le Golfe de Guinée dispose dans la région allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola probablement les plus grands gisements sous-marins de pétrole de bonne qualité (API<sup>21</sup> compris entre 30 et 40 %) *estimés (et confirmés) autour de 50 milliards de barils dont 30 milliards pour le seul Nigeria*<sup>22</sup>.

La production moyenne, *pour tous les pays de cette région est de 3.980.000 barils/jour. Par ailleurs, le gaz naturel y est aussi abondant, avec des réserves disponibles de 3.863,3 milliards de m<sup>3</sup>, pour une production annuelle de 6,18 milliards de m<sup>3</sup> seulement*<sup>23</sup> (la grande majorité est brûlée par des torchères).

Le Nigeria est immédiatement suivi de l'Angola avec ses réserves estimées à 9 milliards de barils, du Gabon avec 2,2 milliards de barils, de la Guinée Equatoriale et du Congo-Brazzaville avec chacun près de 1,8 milliards de barils, du Tchad avec 0,9 milliard de barils de réserves, le Cameroun et le Congo-Kinshasa, avec respectivement 0,7 milliard et 1,5 milliard de barils prouvées en 2005<sup>24</sup>.

En parallèle de ses gisements pétroliers, le Golfe de Guinée est également *très riche en ressources halieutiques*<sup>25</sup> et minières. L'abondance des cours d'eau et la présence de mangroves sur le littoral en font l'une des zones *les plus poissonneuses du globe*<sup>26</sup>. On compte environ 1,2 millions d'hectares de mangroves dans la région. Situées essentiellement sur la

---

<sup>20</sup> La Commission du Golfe de Guinée a été créée au terme d'une réunion qui s'est tenue à Libreville les 18 et 19 novembre 1999. Il s'agit de l'Angola, du Cameroun, du Congo, du Gabon, de la Guinée Équatoriale, du Nigeria, de la RDC et de Sao Tomé et Príncipe. Ses missions consistent : Préservation de la paix, de la sécurité et de la stabilité dans le Golfe de Guinée, prévention, gestion et règlement des conflits éventuels liés à l'exploitation des ressources naturelles dans les zones frontalières et aux limites des zones économiques exclusives, harmonisation des politiques des Etats membres, notamment s'agissant des ressources naturelles, de la sécurité maritime, de la pêche et de la protection de l'environnement. Source : <http://fr.wikipedia.org>.

<sup>21</sup> American Petroleum Institute : Échelle arbitraire établie conjointement par l'American Petroleum Institute et le National Bureau of Standards des USA pour exprimer la densité des produits pétroliers liquides.

<sup>22</sup> Cf. P. M'BAKI HELU, *op cit*, p.17.

<sup>23</sup> Cf. P. M'BAKI HELU, *ibidem*.

<sup>24</sup> Ecofinance n°44, juin 2004, p.32.

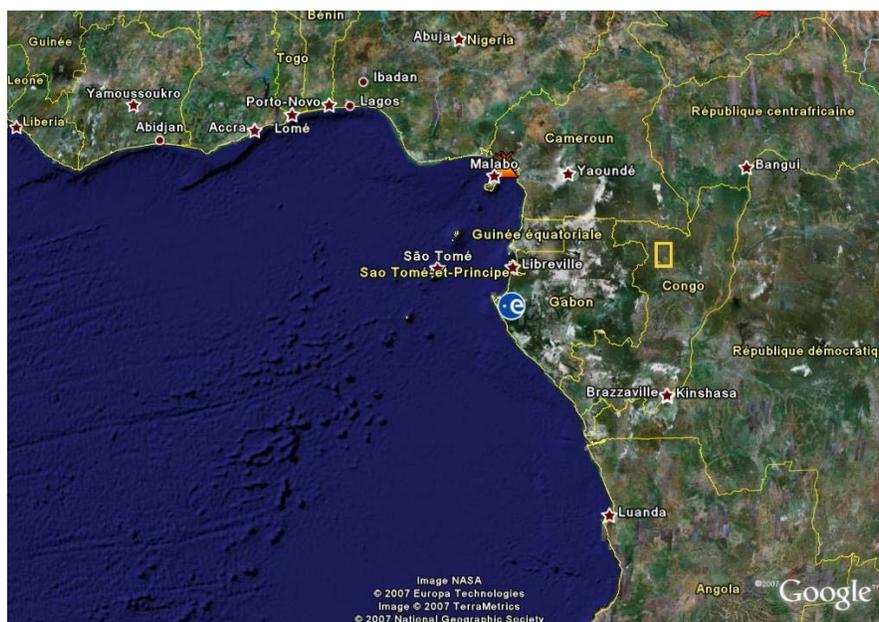
<sup>25</sup> FAO, « *Contribution of Fisheries to National Economies in West and Central Africa. Policies to Increase the Wealth Generated by Small-scale Fisheries. New Directions in Fisheries* », A series of policy briefs on development Issues, n°3, Rome, FAO, 2006.

<sup>26</sup> Le courant marin froid de Benguela qui, remontant vers le nord en provenance des îles Saint-Hélène, est à l'origine du phénomène d'upwelling (phénomène traduisant une remontée des eaux froides à la surface et permettant ainsi un renouvellement oxygéné des eaux et des sels nutritionnels qu'elles contiennent). Ce phénomène explique en grande partie l'abondance des ressources halieutiques dans les eaux du Golfe de Guinée. Cf. D. OTSA'A NGUEMA, *op cit*, p.18.

côte nigériane, ces mangroves servent d'habitat à de nombreux crustacés, mollusques, poissons et oiseaux. L'écosystème marin du Golfe de Guinée est riche en poissons d'une grande valeur commerciale; il est aussi le plus grand réservoir de baleines à bosse. Les eaux du Golfe de Guinée comprennent en autres les langoustes, les thonidés, les ressources demersales et les ressources pélagiques. *La FAO évalue à 200.000 tonnes pour les espèces demersales et pélagiques, contre 400.000 tonnes pour les espèces thonidés*<sup>27</sup>.

Le Golfe de Guinée, et notamment sa composante Afrique Centrale, bénéficie d'une position géostratégique qui le met en contact avec toutes les autres sous-régions (cœur de l'Afrique : Mer ouverte). Il est donc incontournable pour toute question qui a trait à l'Afrique. Qui tient le Golfe de Guinée tient l'Afrique.

Le Golfe de Guinée s'inscrit dès lors dans le registre des « espaces convoités », des « espaces pivots » du monde non-occidental. *La dimension de « oil/diamond heartland » du monde tropical que la région a progressivement acquise en fait l'une des arènes les plus décisives de la compétition géopolitique mondiale*<sup>28</sup>.



*Carte 1 : Golfe de Guinée. Source : [www.google.fr](http://www.google.fr)*

<sup>27</sup> J. NDOUTOUME NGOME « *Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ?* », *Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé 2010, p.170.

<sup>28</sup> C. AWOUMOU, « *Le Golfe de Guinée face aux Enjeux* », septembre 2005, <http://www.codersia.org>.

Le Golfe de Guinée, de par sa position géostratégique majeure (croisée des grands axes maritimes) clairement démontrée et sa richesse indicible en ressources pétrolifères et halieutiques, puis l'inadéquation des *moyens affectés à sa surveillance*<sup>29</sup> est en proie à une série de menaces pouvant être classées en deux types.

Le premier type de menaces concerne le danger représenté par l'ensemble des navires marchands de passage ou à destination du Golfe de Guinée qui sont pour la plupart des *navires sous normes*<sup>30</sup> interdits des ports de grandes puissances maritimes et qui sont souvent à l'origine des grandes catastrophes maritimes : c'est la *sécurité maritime*.

A la multitude des définitions proposées sur la sécurité maritime, nous retiendrons pour cette étude celle proposée par Mme F. ODIER à savoir :

La sécurité maritime est une notion qui regroupe de nombreux éléments. Elle englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime et les mesures qui gouvernent la navigation en mer ou dans les zones portuaires<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Voici un échantillon des effectifs humains de quelques Marines militaires de la région : Cameroun (1300) ; Congo (900), Congo-Kinshasa (1000), Gabon (500), Guinée Equatoriale (100), Angola (1500). Source : D. OTSA'A NGUEMA, *op cit*, p.75.

<sup>30</sup> La résolution A466(1981) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) considère comme sous norme, le navire dont la coque, les machines ou l'armement tel que les engins de sauvetage, les installations radioélectriques et le matériel de lutte contre l'incendie ne répondent pas aux normes requises par la convention pertinente. C'est le cas, en particulier lorsque le navire n'est pas pourvu de l'armement requis ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par la réglementation, que l'armement ou l'agencement du navire ou son armement ait subi une détérioration importante en raison, par exemple de la mauvaise qualité d'entretien. La résolution précise que ces facteurs apparents, pris ensemble ou séparément, doivent rendre le navire inapte à prendre la mer et mettre en danger la vie des personnes à bord s'il était autorisé à appareiller. Sont désignés ainsi, les navires qui n'ont à leur bord, ni les équipements de sécurité exigés par la législation conventionnelle internationale, ni le personnel qualifié, c.-à-d. titulaire des certificats et brevets de navigation.

Source : A. FALL, « *Le Contrôle par l'Etat du Port en Matière de la Sécurité de la Navigation et de Protection de l'Environnement Marin* », DMF, n°601, février 2001, p.102-108.

<sup>31</sup> F. ODIER, « *La Sécurité Maritime : Une Notion Complexe, le Rôle des Organisations Internationales dans son Elaboration* », ADM 1998, p.235-243.

Le *MOU d'Abuja*<sup>32</sup> est la réponse actuelle la plus adaptée à ce genre d'insécurité au sein du domaine maritime du Golfe de Guinée.

Le second type de menaces concerne les actes de malveillance en milieu maritime ou qui s'y rattache dont généralement seuls les Etats, dans le cadre de leurs missions régaliennes, sont outillés à faire face : c'est la *sureté maritime*. Le sens du concept sureté maritime considéré dans cette recherche est celui qui se conforme au code International Ship and Port Security (ISPS)<sup>33</sup> à savoir :

La sureté maritime peut être définie comme l'ensemble des mesures que les propriétaires, exploitants et administrateurs de navires, d'installations portuaires, d'installations au large et autres organisations ou établissements marins utilisent pour se prémunir contre le terrorisme, la sabotage, les passages clandestins, les immigrants illégaux ou demandeurs d'asile, les actes de piraterie ou de vols à mains armées à l'encontre des navires, la capture, le pillage, la nuisance ou l'attaque par surprise<sup>34</sup>.

Les pertes économiques générées par la pêche illicite dans les économies maritimes des Etats du Golfe de Guinée méritent que cette pratique illégale soit considérée comme atteinte à la sureté maritime de ces Etats.

Vu l'urgence provoquée par l'insécurité grandissante dans la Golfe de Guinée dans le domaine de la sureté maritime, à la vision d'organiser impérativement la sécurisation de la zone des Etats de la *Communauté Économique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)*<sup>35</sup> du Golfe de Guinée par la communauté, il a été mis en place une équipe des experts pour réaliser

---

<sup>32</sup> Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les Etats de l'OMAOC ; conscients qu'un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection est d'importance fondamentale pour assurer l'application homogène des principes de la sécurité du transport maritime, ont signé le 22 octobre 1999 ce MOU sous le patronage de l'OMI suite aux deux réunions préparatoires d'Accra (Ghana en avril 1998) et de Conakry (Guinée Conakry en janvier 1999). Ce sont joints à ces Etats membres de l'OMOAC la Namibie et l'Afrique du Sud. Il vise à assurer l'inspection coordonnée des navires faisant escale dans les eaux de la sous région d'Afrique de l'Ouest et du Centre et ce, en vue de garantir le respect des normes élevées imposées par l'OMI ainsi que la protection de l'environnement. Source : C. ZINSOU, « *Le MOU d'Abuja : Un Accord Administratif Pertinent Difficilement Appliqué dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, N° 1, Juillet 2009, p.25.

<sup>33</sup> Code international pour la sureté des navires et des installations portuaires.

<sup>34</sup> Séminaire atelier de sureté maritime, « *Exposé n° 3 sur les Menaces contre la Sureté Maritime* », Libreville, mars 2003, p.1.

<sup>35</sup> Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale .Créée en 1983, elle a originellement pour mandat la promotion du dialogue politique dans la région et la création d'une union douanière ainsi que l'établissement de politiques sectorielles communes. La CEEAC, dont le siège se trouve à Libreville (Gabon) regroupe 11 Etats : Cameroun, Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad, Congo Brazzaville, Burundi, RCA, RDC, Sao Tomé et Principe, Rwanda (a quitté en 2005), et Angola. Source : [www.ceeac-eccas.org](http://www.ceeac-eccas.org).

une étude visant à élaborer une stratégie commune de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée.

Aux fins de l' exécution des missions de ladite stratégie fondée sur la coordination des unités navigantes des différentes marines militaires de ses Etats Parties, le groupe des experts a proposé (adopté à ce jour) 3 organes civilo-militaires dont le Centre Opérationnel de Marine (COM), qui est au cœur de cette recherche. Le COM, situé dans chaque Etat Partie, est l'organe de mise en œuvre tactique de la Stratégie.

L'objectif assigné à cette recherche qui s'inscrit dans le cadre de la sécurité et sureté maritimes (mais à dominante sureté maritime) est de proposer une étude visant à mettre en place un COM sur la façade maritime du Congo située dans le Golfe de Guinée et les structures annexes qui se rapportent à son fonctionnement. Le plan adopté consistera dans sa première partie à faire un état des lieux des menaces enregistrées dans le domaine maritime du Golfe de Guinée puis ensuite de présenter ladite stratégie en cours de montée en puissance dans l'escarcelle de la CEEAC avant de se terminer sur un focus multi facette sur la République du Congo dans le but de faciliter la compréhension de la seconde partie. Cependant la seconde partie pose initialement les bases de la mise en place d'un COM tout en définissant les profils des personnels impliqués et les organigrammes y relatifs. Elle s'intéresse par la suite aux équipements électroniques sur lesquels s'appui un COM dans l'acquisition et gestion de l'information de son théâtre d'opération avant de décrire son interaction avec les navires en mer particulièrement les navires de guerre dans leur conduite des opérations d'arraisonnement. Cette seconde partie s'achève sur un bréviaire juridique dont le but est de cadrer l'action tactique des navires de guerre appelés à intervenir dans le cadre de la Stratégie afin d'éviter des maladroites juridiques dans leur interaction (contrôle, arraisonnement) avec les navires privés concernés. Tout au long de cette seconde partie, il est proposé des solutions (libres d'accès sur internet) pour la recherche d'informations utiles au fonctionnement d'un COM. Pour maintenir le côté pragmatique de cette étude, une série d'annexes immédiatement opérationnelle y est jointe pour les personnels concernés par cette structure de COM telle que décrite dans ce document.

**PARTIE I :**  
**GOLFE DE GUINEE ET BESOIN DE SECURITE**  
**ET SURETE MARITIMES**

L'intransigeance des pays développés sur le respect des normes internationales concernant la sauvegarde de la vie en mer et la protection de l'environnement marin a exclu une bonne partie de la flotte mondiale de leurs ports. Cette flotte bannie des ports des pays développés a trouvé refuge vers des zones maritimes des pays peu soucieux ou indifférents à ces normes. Les Etats du Golfe de Guinée vont dès lors côtoyer au quotidien le risque constitué par la fréquentation dans leurs zones maritimes de cette flotte errante. Le malaise social généralement né des incessantes crises politiques et économiques dans la sous région, va s'adjoindre à ces menaces initiales (d'ordre technique) sur le domaine maritime du Golfe de Guinée. L'état des lieux de cette problématique sécuritaire dans ce double aspect au sein de cette recherche se fera dans un premier temps au niveau sous régional (chapitre1), puis au niveau national du Congo (chapitre2).

## **Chapitre 1 : Vue panoramique du Golfe de Guinée.**

L'état des lieux considéré au niveau régional dans cette étude s'étale légèrement au-delà des limites du Golfe de Guinée consenties par cette étude (Section A) pour faire prendre conscience de la gravité de la situation. De ce statu quo inquiétant va résulter la nécessité pour la sous région de formuler conjointement une réponse adéquate à cette situation (section B).

### **Section A : Problématique sécuritaire maritime dans le Golfe de Guinée.**

Cette section comme précisée précédemment fait un bilan sur la nature des menaces enregistrées dans le Golfe de Guinée qui s'inscrivent dans le cadre de la sécurité et sureté maritimes (A.1). L'analyse géopolitique et géostratégique résultant (A.2) des enjeux pétroliers dans le Golfe de Guinée est sans doute un élément catalyseur de la prise de conscience des Etats de cette sous région vers la mise en œuvre d'un mécanisme de sécurisation maritime collective (A.3).

## **A.1-Synoptique des menaces enregistrées dans le golfe de Guinée.**

### **A.1.1.-Braconnage ou pêche illicite et surpêche industrielle sans contrôle.**

*Le plus grand attentat contre la liberté de la pêche, c'est de l'exercer de telle sorte que s'épuisent les richesses*<sup>36</sup>. Cette citation est une bonne entrée en matière lorsqu'on traite de la pêche illégale non seulement dans le Golfe de Guinée mais également partout dans le monde car ce fléau a atteint une portée mondiale. Les pays en voie développement en général, particulièrement ceux d'Afrique sont victimes de ce délit en raison d'un manque notable de moyens destinés à la lutte contre la *pêche illégale, non déclarée, non réglementée (INN)*.

Selon l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE), la pêche illégale, non déclarée et non réglementée est considérée comme l'un des principaux facteurs qui mettent en péril la viabilité des activités halieutiques. Elle est imputable aussi bien à la pêche artisanale qu'à la pêche industrielle et est pratiquée dans les eaux marines comme dans les eaux continentales, que ce soit à l'intérieur de zones placées sous la juridiction d'un Etat ou en haute mer.

Le contexte général de raréfaction des ressources et de demande de croissance à l'échelle du continent comme au plan mondial fait *que l'accès aux ressources halieutiques de la Zone Economique Exclusive (ZEE) des pays africains devient de plus en plus concurrentiel et accélère cette ruée vers cette pratique illégale*<sup>37</sup>.

Plusieurs acteurs opèrent dans ce type de pêche au sein du Golfe de Guinée au premier plan desquels on cite les originaires d'Etats peu soucieux de l'application du code de conduite pour une pêche responsable dont certains pays asiatiques qui détournent la pêche piroguière de ses zones traditionnelles en embarquant illégalement pirogues et pêcheurs dans *des bateaux usines*<sup>38</sup>.

*Deux d'entre eux*<sup>39</sup> ont été arraisonnés par les autorités Bissau-guinéennes avec, à leur bord, plus de deux cent piroguiers sénégalais. Dans cette série, on peut reporter l'arraisonnement de

---

<sup>36</sup> José Léon SUAREZ, 1927, Assemblée de la Société des Nations.

<sup>37</sup> S. LE ROUX ET J. NOEL, « *Mondialisation et Conflits autour des Ressources Halieutiques* », Ecologie et Politique, n° 34, 2007, p.69-82.

<sup>38</sup> Voir : « *Pêcheurs Sénégalais Arraisonnés en Guinée-Bissau : Les Autorités s'Engagent à les Faire Libérer* », Le Quotidien, 12 octobre 2009.

<sup>39</sup> T. DAHOU, « *La Politique des Espaces Maritimes en Afrique. Louvoyer entre Local et Global* » ; Politique Africaine, n°116, décembre 2009, p.12.

deux bateaux de pêche battant *pavillon*<sup>40</sup> chinois « Les Dalian Yu 15027 » en décembre 2009 au large des côtes camerounaises pour « pêche illicite » par la brigade nationale de contrôle maritime du Cameroun<sup>41</sup>.

Cette pêche illicite au sein du Golfe de Guinée n'est pas toujours l'apanage des pays asiatiques, mais elle est également l'œuvre des armateurs véreux des pays européens car il est à rappeler qu'en 1990, *près de huit cent navires européens pêchaient dans les pays en voie de développement*<sup>42</sup>. La Première étude commandée par une institution européenne depuis la réforme de 2002 de la Politique Commune de la Pêche (PCP) en est une parfaite illustration.

Cette évaluation exhaustive est venue mettre l'accent sur les reproches adressés aux accords entre l'Union Européenne (UE) et l'Afrique, *en insistant notamment sur la contribution des flottes de l'UE à la fameuse « pêche illégale, non déclarée et non réglementée »*<sup>43</sup>.

En effet, avec l'affaiblissement des ressources en atlantique nord par exemple, les pêcheurs européens jettent leurs filets dans l'atlantique sud, où il n'existe pas de quotas de pêche. Ils y ont été rejoints par les chinois. *Les accords entre les pays européens et ceux du Golfe de Guinée n'ont alors prévu aucune disposition concernant les quotas et les espèces sauf en Angola où la limite a été fixée seulement pour les crevettes à 5000 tonnes*<sup>44</sup>.

En septembre 2000, l'Atlantique Dawn, le plus grand bateau de pêche pélagique au monde construit en Norvège pour le compte d'un armateur irlandais, contre l'avis de la Commission Européenne et ses directives sur la réduction des capacités des navires, est interdit de pêcher dans les eaux européennes.

---

<sup>40</sup> Insigne en tissu représentant la nationalité du navire.

<sup>41</sup> Source : Agence Africaine de Presse (APA), « Deux Bateaux Chinois Arraisonnées au Cameroun pour Pêche Illégale », 11 décembre 2009, <http://www.afriqueavenir.org>.

<sup>42</sup> Z. SALEM, « Les Ecueils du Partenariat : L'Union Européenne et les Accords de Pêche avec l'Afrique » ; Politique Africaine, n°116, décembre 2009, p.23.

<sup>43</sup> L. BARTELS, L. DE LA FAYETTE, H. DAVIES et L. CAMPLING, « Policy Coherence for Development and the Effects of EU Fisheries Policies on Development in West Africa », Bruxelles, Parlement Européen, août 2007, p.40-51.

<sup>44</sup> J. NDOUTOUME NGOMA, *op cit*, p.178.

Ce navire record (7000 tonnes) a fait la une de Irish Times, qui rassurait ses lecteurs sur le fait que ce géant ne pêcherait que dans les eaux africaines<sup>45</sup>. Ce géant des mers, pêchant jusqu'en 2001 dans les conditions opaques et en marge de l'accord européen.

Il sied également de souligner que les conflits sur les frontières maritimes et l'absence de moyens de contrôles dans ces zones constituent également un facteur de prolifération de la pêche illicite : *c'est le cas du litige entre le Nigeria et le Cameroun sur l'île de Bakassi au large de laquelle s'accroît la pêche illicite en raison du flou étatique entretenu par le conflit sur cette zone*<sup>46</sup>.

Les dégâts générés par l'INN peuvent être irréversibles en terme de l'écosystème marin sans oublier les pertes financières enregistrées par les Etats qui en sont victimes. C'est pour cette raison nombreux sont les pays qui ont adopté une attitude très répressive de ce délit dans leur ZEE. Pour dissuader une telle pratique *par exemple la sanction imputable à un navire pêchant illégalement dans la ZEE allemande est une amende pouvant aller jusqu'à 75.000 euros*<sup>47</sup>. On estime que la pêche illicite fait perdre à l'Afrique subsaharienne 1 million \$ US/an<sup>48</sup>.

### **A.1.3-Piraterie maritime.**

Au sens de la Convention de Montégo Bay (CMB) de 1982<sup>49</sup>, le mot *piraterie* ne s'applique qu'aux agressions survenues en haute mer. Ces mêmes actes commis dans les eaux sous souveraineté d'un État ne peuvent pas être qualifiés de piraterie, mais constituent des actes délictueux devant être juridiquement qualifiés par le droit pénal de l'État dont il s'agit. C'est donc à la police de celui-ci d'intervenir et les actes des prévenus doivent être jugés par la justice locale.

Cependant la définition donnée de ce terme par le Bureau Maritime International prend plus en compte l'état actuel de tels actes perpétrés de nos jours à savoir :

---

<sup>45</sup> Z. SALEM, *op cit*, p.38.

Voir aussi: voir les éditions de Irish times du 25 février 2000, du 12 août 2000, du 1<sup>er</sup> septembre 2000-World's largest fishing Vessel Arrived in Dublin Port yesterday- et du 6 septembre 2000.

<sup>46</sup> Voir : P. KONNINGS, « *The Anglophone Cameroon-Nigeria Boundary : Opportunities and Conflicts* », African Affairs, vol.104, n°415, 2005, p.275-301; et L. KOUNGOU, « *Quand une Péninsule Pétrolière Change de Mains* », le Monde Diplomatique, octobre 2008, p.20.

<sup>47</sup> A. LEBRUN (sous la direction J. BEURRIER), « *La Pêche illégale, Non Déclarée ; Non Réglementée* », diplôme de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2006, p.37.

<sup>48</sup> J. NDOUTOUME NGOMA, *op cit*, p.176.

<sup>49</sup> Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer dont les travaux sont achevés en 1982 à Montego Bay, (Jamaïque), article 101.

Tout acte ou toute tentative d'embarquement, à bord d'un navire, quel qu'il soit, visant à commettre un vol ou tout autre crime, et avec l'intention ou la capacité d'utiliser la force dans l'accomplissement de cet acte. Cette définition couvre les attaques réelles ou tentées, que le navire soit à quai, au mouillage ou en mer<sup>50</sup>.

Par ailleurs le professeur NTUDA EBODE donne de la piraterie une définition qui épouse littéralement le contexte spatio-temporel de ce document en stipulant :

Aujourd'hui, on entend par piraterie maritime, 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<sup>51</sup>.

Selon la Revue Diplomatie n°35 de novembre et décembre 2008, plus de 263 actes de piraterie maritimes ont été répertoriés, dont plus d'une trentaine au large des côtes somaliennes et plus d'une soixantaine dans le Golfe de Guinée. Les eaux nigérianes se sont montrées particulièrement dangereuses pour les navires étrangers en 2008. Selon les statistiques du BMI, entre 1998 et 2008, vingt personnes ont été tuées et 64 blessées au cours de ces attaques, ce qui confère au *Nigeria la première place en nombre de victimes en Afrique*<sup>52</sup>. Au total sur les côtes nigérianes 889 membres d'équipage ont été pris en otage, et 46 navires ont subi des tirs ; 11 marins ont été tués et 32 blessés ; 21 sont portés disparus et présumés morts.

Les statistiques du BMI ne rapportent qu'une infime partie du problème.

En 1998, le directeur exécutif du bureau, Eric ELLEN, estimait que seulement 40 à 60 % des attaques de pirates figuraient dans les rapports du BMI. Le rapport annuel de 2008 révèle au sujet de Nigeria que compte tenu de la sous-déclaration des attaques, les chiffres réels sont probablement plus élevés<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> M. NGOUYA, « *La Criminalité en Mer* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, juillet 2009, n° 1, p.41.

<sup>51</sup> J. NTUDA EBODE, « *La Nouvelle Posture Géopolitique du Cameroun et la Lutte contre la Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinée* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.77.

<sup>52</sup> Voir les rapports annuels sur la piraterie et les vols à mains armées contre les navires publiés par le BMI (1998-2009) publiés à l'adresse : <http://www.icc-ccs.org/>.

<sup>53</sup> J.A.GOTTSCHALK et B.P.FLANAGAN, « *The Rise and Threat of Modern Piracy* », Annapolis, Naval Institute Press, 2000, p.89.

Dans cette série d'actes similaires, on cite :

- *l'attaque de la présidence de la Guinée Equatoriale, à Malabo, par un groupe d'assaillants lourdement armés, en provenance de la mer le 17 février 2010*<sup>54</sup> ;
- *l'enlèvement de sept Chinois au large de la péninsule de Bakassi (Cameroun) dans les eaux internationales par un groupe rebelle dénommé Africa Marine Commando le 12 mars 2010*<sup>55</sup> ; et
- *la prise en otage de dix salariés du groupe français Bourbon intervenant sur un champ pétrolier opéré par Total dans la zone maritime à côté de Bakassi par le groupe de rebelles du Bakassi Freedom Fighters (BFF) le 30 octobre 2008*<sup>56</sup>.

En septembre 2008, environ 50 gangsters de mer lourdement armés ont débarqué à Limbé, ville camerounaise avec leurs embarcations rapides, et ont pris d'assaut six banques du centre ville<sup>57</sup>. De manière condensée les statistiques des attaques classées actes de piraterie le long des côtes camerounaises depuis 2007 donnent plus de cinquante attaques classées comme sérieuses. *Mais un coup d'œil sur les statistiques de 2009 indique 39 cas, 3 tués, 8 blessés et 4 otages*<sup>58</sup>.

Ce fléau peut générer de lourdes conséquences économiques au sein des Etats du Golfe de Guinée car l'essentiel de leur PIB s'appuie sur l'exploitation pétrolière offshore et de la pêche.

La part des revenus du pétrole dans le Produit Intérieur Brut (PIB) est de 40 % au Nigeria, 47 % en Angola, 67 % au Congo-Brazzaville, 86% en Guinée Equatoriale, 73 % au Gabon et 5 % au Cameroun. Il en est de même pour la part dans les exportations. Elles représentaient 95 % des revenus d'exportation au Nigeria, 90 % en Angola, 94 % au Congo-Brazzaville, 90 % en Guinée Equatoriale, 81 % au Gabon et 60 % au Cameroun<sup>59</sup>.

En 2009, on a dénombré *104 actes de piraterie ou de brigandage*<sup>60</sup> dont 77 au Nigeria, 22 au Cameroun et 5 en Guinée Equatoriale. Dans la plus part des cas dans le Golfe de Guinée *la piraterie est le prolongement des luttes factionnelles (entre milices et gouvernements des*

---

<sup>54</sup> A. BOYOMO, « *Attaques : Les Pirates Prennent le Golfe de Guinée en Otage* », 18 mars 2010, <http://fr.allafrica.com>, article du 18 mars 2010.

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> E. NGODI, *op cit*, p.30.

<sup>58</sup> J. NTUDA EBODE, *op cit*, p.81.

<sup>59</sup> C-A. PAILLARD, « *Afrique Complexe et Contrastée* », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°40, p.71.

<sup>60</sup> G. BOYOMO, *op cit*, ibidem.

*Etats riverains) pour l'appropriation de la rente pétrolière dont l'Etat est dépositaire*<sup>61</sup>. La précarité de conditions de vie explique de plus en plus cette montée en puissance de ce fléau dans la sous-région.

#### **A.1.4-Pollution maritime.**

Il faut entendre par pollution :

l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que les dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément<sup>62</sup>.

La croissance des navires pétroliers dans le Golfe de Guinée justifie bien l'augmentation de l'exploitation pétrolière de la sous région. En 1960, la moitié de la flotte pétrolière était constituée de navires *jaugeant moins de 50.000 tonnes*<sup>63</sup>. Vingt ans plus tard, la capacité des transports pétroliers est *passée de 64 millions à 340 millions de tonnes avec seulement un doublement du nombre de navires*. Actuellement, la capacité moyenne des pétroliers est de *200.000 tonnes et de nombreuses unités dépassent les 500.000 tonnes*<sup>64</sup>.

Les gros pétroliers ou super tankers qui ont remplacé les petits pétroliers représentent une énorme source de pollution potentielle car en cas de fuite ou de naufrage déverseront d'énormes quantités massives d'hydrocarbure.

En raison du laxisme régional dans la mise en place des dispositifs opérationnels (insuffisance des moyens et de personnels formés) dédiés à la lutte contre la pollution, le Golfe de Guinée a été au fil du temps le théâtre des marées noires dont on ne peut s'empêcher d'en citer quelques unes.

---

<sup>61</sup> U. UKIWO, « *From Pirates to Militants: A Historical Perspective on Anti-states and Anti-oil Company Mobilization among the Ijaw of warri, Western Niger Delta* », African Affairs, vol.106, n°425, 2007, p.587-610.

<sup>62</sup> J. BEURIER, « Droits maritimes », Dalloz action, 2006-2007, p.919-920.

<sup>63</sup> P. MICHEL (rapport collectif sous la direction de.), « *Impact des Hydrocarbures sur la Flore et la Faune Marines* », Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, IFREMER, 1996, p.55 et 58.

<sup>64</sup> Cf. P. M'BAKI HELU, *op cit*, p.34.

On se souvient de:

- Du *Mobil Refiner*<sup>65</sup> à l'origine du déversement de 45 tonnes de fuel au large des côtes camerounaises à Douala le 17 décembre 1975 ;
- De l'*Arzen*, le 1<sup>er</sup> janvier 1977 sur la côte béninoise ;
- De l'accident du *Mycène*<sup>66</sup> le 3 mars 1980 au large de la Côte d'Ivoire ; et
- Dans cette série de catastrophe s'ajoutent :
  - les accidents du « Petro Bouscat » à 20 nautiques au large de Douala le 21 juin 1970 ;
  - le déversement de 260.000 tonnes de pétrole au large des côtes congolaises à la suite de la tragédie de l'ABT Summer (2<sup>ème</sup> catastrophe mondiale) en 1991 ; et
  - du Déballastage de M/S Dione entraînant le rejet en mer de 5.000 m<sup>3</sup> de liquide sale en 1980<sup>67</sup>.

En parallèle de cette pollution due aux accidents ou au déballastage de navires, on enregistre également des pollutions générées par les plates-formes pétrolières. En 2004, une fuite de brut émanant des champs pétroliers Emeraude en République du Congo fut à l'origine d'une marée noire au large des côtes de Pointe-Noire. Héritées de Total FinaElf par Congorep filiale de la Société Nationale des Pétroles du Congo, *ces installations sont d'une vétusté telle qu'elles constituent une véritable menace pour l'environnement marin*<sup>68</sup>. Il s'agira aussi en 1980 au large de la côte nigérienne de l'accident de la plate-forme pétrolière *Funiwa V*<sup>69</sup>, à la suite duquel près de 300.000 tonnes de pétrole se répandirent dans l'Océan Atlantique affectant aussi les côtes nigériennes. Le *calcul effectué par Lois EPSTEIN*<sup>70</sup>, ingénieur à l'environnemental Defense Fund (aux USA) confirme bien, en démontrant que l'ensemble du pipeline tchado-camerounais et de son terminal, des fuites de pétrole de l'ordre de 450 barils par jour (soit 70 000 litres par jour) pourraient survenir sans être détectées par des systèmes de sécurité modernes.

---

<sup>65</sup> M. KAMTO, « *Droit de l'Environnement en Afrique* », Edicel/Aupelf, 1996, p.261.

<sup>66</sup> M. NDENDE, « *Activités Pétrolières et Protection de l'Environnement Marin dans le Golfe de Guinée* », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, éd. Bajac-Meri, Janvier - Juin 2006, p.29-30.

<sup>67</sup> M. NDENDE, *ibidem*.

<sup>68</sup> P. M'BAKI HELU, *op cit*, p.18.

<sup>69</sup> C. BOCARD, « *Marée Noire et Sols Pollués par des Hydrocarbures : Enjeux Environnementaux et Traitements des Pollutions* », IFP Publications, éd. Technip, 2006, p.163.

<sup>70</sup> M. NDENDE, *ibidem*.

Le problème de la pollution est indéniable dans le Golfe de Guinée, ce problème va demeurer tant que la ruée vers l'extraction pétrolière reste au cœur des économies régionales et sans négliger l'impact de *l'accroissement sous-régional du trafic maritime*<sup>71</sup>:

En effet en 2006, la production totale de pétrole du Nigeria a été estimée à 119 millions de tonnes, celle de l'Angola à 69 millions de tonnes, 17,7 millions de tonnes pour la Guinée Equatoriale, 13,6 millions de tonnes pour le Congo-Brazzaville, 11,6 millions de tonnes pour le Gabon et 3,2 pour le Cameroun<sup>72</sup>.

*Le projet régional d'observation des pollutions marines exécuté en 1986 et 1989 à Pointe Noire piloté par la FAO*<sup>73</sup>, a permis de constater, et de quantifier, du moins partiellement l'ampleur des phénomènes de pollution par les hydrocarbures.

Le rapport de l'étude effectué du 7 au 12 mars 2005 portant sur l'évaluation environnementale de la pollution due aux hydrocarbures sur le littoral du Kouilou (Congo) demandée par l'Association Pour la Protection de l'Environnement du Golfe de Guinée (APEGG) va dans le même sens.

En somme un article de la revue maritime *Oil Spill Intelligent Report*<sup>74</sup> énonce que depuis les années 60, un total d'environ 1.501.956 tonnes d'hydrocarbures a été déversé en Afrique. La période la plus effroyable de ces marées noires fut en 1983 où environ 291.000 tonnes d'hydrocarbures furent déversées et en 1980 ce fut environ 240.000 tonnes.

### **A.1.5-Trafics des stupéfiants.**

La région du Golfe de Guinée, de part sa position géographique, est à la croisée des routes internationales vers l'Europe et les Amériques. Cette position ne sert pas seulement à l'accroissement des échanges commerciaux entre les différents continents mais également aux cartels de drogues bien organisés qui ont fait du Golfe de Guinée une route de transit privilégiée pour les produits tels que la cocaïne et l'héroïne. Plusieurs observateurs auteurs affirment cette thèse à savoir :

---

<sup>71</sup> En se référant par exemple au cas du port de Pointe Noire en 1998, le trafic général (ravitaillement et pétrole brut inclus) a été de 9.669.621 tonnes. En 2000, le port de Douala a, quant à lui, enregistré un trafic global de 5 503 623 tonnes dont 5.173.423 tonnes pour le long cours, et 330.200 tonnes locale  
Sources: Jeune Afrique l'Intelligent, « *Le Port Autonome de Pointe Noire* », n°2131, du 13 au 19 novembre 2001, p. 56. Cf. P. M'BAKI HELU, *op cit*, p. 27.

<sup>72</sup> Atlas géopolitique des espaces maritimes, p.57.

<sup>73</sup> Projet FAO/COI/OMS/PNUF « WACAF ». Source : <http://www.fao.org/>

<sup>74</sup> OIL SPILL INTELLIGENCE REPORT, « *White Paper Series Africa vulnerable to Oil Spills, Especially from Tankers* », vol. I, n°7, November 1997, p.1- 4.

L'Afrique de l'Ouest dans sa totalité était officiellement reconnue comme point de passage entre l'Amérique du Sud et l'Europe pour la cocaïne et le lieu de distribution des produits synthétiques fabriqués en Europe<sup>75</sup>.

D'où la fameuse expression : *l'Afrique devient ainsi sous le pied de l'Europe, une épine aiguille aussi douloureuse que l'Amérique latine et sa coke sous la botte de l'oncle Sam*<sup>76</sup>.

La situation est grave surtout lorsqu'on fait références aux conséquences d'un tel trafic que nul ne peut ignorer les désastres et surtout le niveau de corruption qu'il est entrain de couvrir dans les pays du Golfe de Guinée.

Les protections administratives, militaires voire politiques au profit des trafiquants sont légion dans la région selon les observateurs qui épinglent des pays comme le Lesotho, le Zaïre (actuellement République Démocratique du Congo), la Guinée Equatoriale, le Mozambique, le Tchad et la Zambie où l'éventualité de l'implication dans le trafic de drogues d'anciens ministres et de députés<sup>77</sup>.

D'autres sources confirment cette implication des dignitaires politiques comme:

La drogue, surtout la cocaïne, transite souvent par la mer. C'est actuellement le cas du démantèlement du réseau d'acheminement de la drogue en Guinée Bissau, devenue plaque tournante de la sous-région ouest africaine. Les saisies de cocaïne, à bord des bateaux de pêche, ont montré que les routes de ce trafic vont de l'Amérique latine vers la sous-région de l'Afrique de l'ouest et du centre, puis vers l'Europe et les USA. L'exemple probant est le déroutement en 2004 du bateau Pithea au large du Ghana<sup>78</sup>.

Une prise de conscience collective a été exprimée lors l'inauguration d'un bureau régional de l'organisation internationale de police criminelle à Abidjan, en mars 1994, en présence de 26 ministres de l'intérieur d'Afrique de l'ouest et de l'Afrique centrale mais qui n'est forcément suivie d'actes concrets. Seule l'action paraît à mon sens l'indice caractéristique de cette prise de conscience des menaces qui nous guettent ou qui rangent les pays du Golfe de Guinée.

Il sied également de mentionner dans le cadre du trafic de drogue dans l'aire maritime du Golfe de Guinée, l'interception d'un bateau de pêche le « Blue Atlantic » transportant 2,5 tonnes de produits stupéfiants par le Bâtiment de

---

<sup>75</sup> J-B. FAYE, « *Le Narcotrafic en Afrique Subsaharienne* », Mémoire de Géopolitique dans le cadre du Collège Interarmées de Défense de France, avril 2002, p.4.

<sup>76</sup> E. FOTTORINO, « *Afrique : La Ruée vers l'Herbe* », Politique Internationale, hiver 92-93, p.346.

<sup>77</sup> A. RAKE « *Portrait d'un Continent Drogué* », Courrier International, 17 août 1995.

<sup>78</sup> N. TAKOUGNADI, « *Golfe de Guinée : Trafics, Pollution, Menaces Terroristes. Quelle Stratégie de Coopération pour la Sécurité des Espaces Maritimes* », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°41 – mars 2008, p.99.

Projection et de Commandement (BPC) le Tonnerre au large de l'Afrique de l'ouest le 29 janvier 2009<sup>79</sup>.

L'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) estime que le quart de la cocaïne consommée en Europe passe par l'Afrique de l'Ouest<sup>80</sup>.

### **A.1.6-Mouvements incontrôlés des armes de petits calibres.**

L'intervention du secrétaire général de la CEEAC lors de l'assemblée générale du Conseil de sécurité de l'ONU tenue le 19 mars 2010 relative à la fabrication, au transfert et à la circulation illicites des armes légères et de petit calibre (ALPC) en Afrique, et particulièrement dans la sous-région de l'Afrique centrale illustre parfaitement cette situation inconfortable.

Le secrétaire affirme que : « Au cours des 15 dernières années, 7 millions d'armes légères ont circulé en Afrique centrale et, à ce stade, 45 % seulement sont sous contrôle effectif ou ont été détruites». Plus loin il affirme que « le chiffre d'affaires annuel du trafic d'armes légères se situait entre 200 et 300 millions de dollars, soit 20 % du commerce licite de ces mêmes armes».

Les crises politiques chroniques de la région des grands lacs et les guerres civiles qui en découlent expliquent et confortent *cette situation*<sup>81</sup>.

### **A.1.7-Trafic des êtres humains**

La réunion des experts de 26 pays d'Afrique centrale et occidentale tenue à Libreville (Gabon) le 8 mai 2006 a permis d'évaluer la gravité de la situation concernant la traite des êtres humains. Il en ressort qu'en Afrique de l'ouest et du centre, la traite est reconnue comme un problème dans plus de 70 % des pays. Dans plus du tiers des pays de la région, la traite est perçue comme un problème très grave.

---

<sup>79</sup> Marine nationale française, « *Interception du Blue Atlantic* », 29 janvier 2008, <http://www.premar-atlantique.gouv.fr>.

<sup>80</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.176.

<sup>81</sup> Les pays du Golfe de Guinée étant en forte instabilité sociopolitique et militaire du fait des guerres civiles et interethniques (République Centrafricaine, Nigeria, Tchad, Congo-Brazzaville, Congo- Kinshasa, et Angola avec une extension vers les conflits rwandais et burundais), il s'est développé une forte tendance à la circulation des armes légères. Source : NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.172.

### **A.1.8.-Déversements des déchets toxiques.**

On peut se référer à la pollution des côtes ivoiriennes par les substances chimiques dans l'affaire du Probo Koala. Il s'agit là d'une affaire de déversements sauvages, le 19 août 2006, dans une douzaine de décharges de la ville portuaire d'Abidjan *de 580 tonnes de déchets hautement toxiques provenant d'un navire parti de Rotterdam avec un circuit des plus rocambolesques*<sup>82</sup>.

Ce navire est un vraquier polyvalent armé et affrété par une société internationale de négoce en matières premières *Trafiguera*. Battant pavillon panaméen, il avait été loué par une compagnie grecque *Prime Marine Management*, et celui-ci avait à son bord un équipage russe.

On a dénombré 17 morts, plus de 7.000 victimes surprises par ce redoutable cocktail chimique et avec des pathologies multiples : affection respiratoires, irritations à la gorge, brûlures de la peau, malaises, diarrhées, vomissements, maux de tête, saignement de nez.

Une fois de plus l'Afrique se révèle être l'une des plus grandes poubelles des industries polluantes des pays riches<sup>83</sup>. *On se souvient aussi du scandale du Kassa (provenant des USA) en Guinée (Conakry) en février 1987, ou encore l'affaire Karin B (provenant de la République Fédérale d'Allemagne) au Nigeria en septembre 1988*<sup>84</sup>.

### **A.1.9-Immigration clandestine.**

Cette partie ne tient pas en compte de l'immigration clandestine chronique des populations africaines vers l'eldorado européen mais s'intéressera juste à celle qui se développe au sein des pays du Golfe de Guinée, généralement méconnue des pouvoirs politiques régionaux.

- le 2 juillet 2008<sup>85</sup> : découverte sur la cote de Libreville (Gabon) de 15 corps sans vie de sujets étrangers et d'une pirogue accreditant la thèse d'un naufrage à la suite d'une immigration clandestine vers le Gabon ; et

---

<sup>82</sup> Le Monde, « *Probo-koal : La Mortelle Errance d'un Bateau-Poubelle* », 29 septembre 2006.

<sup>83</sup> M. NDENDE, « *Trafic Illicite de Déchets par Voie Maritime-Affaire du Probo-Koala* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports N°1, juillet 2009, p.73.

<sup>84</sup> M. NDENDE, *op cit* ; ibidem.

<sup>85</sup> P. BATASSI, « *Nouveau Drame de l'Immigration Clandestine au Gabon* », 2 juillet 2008, <http://www.afrik.com>.

- en avril 2006<sup>86</sup>: le naufrage mortel aux abords de la ville côtière de Kribi d'une embarcation clandestine surchargée partie du Nigeria à destination du Gabon, pour laquelle seulement on comptera 26 rescapés sur les 150 ou 200 passagers probables.

Le Golfe de Guinée est régulièrement endeuillé par ce genre de naufrages de migrants clandestins d'Afrique de l'Ouest en quête de l'eldorado gabonais.

#### **A.1.10-Accidents de navigation : Sécurité maritime.**

Ils sont pour la plus part des cas répertoriés plus au nord dans le Golfe de Guinée, on cite : les accidents au large des côtes sénégalaises de *l'Universe defiance le 16 avril 1977, du Costathina le 17 juillet 1979 et de l'Ionis Angeli Cousis le 16 aout 1979*<sup>87</sup>.

L'affaire *Joola*<sup>88</sup> est à ce jour révélateur des difficultés qui minent les pays côtiers de l'Afrique dans le domaine de la sécurité maritime.

Après ce passage en revue des menaces qui minent les espaces maritimes du Golfe du Guinée, il est indispensable de procéder à une analyse combinée géostratégique et géopolitique du Golfe de Guinée (A2) pour mieux appréhender la pertinence d'une réponse collective efficace de la part des Etats de la sous région.

#### **A.2-Golfe de Guinée : future zone d'affrontement des pays industrialisés.**

*Disposer d'une ouverture maritime confère à un Etat ou à une région, une importance stratégique vis-à-vis des autres Etats et des multinationales dont les produits sous forme de matière première ou de produits finis sont acheminés par voie maritime*<sup>89</sup>.

Parmi les grandes puissances maritimes, la France est celle qui très tôt a perçu l'enjeu stratégique de la maîtrise de l'espace maritime du Golfe de Guinée. Cela s'expliquerait sans doute par le fait que la majorité des pays bordant le Golfe de Guinée sont des anciennes colonies françaises avec lesquelles elle a gardé des relations particulières. Ainsi avant juste la fin de l'affrontement bipolaire Est-Ouest, la Marine nationale française met en place

<sup>86</sup> O. MARSAUD, « *Naufrage Mortel au Large du Cameroun* », 24 Mars 2006, <http://www.rfi.fr>.

<sup>87</sup> M. NDEDE, *ibidem*.

<sup>88</sup> Catastrophe du ferry *Joola* survenue au Sénégal le 26 septembre 2002 avec environ 2000 morts. Cf. P. NGO MBOGBA, « *De l'Urgence de l'Effectivité des MOUs dans les Pays du Sud* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009, p.19.

<sup>89</sup> J. NDOUTOUME NGOME ; *op cit*, p.159.

officiellement la mission corymbe, opération militaire permanente de la Marine nationale française visant à assurer une présence au large des côtes de l'Afrique de l'ouest et du centre depuis 1990.

Le Capitaine de corvette ROSSIGNOL, Commandant des opérations du TCD Foudre de retour de la mission corymbe n° 101 en avril 2010, en donne un contenu opérationnel clair et optimiste:

La mission Corymbe est avant tout axée sur le pré-positionnement opérationnel de moyens permettant de faire face aux événements qui émaillent la vie politique et diplomatique des pays bordant le Golfe de Guinée. Cependant à défaut d'une actualité dynamique, la mission de renforcement des liens avec nos partenaires africains demeure le principal centre de gravité des patrouilles des unités de la Marine nationale dans la région [...] la mission Corymbe a encore de l'avenir devant elle et viendra renforcer autant que possible l'action des coopérants sur le terrain dans un paysage de pré-positionnement en pleine évolution<sup>90</sup>.

Ce n'est que 7 ans plus tard après Corymbe que la France initiera un autre concept sécuritaire de l'Afrique (mais cette fois –ci terrestre) qu'est le concept *RECAMP*<sup>91</sup> en consultation avec ses alliés britanniques et américains dans l'accord tripartite dit P3.

Cependant dans le domaine militaire, les Américains arrivent peu à peu dans le Golfe de Guinée sous le label de la lutte contre le terrorisme international dans le domaine maritime (attentat du 11 septembre), confortée par l'absence criard des moyens de surveillance maritime au sein des Etats du Golfe de Guinée.

En effet, la côte de la sous région (de la Mauritanie à l'Angola) longue de 7.240 km, s'ouvre sur l'océan atlantique avec, pour l'ensemble des Etats, *une flotte militaire d'environ 30.000 tonnes, soit à peine l'équivalent en tonnage de six frégates de type Duquesne et moins de dix avions de surveillance maritime*<sup>92</sup>.

---

<sup>90</sup> N. ROSSIGNOL, « *Comme le TCD Foudre, La Mission CORYMBE Fête ses 20 ans ...Etat des Lieux* », Cols Bleus n°2948, mai 2010, p.13.

<sup>91</sup> Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix. Selon la définition donnée par le Quai d'Orsay, « le programme RECAMP est fondé sur les principes suivants : le multilatéralisme, qui le distingue de la coopération militaire bilatérale classique et qui se traduit par le choix de la sous région (CEDEAO, CEEAC, SADC, ...) comme cadre d'action privilégié, l'ouverture à tous les Etats africains qui le souhaitent prouvent à priori y participer, la transparence, les actions conduites dans son cadre étant connues de tous et accessibles à chacun ». Voir : Rodrigue AKOHOU (sous la direction de V. TOPANOU), « *Réflexion sur les Politiques de Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix* », Mémoire de Maitrise ès-Sciences juridiques, option sciences politiques et relations internationales, Université d'Abomey-Calavi (Benin), 2006, p.19.

<sup>92</sup> N. TAKOUGNADI, *op cit*, p.99.

Deux ans seulement après les attentats du 11 septembre le Général James JONES, Supreme Allied Commander of American Forces en Europe, confiait aux journalistes qu'une partie de la flotte américaine, *dont le rôle est de patrouiller dans la Méditerranée, pourrait en partie être redéployée dans le Golfe de Guinée*<sup>93</sup>.

Il s'ensuivra très rapidement les visites des hiérarchiques militaires américains, de la tournée du Général Carlton FULFORD à Sao Tomé et Príncipe, en passant par celle du Général F. WALD en 2004 en Angola, au Gabon et à Sao Tomé et Príncipe, *où il a été question d'installer une base navale américaine*<sup>94</sup> qui jusqu'à ce jour est restée en suspens mais pas abandonnée définitivement.

Une des raisons immédiates de la mise en exécution de ce projet serait l'accroissement de la concurrence militaire des autres puissances installées ou en cours d'installation dans le Golfe de Guinée sous le prétexte de sa sécurisation comme le souligne le Lieutenant de vaisseau français Christophe-Alexandre PAILLARD :

Seule une arrivée significative des forces chinoises ou russes dans la région pourrait probablement conduire les USA à mettre à exécution un tel projet (implantation d'une navale américaine à Sao Tomé et Príncipe), ce qui ne peut être exclu à long terme<sup>95</sup>.

Après avoir initié au sein du Golfe de Guinée le programme African Contingency Operations Training and Assistance (ACOTA) et la mise en place d'un centre de formation militaire du Joint Combined Arms Training System (JCATS) au Nigeria, sans oublier l'organisation d'une session de l'African Center of Strategic Studies (ACSS) au Cameroun, les Américains ont mis en place depuis 2006 le programme African Partnership Station (APS). L'APS est un programme destiné à lutter contre les fléaux qui sévissent sur l'aire maritime du Golfe de Guinée en œuvrant pour l'amélioration de la bonne gouvernance maritime et créer un milieu maritime stable<sup>96</sup>.

Selon le Capitaine de vaisseau Cynthia M. THEBAUD, Commandant de l'APS, la première mission officielle de l'APS a été déployée en 2007, pour une période de six mois. L'APS a alors *formé des centaines de personnes dans les domaines tels que l'art de la manœuvre, la*

---

<sup>93</sup> C. AWOUMOU, *op cit*, ibidem.

<sup>94</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.175.

<sup>95</sup> C-A. PAILLARD, *op cit*, p.69.

<sup>96</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.176.

*recherche et le sauvetage, la police des mers, la protection de l'environnement marin et la maintenance des embarcations*<sup>97</sup>.

La mission Corymbe voit se déployer dans son champ d'action traditionnel l'APS qui très rapidement multiplie les actions envers les Etats coopérants du Golfe de Guinée concurrençant ainsi Corymbe comme le souligne le Capitaine de corvette ROSSIGNOL : *Néanmoins, les choses évoluent et l'environnement devient plus concurrentiel avec la montée en puissance du programme African Partnership Station, lancée en 2007*<sup>98</sup>.

L'APS ne lésine pas sur les moyens pour remplir son cahier de charges lui permettant peut être à l'avenir de s'imposer dans le concept sécuritaire du Golfe de Guinée. Par exemple, le *Nashville*, un navire de l'APS, avait à son bord trois bouées océanographiques destinées à la Marine gabonaise et servirait à améliorer des connaissances sur les courants et les températures océanographiques<sup>99</sup>.

L'APS a été donc conçue pour établir la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique d'une manière complète et associative centré sur le Golfe de Guinée et en Afrique de l'ouest (Ghana, Sénégal, Liberia). *Pour mener à bien la totalité de ce partenariat, les américains procéderont au déploiement de l'USS Fort MC Henry (un grand navire amphibie) et de HSV SWIFT (bâtiment ultra rapide de plus petite taille) dans le Golfe de Guinée*<sup>100</sup>.

La Chine ne reste pas indifférente au domaine maritime africain notamment celui du Golfe de Guinée et surtout les avantages qu'elle peut y tirer pour son industrialisation de plus en plus gourmande en matière matières. Elle affiche son ambition à travers *le premier sommet Chine/Afrique organisé à Pékin par le Président chinois le 4 novembre 2006 réunissant 40 pays et 24 chefs d'Etats africains*<sup>101</sup>.

Que la raison de prépositionnement évoquée dans le Golfe de Guinée soit d'ordre historique ou d'assistance technique en matière de sécurisation maritime de lutte contre le terrorisme ou piraterie maritime, la problématique de l'approvisionnement en pétrole offshore demeure centrale au cœur cette reconfiguration stratégique des grandes puissances maritimes. En effet, dans la sous région, les plus grands importateurs de pétrole sont *les sociétés françaises pour*

---

<sup>97</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.177.

<sup>98</sup> N. ROSSIGNOL, *ibidem*.

<sup>99</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, *ibidem*.

<sup>100</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *ibidem*.

<sup>101</sup> N. TAKOUGNADI; *op cit*, p.104.

*l'Europe, des USA et celles des puissances émergentes telles que le Chine et l'Inde pour l'Asie*<sup>102</sup>.

Il n'est donc pas un simple hasard que ce soient les flottes des marines françaises et américaines qui soient les plus prépondérantes dans le Golfe de Guinée. L'affirmation de cette présence s'explique également par l'insécurité à laquelle les occidentaux font face au moyen orient, ce qui entretient une forte probabilité pour que, leurs ennemis du moyen orient les poursuivent aussi en Afrique. D'où la nécessité évidente de diversification de sources d'approvisionnement en matière de pétrole vers des zones de pétrole de bonne qualité, peu sulfureux et facile à transporter car situé à l'abri des conflits sociaux- portrait taillé sur mesure du Golfe de Guinée.

Actuellement, l'Afrique représente 6 à 7 % de la production mondiale de pétrole. Le Golfe de Guinée représente à lui seul 5 % de la production mondiale dont 60 % pour le Nigeria. Son potentiel de développement est toutefois très grand. Ainsi dans la production africaine, la part du golfe de guinée est passée de 48 % en 2000 à près de 60 % en 2007, au détriment de l'Afrique du nord.

*A l'horizon 2020, le Golfe de Guinée pourrait produire près de neuf millions de barils par jour, soit un chiffre comparable à l'actuelle production journalière de l'Arabie saoudite*<sup>103</sup> sauf si la reprise de l'exploration engagée de la Lybie depuis 2005 conduit ce pays à occuper une place croissante sur la scène pétrolière mondiale dans les dix prochaines années.

Tous les magazines spécialisés s'accordent sur la capacité du Golfe de Guinée à alimenter de façon inouïe très prochainement la production mondiale du pétrole offshore au détriment de l'Arabie saoudite.

Le potentiel de croissance pétrolière du Golfe de Guinée est plus élevé que celui de la Russie, de la mer caspienne ou de l'Amérique du sud. Les projections américaines sont encore plus consistantes, car elles estiment que le Golfe de Guinée produira 9 millions de tonnes par jour en 2030, ce qui fait penser au directeur général de petroleum finance corporation que sur les 8 milliards de barils de réserves découverts au monde 2001, 7 milliards se trouvaient dans le Golfe de Guinée. Ces performances pétrolières du Golfe

---

<sup>102</sup> N. TAKOUGNADI; *op cit*, p.103.

<sup>103</sup> C-A. PAILLARD, *op cit*, n°40, p.72-73.

de Guinée justifient amplement la présence des pétroliers étrangers au large de ces eaux et des différents pirates et brigands qui les attaquent<sup>104</sup>.

Le capitaine PAILLARD n'hésite pas de tirer la sonnette d'alarme sur la nécessité de la France d'intégrer cette donne en stipulant :

Il est donc évident que les ressources pétrolières et gazières de l'Afrique vont continuer de susciter un intérêt majeur des grandes puissances ; les européens vont devoir vivre avec une concurrence accrue qui pourrait sans doute déboucher sur des **tensions politiques plus ou moins larvées**. Dans un tel contexte , la présence française est plus que jamais contrainte de s'appuyer sur un mélange de moyens politiques , économiques et **militaires** qui permettront de justifier sa présence et de défendre ses intérêts énergétiques<sup>105</sup>.

Il n'est pas maladroit de penser que chacune des puissances ayant des *intérêts énergétiques*<sup>106</sup> dans le Golfe de Guinée l'ait déjà intégré dans sa stratégie de défense comme intérêt vital.

Aucun Etat riverain seul ne pourrait résoudre cette problématique sécuritaire maritime du Golfe de Guinée. L'analyse mentionnée ci-haut montre bien que seules les plateformes politique et militaire de coopération transnationale constituent l'approche la plus à même en état de faire face à cette insécurité grandissante et multi-facette. Ainsi certains Etats du Golfe de Guinée ayant pris conscience de cette nouvelle donne et vont se réunir autour d'une plateforme unique pour initier la marche vers la sécurisation collective Golfe de Guinée (A.3).

---

<sup>104</sup> J. NDOUTOUME NGOME, *op cit*, p.169.

<sup>105</sup> C-A PAILLARD, *op cit*, p.73.

<sup>106</sup> Au-delà de la France, USA, on cite :

- En 2005, le montant des échanges commerciaux sino-africains a franchi le cap des 30 milliards de dollars que les leaders chinois s'étaient imposés, pour atteindre un record de 39,74 milliards (1,665 milliards de dollars en 1990). Cette performance a propulsé la Chine au troisième rang des pays qui commercent avec l'Afrique après les USA et la France. La même année, la Chine a acheté 38,47 millions de tonnes de pétrole à l'Afrique soit 9 % de plus que l'année de précédente selon les chiffres officiels chinois.

- La Russie a conclu un accord avec Sao-Tomé et Principe pour son gaz. Un gazoduc sous marin, partant du Nigeria jusqu'en République de la Côte d'Ivoire, est en construction afin d'acheminer du gaz dans certains pays de la sous région pour la consommation industrielle.

Sources : N. TAKOUGNADI, *op cit*, p.99-104.



Carte 2 : Zones de production pétrolières dans le Golfe de Guinée.

Source: BP statistical review of world energy.

### A.3-Marche vers un mécanisme de sécurisation maritime communautaire.

#### A.3.1-Prise de conscience collective.

La prise en compte de l'état des lieux des menaces enregistrées au sein du Golfe de Guinée puis de leur projection à l'avenir ont interpellé la conscience des Etats riverains du Golfe de Guinée à une approche de résolution communautaire de ce statu quo. Les Etats de l'Afrique centrale bordant le Golfe de Guinée ont fait recours à la CEEAC pour l'ériger au rang dorénavant de *plateforme collective de prévention et de lutte contre les menaces d'origine côtière ou hauturière (sécuriser) dans le Golfe de Guinée*<sup>107</sup>. D'où la formulation suivante de la vision de la CEEAC.

<sup>107</sup> Progressivement, la CEEAC s'est vue donner la responsabilité de développer des capacités de maintien de la paix et de prévention des conflits en Afrique Centrale. Source : conclusions de la conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEEAC à Malabo en 1999 dont la synthèse est consultable sur <http://www.memoireonline.com>, article du 2 octobre 1999.

### **A.3.2.-Vision de la CEEAC.**

Le besoin énergétique croissant du monde, la raréfaction des ressources halieutiques en Europe et en Asie et la recherche des zones d'enfouissement des déchets toxiques de tous ordres, font du Golfe de Guinée une zone d'influence, qui attirera par ses atouts les grandes puissances militaires et économiques. Le Conseil des Ministres du COPAX<sup>108</sup>, vu l'urgence provoquée entre autres par l'insécurité grandissante dans la Golfe de Guinée, a la vision d'organiser impérativement la sécurisation de la zone CEEAC du Golfe de Guinée par la communauté, partant du principe que la mer est un espace très fluide et qu'aucun Etat ne peut plus par lui-même en assurer le contrôle et la sécurité.

Cette vision exprime dans les grandes lignes la feuille de route de la CEEAC dans le domaine de la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée.

### **A.3.3.-Etude de faisabilité<sup>109</sup> : mise en place d'un groupe d'étude.**

Dans le but de mettre en oeuvre de cette vision, on rappelle que le conseil des ministres du COPAX avait instruit le 26 février 2008 à Libreville au Conseil de Défense et de Sécurité (CDS) d'élaborer des Termes de Références (TDR) pour une Etude visant à mettre en place cette *stratégie communautaire*<sup>110</sup>. Cette étude est intitulée : *Stratégie commune de sécurisation des Intérêts Vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée, articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CEDEAO*<sup>111</sup>.

---

<sup>108</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>109</sup> Groupe d'Etude M19-08, « *Etude sur la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts Vitaux des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CGG et la CEDEAO* », octobre 2008, p.3. Le Contre Amiral Gabonais M. SOSSA SIMAWANGO a été le Directeur de ce Groupe d'Etude M19-08. Voir aussi : CDS « *Communiqué Final de la 9eme Réunion* », décembre 2008, Kinshasa, p.3.

<sup>110</sup> Stratégie de Sécurisation ou Stratégie comme définie dans la section suivante (Section B, Partie I).

<sup>111</sup> Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest est un regroupement régional de quinze pays créé en 1975. Sa mission est de promouvoir l'intégration économique dans tous les domaines de l'activité économique, notamment l'industrie, les transports, les télécommunications, l'énergie, l'agriculture, les ressources naturelles, le commerce, les questions monétaires et financières, les questions sociales et culturelles etc. Les États-membres de la CEDEAO : Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.



*Carte 3 : Pays de la CEEAC. Source : <http://www.memoireonline.com>*

L'effet combiné des menaces d'origine maritime enregistrées dans le Golfe de Guinée, puis de sa posture géopolitique et géostratégique ont conduit les Etats de la CEEAC à initier un concept de sécurisation maritime collective. Créée dans le but de préserver la paix, la sécurité et la stabilité dans le Golfe de Guinée ; la CGG a le profil idéal pour répondre à cette attente (couvrir une stratégie maritime collective). Dans les faits, les Etats de la sous région pour des raisons certainement stratégiques (propres) vont préférer sortir de son hibernation la CEEAC, une union économique à la base, pour servir de matrice à leurs ambitions grandioses de sécuriser leurs espaces maritimes. Le COM, principal sujet de cette recherche, est un organe destiné à la mise en œuvre tactique de cette stratégie de la CEEAC. Dans le but de fluidifier la compréhension de cette étude, il est nécessaire de présenter l'essentiel de cette stratégie (section B).

## **Section B : Stratégie de sécurisation maritime communautaire.**

Cette section constitue une synthèse des principaux éléments de la stratégie de sécurisation maritime communément adoptée par les Etats de la CEEAC. Un accent est porté sur la définition de ladite stratégie (A.1) avant d'en énumérer ses organes fonctionnels (A.2). Il est également judicieux de faire un bilan sur ses activités (A.4) sur son champ d'action maritime (A.3).

### **B.1- Stratégie de sécurisation maritime des Etats CEEAC du Golfe de Guinée.**

#### **B.1.1-Définition de ladite stratégie<sup>112</sup>.**

Il est adopté une stratégie de Sécurisation des intérêts vitaux des Etats dans le Golfe de Guinée.

La stratégie susdite est articulée autour des six piliers ainsi qu'il suit :

- Echange et gestion communautaire de l'information, par la mise en place des mécanismes de recherche et d'échange des informations entre les Etats ;
- Surveillance communautaire du Golfe de Guinée ; *par la mise en place des procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention<sup>113</sup> ;*
- Harmonisation de l'action des Etats parties en mer, au plan juridique et institutionnel ;
- Institutionnalisation d'une taxe communautaire, sur la base des mécanismes ;
- Acquisition et entretien des équipements majeurs, pour garantir une capacité opérationnelle ; et
- Institutionnalisation de la conférence maritime des Etats parties au niveau de la CDS, afin de maintenir la mobilisation de tous les opérateurs et intéressés du milieu marin.

---

<sup>112</sup> CEEAC, « *Le Protocole Relatif à la Stratégie de Sécurisation des Intérêts Vitaux en Mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée* », octobre 2009, Kinshasa, p.5.

<sup>113</sup> Les Unités navales des Etats Parties constituent un « Groupe naval CEEAC » dont le commandement est assuré de manière tournante (cas de la zone D activée en urgence).

Source : CEEAC, « *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, mai 2009, p.5.

L'ensemble de ces éléments mentionnés ci haut constituent la définition du mot stratégie telle qu'adoptée par la CEEAC.

### **B.1.2-Missions de la stratégie<sup>114</sup>.**

L'appellation officielle de cette stratégie est **Stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux en mer des Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale du Golfe de Guinée.**

La stratégie est mise en œuvre par le CRESMAC<sup>115</sup> qui a pour mission d'assurer la maîtrise de l'espace maritime des Etats membres de la CEEAC du Golfe de Guinée, notamment par :

- La protection des ressources naturelles et des zones de pêche artisanale maritime ;
- La sécurisation des routes maritimes ; et
- La lutte contre :
  - l'immigration clandestine ;
  - le trafic des drogues ;
  - la circulation frauduleuse des armes légères de petit calibre ;
  - la piraterie et la prise d'otage en mer ;
  - la pollution marine ; et
  - les navires sous normes ; et toute autre mission nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie.

L'analyse de ce paragraphe permet de conclure que cette stratégie entend faire face autant aux menaces de sûreté maritime que de sécurité maritime (navires sous normes). Cette double casquette pourrait générer à l'avenir un conflit d'intérêt au sein de la sous région. Il s'agit de l'OMAO, qui via le MOU d'Abuja, est censé de répondre au sein de la sous région de la lutte contre la sécurité maritime (navires sous navires). Il serait impérieux dès l'entrée de jeu

---

<sup>114</sup> CEEAC, *op cit*, p.6.

<sup>115</sup> Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale.

Voir : CDS, « *Communiqué Final de la 9eme Réunion* », décembre 2008, Kinshasa, p.2.

de pouvoir clarifier l'interaction entre ces deux organes dans le but d'optimiser les ressources et de garantir une coordination à long terme.

## **B.2-Organes fonctionnels de la stratégie<sup>116</sup>.**

Aux fins de l'exécution des missions ci-dessus, les organes civiles et militaires suivants sont créés :

- Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ;
- Le Centre Multinational de Coordination (CMC) ; et
- Le Centre Opérationnel de Marine (COM).

Le CRESMAC est l'organe *stratégique*, il est rattaché au Secrétaire Général de la CEEAC.

Le CMC est l'organe de Planification et de mise en œuvre opérationnelle de la Stratégie. Il est situé à l'État-major des Armées de chacun des quatre Etats Pilote de Zone : Angola, Congo, Gabon, Cameroun.

Le COM est en guise de rappel l'organe de mise en œuvre tactique de la stratégie. Il est situé dans chaque Etat membre.

L'organisation, les attributions et le fonctionnement de ces organes font l'objet de règlements intérieurs distincts.

Les règlements intérieurs du CRESMAC et celui du CMC sont adoptés par le Conseil des Ministres du COPAX.

Le COM de façon schématique pourrait 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. La répartition des zones d'action maritimes des Etats Parties de la stratégie fera l'objet du paragraphe suivant.

---

<sup>116</sup> CEEAC, *op cit*, p.6.

### **B.3-Théâtre d'opérations maritime de la CEEAC<sup>117</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 la 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>.

Pour les besoins de la mise en œuvre de la stratégie de sécurisation, la zone maritime de la CEEAC a été initialement subdivisée en quatre zones puis en trois zones actuellement qui comprennent chacune un Etat pilote, comme ci après :

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

Etat pilote : Cameroun.

Le siège<sup>118</sup> du CRESMAC sera implanté à **Pointe noire**, République du Congo (rappel).

Il est à signaler que la zone D de la stratégie est frontalière avec le Nigeria, région du Golfe de Guinée la plus exposée aux actes de piraterie. 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.

---

<sup>117</sup> CEEAC, *op cit*, p.7.

<sup>118</sup> CEEAC, « *Le Communiqué Final du 14<sup>ème</sup> Sommet Ordinaire des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEEAC* », Octobre 2009, Kinshasa, p.3.



*Carte 4 : Découpage de la zone maritime de la CEEAC dans le cadre de la stratégie.  
Source : [www.google.fr](http://www.google.fr).*

## **B.4-Chronologie et bilan de la montée en puissance de la stratégie.**

La nécessité de la mise en place d'un dispositif communautaire destiné à contrer l'insécurité grandissante dans le domaine maritime du Golfe de Guinée part de la 2<sup>ème</sup> réunion du conseil des ministres du COPAX tenue le 26 février 2008 à Libreville<sup>119</sup> (Gabon). Au cours de cette réunion il sera instruit au Secrétariat Général de la CEEAC de diligenter une étude visant à proposer une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée, articulée autour du COPAX, en synergie avec la CGG et la CEDEAO.

<sup>119</sup> CEEAC, « 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, mai 2009, p.2.

Les termes de références du Groupe M19-08 ayant élaboré cette étude sont validés pendant la 8<sup>ème</sup> réunion de la CDS du COPAX tenue le 2 mai 2008 à Yaoundé (Cameroun) et la stratégie qui en découle est adoptée lors de la 9<sup>ème</sup> réunion de la CDS tenue le 5 décembre 2008 à Kinshasa<sup>120</sup> (Congo RD).

La 3<sup>ème</sup> réunion du conseil des ministres du COPAX tenue à Brazzaville (Congo) le 27 février 2009 ne viendra qu'approuver et adopter cette stratégie proposée et le protocole qui s'y rattache.

Compte tenu de l'urgence d'une réaction imposée par la situation dans la zone D, le conseil des ministres du COPAX du 27 février 2009 à Brazzaville recommandera aux ministres des Etats de la CEEAC de la zone D de se retrouver à Yaoundé pour signer un accord technique et lancer les premières opérations du plan de surveillance de ladite zone sous l'égide du secrétariat général de la CEEAC.

La suite des actes posés suivent la chronologie suivante :

- Signature de l'accord technique relative à la *surveillance maritime de la zone D à Yaoundé le 6 mai 2009*<sup>121</sup> pour un démarrage des patrouilles conjointes le lendemain à Douala (Cameroun).
- la signature du 1<sup>er</sup> plan de surveillance dénommé SECMAR I par les chefs d'états-majors généraux de la zone D interviendra le 11 août 2009 à Malabo (Guinée-Equatoriale).
- Le plan SECMAR 1 est activé le 16 septembre 2009 à Malabo par le regroupement des patrouilles du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale.
- La 14<sup>ème</sup> session ordinaire de la conférence des chefs d'Etats et de Gouvernements de la CEEAC tenue à Kinshasa le 24 octobre 2009 a diligenté l'implantation du CRESMAC à pointe noire (Congo) et la mise en place d'un mécanisme de financement de la stratégie globale de sécurisation, ainsi que l'organisation d'une conférence maritime internationale dès le début de l'année 2010.

Il est à noter que contrairement à l'accord technique de la zone D qui a été signé et mis en œuvre suivant des procédés d'urgence, le protocole d'accord de la 3<sup>ème</sup> réunion du COPAX

---

<sup>120</sup> CEEAC, « *Accord Technique [...] Zone D* », Yaoundé, mai 2009, p.2.

<sup>121</sup> CEEAC, « *Accord Technique [...] Zone D* », Yaoundé, mai 2009, p.10.

tenue à Brazzaville (27 février 2009) concerne tous les Etats de la CEEAC, de l'Angola au sud du Cameroun.

Cette section constitue simplement un recueil des principaux éléments de la stratégie de sécurisation maritime version CEEAC jugés pertinents à la compréhension globale de cette étude avec un souci de mise à jour permanent de ces éléments. Néanmoins, vu la mise en œuvre de façon urgente de la zone D, il est possible que certains nouveaux développements de la stratégie aient échappé à la rédaction de cette section surtout dans le paragraphe dédié à l'évaluation du niveau de mise en œuvre de ladite stratégie. Depuis l'activation de la zone D par l'adoption du plan SECMAR 1, six navires des pays de la zone ont passé 435 jours en mer, entraînant la baisse des activités de piraterie. C'est avec un esprit de confiance que son Excellence M. Henri EYEBE AYISSI, Ministre des relations extérieures de la République du Cameroun, l'affirme lors de la 31<sup>ème</sup> session ministérielle du comité consultatif permanent des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale. Durant cette session tenue à Brazzaville du 15 au 19 novembre 2010, il déclare :

Les statistiques indiquent, en effet, qu'entre 2007 et 2009, alors qu'on dénombrerait, chaque année, plus d'une vingtaine d'attaques, celles-ci sont retombées dans la zone D au nombre de 5 pour l'année 2010 jusqu'en fin octobre. On peut donc logiquement affirmer que l'action SECMAR I est fortement sécurisante pour la zone D<sup>122</sup>.

L'étude faite dans ce chapitre (1) sur la problématique sécuritaire dans le domaine maritime du Golfe de Guinée sur fond d'une analyse géostratégique et géopolitique axée sur ses ressources naturelles montre bien la nécessité d'une prise de conscience collective des ses Etats côtiers. Ainsi la mise en œuvre puis la montée en puissance de la stratégie de sécurisation maritime communautaire couvée par la CEEAC est le vecteur de la volonté exprimée par ses Etats membres de s'approprier ressources de leurs espaces maritimes.

Cette volonté des Etats membres de la CEEAC est très louable mais il ne fait oublier que les enjeux sont très grands et que la maîtrise des mers exige technicité et moyens financiers ( lourds). Or technicité et moyens financiers constituent généralement le talent d'Achille de notre sous région. Les études en cours sur le financement autonome de la stratégie par tous les acteurs sous régions opérant en mer (création d'une taxe maritime) est mon avis une approche intéressante pour résoudre l'aspect financier de la mise en œuvre de la stratégie. Ensuite la

---

<sup>122</sup> H. EYEBI AYISSI, « Déclaration lors de la 31<sup>ème</sup> Session Ministérielle du Comité Consultatif Permanent des Nations Unies Chargé des Questions de Sécurité en Afrique Centrale », Brazzaville, novembre 2010, p.5.

mutualisation des moyens entre les Etats membres confortent également l'idée de diversifier les sources de financement. Mais la technicité (formation du personnel ; acquisition et maintenance du matériel nautique) est essentielle pour pérenniser le mécanisme car son impact est immédiat sur les activités sur le théâtre d'opérations.

Ce premier chapitre de cette étude essentiellement dominée par la nécessité d'une mise en place d'une réponse sous régionale collective à l'insécurité maritime du Golfe de Guinée puis une description des principaux éléments de la stratégie adoptée par la CEEAC doit être complétée par une étude sur le Congo. En effet, le Congo abrite non seulement le siège de l'organe stratégique (CRESMAC) de ce mécanisme mais est aussi Etat pilote de la zone B. Le sujet de cette étude étant orienté vers la mise en place d'un COM au Congo exige de par le fait même une connaissance brève, panoramique mais objective du Congo pour mieux appréhender l'apport de cette recherche et surtout comprendre les choix et propositions qui en découleront.

## **Chapitre 2 : Présentation de la République du Congo.**

Ce chapitre répond à la nécessité de disposer d'une grille de lecture objective sur la République du Congo afin d'être en mesure de comprendre les enjeux, les apports et surtout la démarche dialectique de la suite (Partie II) de cette recherche (avant d'envisager toute transposition à un Etat quelconque de la sous régional). La démarche adoptée dresse un tableau assez général sur le Congo dont la plus value est plutôt orientée autour de la nécessité de se tourner vers la mer (section A) avant de porter l'accent sur le bilan de son arsenal juridique maritime (section B).

### **Section A : Généralités sur le Congo et sa stratégie maritime.**

Cette section a pour objet de situer le Congo dans un contexte historico-géographique (A.1) avant de faire un focus sur les ressources naturelles que recèlent ses côtes et les menaces qui s'y développent (A.2). Le principe d'harmonisation des systèmes d'action d'Etat en mer des Etats Parties promu par la stratégie communautaire conduit cette recherche à exposer de façon succincte sur les tournants de la politique maritime congolaise (A.3). Il s'agit là de s'interroger sur la stratégie maritime la plus efficiente pour le Congo entre les deux plus généralement adoptées dans le monde (Garde côte et Marine militaire).

#### **A.1- Vue panoramique du Congo<sup>123</sup>.**

Le Congo, officiellement appelée République du Congo, est un pays de l'Afrique centrale à cheval sur l'équateur. Sa superficie de 342.000 km<sup>2</sup> est comprise dans sa longueur entre le 3°30 de latitude Nord et le 50° de latitude Sud puis dans sa largeur entre le 11° et le 19° de longitude Est. De façon plus claire, cela correspond à une délimitation géographique du Congo-Brazzaville par la République Centrafricaine au nord, la République Démocratique du Congo à l'Est et au Sud, l'Angola au Sud-ouest (enclave de Cabinda), le Gabon à l'Ouest et le Cameroun au Nord-ouest. La taille de la Population étant estimée à 4.012.809 d'habitants (en 2009) soit une densité de 11,7 habitants au km<sup>2</sup>. La moitié de la population à moins de 20 ans tandis que les taux d'alphabétisation, d'urbanisation et de croissance démographique se

---

<sup>123</sup> Pour plus d'informations voir : J-C. KLOTCHKOFF, « *Le Congo d'Aujourd'hui* », Les Editions du Jaguar, 2<sup>ème</sup> édition 2007; ou consulter <http://www.congo-siteportail.info>.

chiffrent respectivement à 83 %, 60 % et 3 %. Brazzaville est la capitale politique et la ville de Pointe noire, unique ville océane du pays, en est la capitale économique.

La République du Congo du point de vue historique est l'aboutissement ou l'œuvre de deux principaux événements. Le premier datant du 15<sup>ème</sup> siècle concerne le navigateur portugais: Diego Cao qui atteignit l'embouchure du fleuve Congo 1482 établissant ainsi le premier contact avec le Royaume Kongo, royaume occupant l'actuelle partie sud du Congo environ un siècle avant. *Dès son retour en Europe, il y fait connaître l'existence du Congo qui à l'époque s'entendait sur les territoires des différents royaumes. Dès 1484, Punta-Negra (ville de Pointe noire) devient une référence portée sur les cartes marines*<sup>124</sup>. Cette rencontre sera le point de départ des échanges entre le royaume Kongo et celui de Portugal avec lequel les relations se détériorant par la suite à cause de l'intensification du commerce triangulaire.

Le second événement est celui qui se rattache à l'enseigne de vaisseau Pierre Savorgnan de Brazza, officier de marine français d'origine italienne, qui lors de sa remontée du fleuve Ogooué en 1880 atteindra les territoires du Royaume Téké, (à la localité de Mbé, située dans la partie centre du Congo) avec lequel il signera un traité d'amitié mettant ainsi ce royaume sous la protection de la France. C'est ce traité qui fera de la localité avoisinante de Mbé appelée Mfoua la future ville de Brazzaville (du nom de l'explorateur de Brazza) et du reste de tout le territoire comme colonie française dès 1891 appelée Colonie du Congo. Le territoire ne deviendra République du Congo qu'en 1960, à la suite d'une série de vague des indépendances en Afrique.

Ces deux principaux événements constituent de façon simplifiée les piliers sur lesquels s'est érigée l'histoire du Congo. A coté de cela s'ajoute bien d'autres faits historiques mais ceci n'est l'objectif principal de ce document.

---

<sup>124</sup> C. BATOUDILA (sous la direction de Jean Pierre BEURIER), « *L'Espace Maritime Congolais* », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et océanique, Université de Nantes 2008, p.3.



Carte 5 : République du Congo. Source : <http://emannylesite.110mb.com>

## A.2-Présentation du littoral du Congo.

### A.2.1-Données physiques de l'espace maritime.

La République du Congo dispose d'une façade maritime longue de 92 nautiques (169 km) dans le département dit Kouilou.

La République du Congo fixe sa ligne de base à la laisse de la plus basse mer longeant ses côtes. Les points éloignés de la côte sont déterminée par les coordonnées<sup>125</sup> suivantes :

- Point situé entre les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> parallèles : (5° 53,5' S ; 008° 22' E) ; et
- Point situé entre les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> parallèles : (6° 43' S ; 009° 06,5' E).

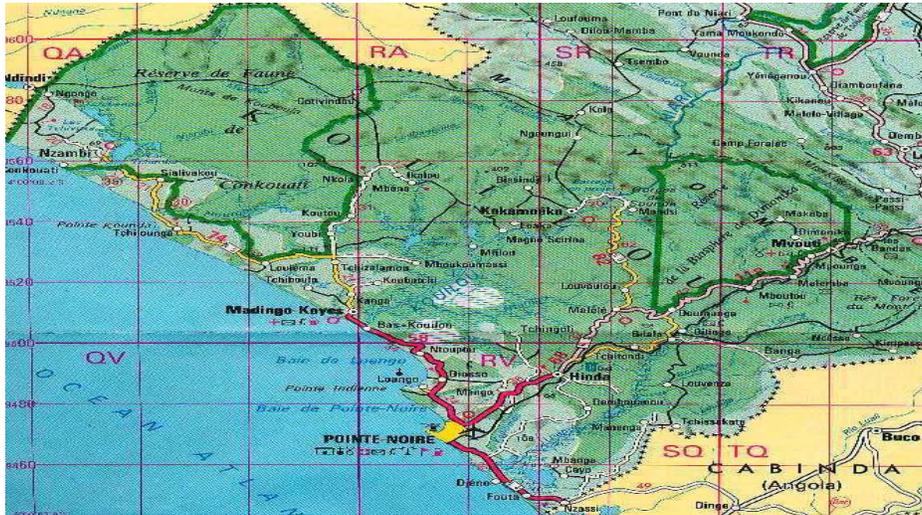
Tel qu'héritées des puissances coloniales, les *frontières maritimes congolaises*<sup>126</sup> avec les pays voisins se configurent de la manière suivante :

- A partir du lac MASSADJI entre la République du Congo et l'Angola au Sud ; et

<sup>125</sup> Ordonnance n° 047/77 du 9 septembre modifiant l'article 2 de l'ordonnance du 18 octobre 1971, voir annexe.

<sup>126</sup> C. BATOUDILA, *op cit*, p.38.

- A compter de la lagune MEKOUDZI entre le Congo et le Gabon au Nord.



Carte 6 : Façade maritime atlantique du Congo. Source : Marine nationale du Congo.

### A.2.2-Atouts économiques du littoral congolais.

Le milieu maritime joue un rôle prépondérant dans l'économie congolaise :

La part des revenus du pétrole dans le PIB est [...] de 67 % au Congo Brazzaville. Il en est de même pour la part dans les exportations qui représentent [...] 94 % au Congo Brazzaville [...] Enfin dans les revenus budgétaires des Etats (du Golfe de Guinée) cette dépendance est complète [...] 80 % au Congo Brazzaville<sup>127</sup>.

Les réserves pétrolières congolaises, pour la plupart offshore, sont estimées à 1,8 milliards de barils et la production totale en 2006 a été de 13,5 millions de tonnes<sup>128</sup>.

En 2007 le Congo-Brazzaville est le quatrième pays producteur de pétrole d'Afrique noire après le Nigeria, l'Angola et la Guinée Equatoriale. Sa production est d'environ de 253.000 barils par jour. Les champs de pétrole les plus productifs sont Mboundi, Nkossa, et Kitina. A eux seuls, ils assurent la moitié de la production totale du pays. Ils sont situés en haute mer, comme la majorité des champs de production. C'est d'ailleurs en haute mer que se concentrent la quasi-totalité des investissements des compagnies pétrolières en quête de nouvelles ressources<sup>129</sup>.

<sup>127</sup> C-A. PAILLARD, *op cit*, p.71.

<sup>128</sup> Atlas géopolitique des espaces maritimes, p.57.

<sup>129</sup> J-C KLOTCHKOFF, *op cit*, p.67.

Les ressources halieutiques sont diverses et nombreuses parmi lesquelles on cite principalement :

les bars , les soles., les dorades roses, les dorades grises , les petits capitaines , les barbillons , les mérous , les capitaines rouges, les pelons , les mâchoirons , les sardinelles , les ethmaloses , les chinchards , les bécunes , les requins , les raies et les crevettes<sup>130</sup>.

Selon la FAO, la production des poissons destinés à la consommation humaine directe en 2003 a été :

52,4 millions de tonnes dont seulement moins d'un million de tonnes a été exporté et 13,14 millions de tonnes importés pour compenser l'insuffisance. Cela représente une estimation de 18 millions \$ US en importation et 5 millions \$ US en exportation. Toutefois il faut souligner que ce secteur est encore sous développé au Congo comme dans toute la sous région<sup>131</sup>.

Ces données montrent bien l'apport consistant du domaine maritime dans la charpente de l'économie congolaise. Les éléments évoqués dans la présentation du Golfe de Guinée confortent bien cette situation au niveau de tous les pays du Golfe de Guinée producteurs de pétrole.

#### **A.2.2.a-Le Port Autonome de Pointe noire : port stratégique de la sous région.**

Le *port de Pointe Noire* est d'une importance stratégique majeure car ayant l'avantage d'être l'unique port en eau profonde de la sous-région constituant de ce fait le point d'éclatement du trafic maritime sous-régional.

La République du Congo est, à cet égard, le débouché commercial « naturel » de son immense voisine orientale (Congo-Kinshasa). Elle l'est tout autant de son voisin du nord, la République Centrafricaine et, ce grâce à un système de communication (routes et pistes, fleuves, chemin de fer) qui converge, via Brazzaville, vers le port maritime de Pointe Noire [...]. Depuis son indépendance en 1975, et ce jusqu' à ce jour, l'Angola, par exemple, utilise ces facilités et la part du transit dans les statistiques du port congolais ne fait que croître<sup>132</sup>.

Le port de Pointe noire dispose 200 m de profondeur, peuvent y accoster les navires calant 34 pieds et mesurant 234 m. Ce port dispose d'un bassin de 84 ha de superficie donnant sur l'échancrure de Loango par un passage de 280 m de largeur et *de quatre terminaux pétroliers*

<sup>130</sup> FAO, « *Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville* », septembre 2006 (FID/CP/PRC-2006).

<sup>131</sup> FAO, « *Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville* », *op cit* ; ididem.

<sup>132</sup> J-C. KLOTCHKOFF, *op cit*, p.66.

*hors du public : Djeno, Nkossa I et II, Yombo, tous faisant partie intégrante du Port Autonome de Pointe noire*<sup>133</sup>. Son trafic général (ravitaillement et pétrole brut inclus) en 1998 a été de 9.669.621 tonnes<sup>134</sup>.

Ainsi le port de pointe noire à la croisée des grands axes maritimes. Il sert de relais entre l'Europe, la cotes Est des USA, la côte Est de l'Amérique du Sud d'une part et de l'Afrique du Sud, le sous continent Indien, et de l'extrême orient d'autre part.

### **A.2.2.b- Congo terminal.**

La concession du port autonome de pointe noire sous le concept **Congo Terminal**<sup>135</sup> (Pointe noire) pour une durée de 27 ans (à compter de 2008) vise deux principaux objectifs :

- Devenir la 1<sup>ère</sup> plate-forme de transbordement ; et
- Devenir la porte d'entrée du bassin du Congo, sur les principaux corridors de la sous-région desservant : la RDC, la RCA, le sud du Cameroun et le nord de l'Angola.

Cet investissement de 374 milliards de francs CFA (soit 0,57 milliard d'Euros) par le Groupe *Bolloré*<sup>136</sup>, adjudicataire provisoire en attendant la formation de la société appelée à gérer les destinés du terminal, sera inéluctablement à forte valeur ajoutée pour l'économie congolaise.

Il n'est plus à démontrer que le littoral du Congo est de part son atout géographique la porte océane grandeur nature de l'Afrique centrale (Port de Pointe noire et les perspectives de sa concession) et de ses gisements pétroliers off shore puis de sa biodiversité marine un atout incommensurable pour ses perspectives économiques à venir.

---

<sup>133</sup> E. NGODI, *op cit*, p.34.

<sup>134</sup> Jeune Afrique l'Intelligent, « *Le Port Autonome de Pointe Noire* », n° 2131, du 13 au 19 novembre 2001, p.56.

<sup>135</sup> Source : Prospectus édité par BOLLORE AFRICA LOGISTICS, « *Congo Terminal* », avril 2009.

<sup>136</sup> Bolloré, firme française fondée au début du XIX<sup>ème</sup> siècle et longtemps leader dans la production de papier et de film plastique. Bolloré s'est, au cours de la dernière décennie, engagé dans un processus de diversification, investissant dans les secteurs de l'énergie et des médias tout en tentant d'occuper une place importante dans les domaines du transport et de la logistique grâce à une stratégie dynamique d'acquisition d'anciennes firmes et de biens immobiliers. Bolloré est donc devenu en très peu de temps le premier opérateur de transport et logistique en Afrique. Bien décidé à maintenir sa domination dans ce secteur, Bolloré propose toute la gamme des services dans les trente-huit pays africains où il opère des opérations de manutention dans les terminaux jusqu'à l'entreposage, en passant par les mines, les chemins de fer, le transport par camions et la logistique militaire. Cf. T. DELTOMBE, « *Les Guerres Africaines de Vincent Bolloré* », le Monde Diplomatique, avril 2009, p.1 et 16-17.

### **A.2.3.-Etat des lieux du littoral congolais : Menaces<sup>137</sup>.**

Etant circonscrit naturellement dans l'aire maritime du Golfe de Guinée, le littoral congolais est en proie aux mêmes types de menaces communes aux autres Etats de la sous-région excepté jusqu'à présent la piraterie maritime (au sens de cette recherche).

### **A.2.4-Nécessité de la mise en place d'un mécanisme de sécurisation maritime nationale<sup>138</sup>.**

Le traitement des ces menaces (citées ci-haut) exige un besoin en renseignement ; en information et transmission de l'information, en suivi, en surveillance, en intervention (pratiquement en toutes zones et sur tout le littoral) et nécessitent l'utilisation éventuelle d'une force armée.

Face à ces menaces qui pèsent sur nos intérêts, et de surcroit :

- D'une part l'absence de politique maritime concertée au niveau gouvernemental (instance nationale) ; et
- D'autre part il n'existe pour le moment aucun organe assumant la coordination des administrations engagées sur le milieu maritime (instance départementale).

En vue de contrer ces menaces et pour permettre au Congo d'espérer jouir en toute quiétude des atouts de son espace maritime et de ses eaux continentales, il importe dès à présent d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie nationale globale de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables.

---

<sup>137</sup> Voir : MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE, « *Projet de Stratégie Nationale de la Sécurisation des Intérêts Congolais en Mer et sur les Voies Navigables* », février 2009, p.2-3.

<sup>138</sup> Ministère de la Défense Nationale, *op cit*, p.3.

### **A.3-Confrontation de deux stratégies:** Garde côte ou Marine nationale.

#### **A.3.1-Vision du Ministère en charge de la Marine Marchande.**

La vision du ministère en charge de la marine marchande pour la sécurisation de nos intérêts en mer est la mise en place d'un corps national de garde cotes. Cette vision s'explique essentiellement par son affinité naturelle à l'OMAOOC car il faut signaler que cette organisation avait diligenté en 2006 une étude *d'évaluation de la faisabilité d'un réseau de garde cotes*<sup>139</sup> en Afrique de l'ouest et du centre.

Les deux derniers paragraphes de la conclusion de cette étude émaillée d'énormes difficultés sur la réalisation d'un tel projet titanesque stipulent :

Nous pensons également que notre proposition, aussi imparfaite soit-elle, permettra cependant aux ministres de l'OMAOOC d'aller de l'avant en direction d'un autre point majeur, qui est de leur pleine responsabilité : une décision politique sur le principe d'une garde côte régionale.  
Nous sommes prêts à les assister encore<sup>140</sup>.

Ainsi en mai 2006, verra-t-on une délégation de la garde côte italienne et de la société Fincantieri (industriel italien basé à Gênes spécialisé dans le chantier naval) séjourner à Brazzaville où elle a eu des entretiens avec les autorités congolaises. La délégation de la garde côtière italienne a été conduite par son commandant en chef, l'amiral Luciano Dassatti.

Il s'ensuivra plus tard en septembre 2006 de la signature à Brazzaville d'un accord de coopération maritime avec l'Italie sur la formation des cadres congolais du secteur maritime, les échanges d'expériences et d'informations etc.

C'est donc naturellement qu'il sera confié à l'industriel italien Fincantieri la charge de réaliser l'étude de faisabilité du projet de la garde côte congolaise. Cette étude de faisabilité a été remise au Gouvernement par l'entremise de l'ambassadeur de l'Italie au Congo depuis le 2 novembre 2007 à Brazzaville.

---

<sup>139</sup> Cette mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde cotes exécutée en janvier 2006 sera éditée en février 2006 par l'Administrateur Général des Affaires maritimes (2ème section ; France) François ESCAFFRE avec le Commandant Jack GALLAGHER (consultant maritime, Canada).

Cf. Groupe d'Etude M19-08, *op cit*, p.69.

<sup>140</sup> Groupe d'Etude M19-08, *op cit*, p.109.

### **A.3.2-Vision du Ministère en charge de la Défense Nationale.**

La conclusion du document « Projet de stratégie nationale de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables » élaboré en février 2009 par un groupe de spécialistes convoqué par le Ministère de la Défense nationale présente *sa vision globale sur ce sujet*<sup>141</sup>.

Ce projet propose deux types d'instances à des niveaux différents : instances à l'échelon national (2 instances : l'une stratégique et l'autre consultative) ; et instances à l'échelon départemental (pour chaque département concerné).

Chaque instance départementale est un organe interministériel de niveau opératif chargé de :

- coordonner et conduire l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables ; et
- mettre en œuvre et coordonner les actions de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables.

Le COM s'insère dans ce dispositif comme cheville ouvrière dans la mise en œuvre des moyens interministériels (nautiques et aériens) concourant au service public de l'Etat en mer (ou action de l'Etat en mer) d'une instance départementale (donnant sur mer). Or un seul département du Congo donne accès à la mer, alors il est évident que seul ce département (le Kouilou) puisse disposer d'un COM tel que traité dans la suite de ce document. Une adaptation peut être faite pour les autres départements concernés (départements donnant accès sur le fleuve Congo).

Ainsi le COM se profile comme l'interface unique entre l'instance départementale concernée et les moyens nautiques et aériens de toutes les administrations publiques congolaises engagées dans sa zone de compétence (maritime).

La stratégie propose que l'instance départementale, dispositif interministériel, s'articule au plan opérationnel sur une *administration centrale*<sup>142</sup>, fédératrice de toutes les autres opérant en mer.

---

<sup>141</sup> Ministère de la Défense nationale, *op cit*, p.7.

<sup>142</sup> Cette administration ne doit pas faire obstacle aux autres administrations concernées dans l'exercice de leurs compétences reconnues par l'Etat.

Ainsi, Il reviendra à cette administration centrale (coercitive de préférence) de mettre en œuvre les moyens nautiques sur les théâtres d'opérations (maritime et fluvial) au profit de toutes les autres administrations à vocation maritime. Le caractère coercitif s'explique par le recours éventuel à la force armée pour faire respecter les lois et règlements sur les théâtres précités. Cette approche a l'avantage d'éviter la prolifération des armes par la création d'une nouvelle force paramilitaire telle que les garde-côtes.

### **A.3.2.a-Administration publique au cœur de l'action dans l'instance départementale.**

Le décret n°2002-4 du 3 janvier 2002 stipulant les missions de la Marine nationale congolaise comme suit :

- Assurer la défense et la protection de l'intégrité territoriale dans les limites des théâtres d'opérations ;
- Surveiller, contrôler les espaces maritimes et les eaux continentales ;
- Défendre les intérêts nationaux ; et
- Participer aux missions de service public.

L'analyse de ce décret explique clairement le choix du Ministère de la Défense de laisser la primauté de l'action de l'Etat en mer à la *Marine nationale*<sup>143</sup> en l'adoptant comme administration publique centrale.

Les avantages attendus d'une telle approche sont évidemment d'ordre opérationnel (une meilleure efficacité dans la coordination) et d'ordre économique (réduction des couts par la mutualisation, utilisation de la dualité civil/militaire). De plus, notre pays ne peut s'offrir le luxe de donner dans la situation actuelle des navires à toutes les administrations opérant en mer. Ce dispositif peut être renforcé par l'adjonction au côté de la marine nationale de la gendarmerie maritime (encore non opérationnelle à ce jour) pour son aspect juridique.

---

<sup>143</sup> MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE, *op cit*, p.6.

### **A.3.2.b-De la stratégie de sécurisation maritime nationale à la stratégie de sécurisation maritime communautaire.**

Dans le cadre du concept national de stratégie de sécurisation maritime, une étude de faisabilité avec un industriel européen (THALES) relative à l'implantation d'un réseau de surveillance maritime par l'installation des sémaphores sur le littoral (radars statiques de télédétection maritime) a été amorcée. L'offre technique relative à cette étude présente en bout de chaîne un *Centre de Surveillance et de Contrôle*<sup>144</sup> à partir duquel on suit le trafic maritime et peuvent partir des déports vers d'autres administrations publiques à vocation maritime.

Par ailleurs le concept communautaire exige pour chaque Etat partie la mise en place de leur dispositif Action de l'Etat en mer, leur harmonisation communautaire et l'implantation d'un COM. la convergence de ces deux stratégies et surtout l'optimisation des moyens à déployer conduit de façon évidente que ce Centre de Surveillance et de Contrôle (stratégie nationale) soit également le COM (stratégie communautaire). Ainsi l'étude fixée sur ce support aura un double avantage, celui de servir non seulement pour les besoins de sécurité et sûreté maritimes nationales mais aussi pour l'instance communautaire. L'avènement et la montée en puissance du CRESMAC fait que son pays hôte le Congo-Brazzaville abandonne le concept des gardes côtes, cher à l'OMAO.

L'analyse du contenu de cette section montre clairement dans le cas du Congo de la prépondérance des royalties générées par l'exploitation pétrolière offshore dans l'arborescence de son PIB. On comprend assez aisément son implication insuffisante dans le milieu maritime par un état des lieux (matériel et logistique) des structures étatiques dédiées à la surveillance maritime et protection de nos ressources en mer. Au regard de la pertinence de ces enjeux issus de la sauvegarde des approches maritimes et de leurs ressources, le Congo est resté assez longtemps comme la plus part des Etats de la sous région indifférent pourtant *là où est son trésor, là aussi sera son cœur*. La mise en chantier d'une stratégie de sécurisation maritime nationale et l'acquisition en cours d'unités navigantes entretiennent l'espoir d'une appropriation sans précédent des atouts de ses espaces maritimes. Pour parfaire ce portrait du Congo, il est fondamental de faire état de ses engagements maritimes (section B), nécessaire pour l'élaboration du bréviaire juridique à la fin de cette recherche.

---

<sup>144</sup> THALES, « *Congo-Brazzaville : Surveillance Maritime du Littoral* », offre technique, Mai 2009, p.33.

## **Section B : Le Congo et le droit maritime.**

Cette section trouve son principal intérêt dans la présentation de la nouvelle architecture des espaces maritimes du Congo (B.1) avant d'élaborer un recueil des textes relatifs au milieu maritime dans le droit positif congolais (B.2).

### **B.1- Espaces maritimes sous juridiction nationale.**

Jusqu'à fin janvier 2008, le droit positif congolais ne relève aucune distinction entre les divers espaces maritimes adopté par la CMB. Dans le souci de préservations de ses ressources maritimes le Congo adopte une approche globaliste de ses espaces maritimes en adoptant une mer territoriale s'étendant jusqu'à 200 nautiques, espace soumis à un régime juridique uniforme constituant sa zone de souveraineté. L'article 2 de l'ordonnance du 9 décembre de 1977 stipule que :

La souveraineté de la République populaire du Congo s'étend, au-delà de son territoire à une distance fixée à 200 nautiques [...] cette souveraineté s'étend de l'espace aérien au dessus de la mer territoriale ainsi qu'au lit et au sous sol de cette mer.

Borné de part et d'autre par l'Angola et le Gabon, deux Etats ayant respectivement ratifié la CMB en 1990 et en 1998, le Congo a longtemps été en diaphonie juridique, héritage de son époque marxiste, dans le domaine maritime avec ses voisins les plus proches.

La République du Congo vient de franchir un pas déterminant dans le domaine maritime avec la promulgation de la loi n° 4-2008 du 30 janvier 2008 portant ratification de la CMB. Les espaces maritimes congolais dès lors répondent à la configuration énoncée par cette convention (voir Partie II : Chapitre 2. Section B de ce document).

## **B.2- Arsenal juridique maritime du Congo.**

### **B.2.1- Libellés des accords maritimes.**

Voir annexe (p.141-149 de ce document) pour le contenu de ce paragraphe.

### **B.2.2-Etat des lieux juridique.**

Cette section commente l'essentiel des engagements maritimes du Congo (référéncés ci-dessus) tant dans le plan international que régional avec un focus sur les accords bilatéraux. Cet arsenal juridique, bien que certainement exhaustif, a le mérite de témoigner de la volonté du Congo à se conformer au droit maritime international en multipliant ses ratifications et en promouvant des accords maritimes avec les Etats tiers. La volonté de parfaire le professionnalisme de son secteur maritime se voit très vite dans le libellé des accords bilatéraux, une recherche permanente de formation, de remise à niveau et d'échanges. Signer des accords est une initiative très louable mais leur effectivité sur le terrain est encore plus appréciable.

Dans ce coffret congolais des accords maritimes se distingue un accord dont la plus value juridique en matière de sécurité maritime est inestimable. Il s'agit du *règlement n° 03/01-UEAC-088-CM-06 du 3 aout 2001* portant code communautaire révisé de la marine marchande des pays de la CEMAC<sup>145</sup>. Ce code régit le droit du transport maritime dans la sous région Afrique centrale. Les travaux d'amendement initiés pour sa réactualisation feront de ce code un instrument juridique performant en matière de transports maritimes pour les pays de la CEMAC. Ainsi ces travaux devraient favoriser à la fois l'harmonisation et la modernisation des législations maritimes des pays membres de la communauté.

---

<sup>145</sup> Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Il s'est tenu du 03 au 05 juin à Brazzaville, un atelier préparatoire de la commission de révision du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Cette révision du code communautaire de la marine marchande est justifiée par le souci de la CEMAC de faire efficacement face aux nouveaux enjeux apparus dans le monde maritime et marqués particulièrement par l'entrée en vigueur du code ISPS, l'adoption de la convention internationale sur le travail maritime le 23 février 2006 par l'Organisation International du Travail (OIT), les mutations constatées dans le domaine de la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires ( nouvelles règles MARPOL) et en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ( nouveaux protocoles CLC et FIPOL), les évolutions opérées dans le secteur des transports maritimes internationaux de marchandises et l'entrée en vigueur des divers actes uniformes relatifs à l' Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA).

Cette section non pas seulement informe aux lecteurs sur le cadre juridique (convention des Nations Unies sur le Droit de la mer) dorénavant en vigueur au Congo dans le domaine des affaires maritimes mais également témoigne de la volonté du Congo à renforcer son arsenal juridique. Ainsi le bréviaire juridique élaboré dans la dernière section de ce document aura pour référence juridique la convention susmentionnée puis qu'elle a été ratifiée par le Congo. Ce chapitre (2) constitue alors une synthèse objective du droit positif dans le domaine maritime du Congo.

L'ensemble constitué par cette partie I donne les prérequis nécessaires concernant le Golfe de Guinée en général puis le Congo en particulier pour comprendre puis juger la pertinence du contenu de la seconde partie. Ainsi la méthode adoptée le long de cette première partie est du type descriptif avec une approche analytique sur certains passages saillants dans le seul but de clarifier le cheminement vers la seconde partie. Maintenant que tous les informations jugées pertinentes pour appréhender la situation dans le Golfe de Guinée puis dans le Congo ont été présentées dans cette première partie, on peut amorcer la seconde phase. Cette phase va donc consister à proposer une démarche au mieux une étude visant à résoudre la problématique soulevée dans la première partie à savoir la mise en place d'un COM. le caractère civilo-militaire de cet organe tel que stipulé par la stratégie maritime version CEEAC fera appel à des concepts militaires (navals), des termes techniques (technologie maritime) et du droit maritime. Mais un grand effort sera fait tout le long de cette seconde partie pour rendre digeste (notes de bas de pages) tout cet ensemble à l'égard d'un public interarmées et civil.

## **PARTIE II : MISE EN PLACE D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE MARINE (COM).**

Après avoir passé en revue dans la première partie tous les éléments jugés importants à la compréhension de la suite de cette recherche, l'accent sera maintenant porté sur le cœur même du sujet de recherche à savoir : la mise en place d'un Centre Opération de Marine (COM).

La méthode adoptée pour traiter ce sujet consiste à appréhender le COM comme un ensemble résultant de l'interaction entre Homme et infrastructures (mobiles et immobiles) répondant au besoin des Etats de maîtriser leurs espaces maritimes. Il est judicieux de s'intéresser dès l'entrée de jeu à la façon de constituer les ressources humaines (profil), de les organiser tout en les pourvoyant du matériel de travail adéquat (chapitre 1) pour leur permettre de bien assurer la gestion de l'action assignée aux moyens opérant en mer (chapitre 2).

## **Chapitre 1 : Vision conceptuelle et managériale d'un COM.**

Ce chapitre répond à la nécessité d'organiser (optimiser) le creuset des ressources humaines dédiées à la mise en place d'un COM surtout l'interaction entre les diverses entités qui concourent à son fonctionnement opérationnel (section A). La réussite d'un tel plan d'armement (du COM par une sélection du personnel) garantirait non seulement une efficacité dans l'action mais aussi une bonne exploitation des équipements disposés par le COM (section B).

### **Section A : Chaîne fonctionnelle d'un COM.**

Avant d'amorcer l'étude proprement dite sur la mise en place du COM, il est indispensable de circonscrire dès le début le contenu sémantique accordé au COM par cette recherche. Cette démarche propose une définition du COM (A.1), en énumère les missions (A.2), puis en suggère une chaîne opérationnelle (A.3) suivie des profils des personnels concernés (A.4) avant de se terminer par une ébauche de l'organigramme de cette chaîne opérationnelle (A.5).

## A.1-Définition d'un COM.

Comme évoqué au paragraphe B.1.1 de la partie I, le Centre Opérationnel de Marine est l'organe civilo-militaire chargé de la mise en œuvre tactique de la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux en mer des Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale du Golfe de Guinée. La *visite de travail*<sup>146</sup> effectuée au sein de la Préfecture maritime de Brest constitue un élément important dans ma réflexion sur les missions clés d'un tel organe.

## A.2-Missions d'un COM.

En considérant l'hypothèse d'une mise en place (bientôt) effective de notre projet de chaîne sémaphorique devant être dotée d'une capacité SAR<sup>147</sup>, voici une série de missions auxquelles doit répondre un COM suivant deux domaines différents:

**A.2.1-Missions militaires :** *Contrôleur opérationnel*<sup>148</sup> des unités de la Marine nationale sur la façade atlantique.

Parmi les missions militaires pouvant être assignées à un COM, on peut citer :

- Le suivi de l'évolution des opérations militaires en mer et la préparation des décisions de son autorité opérationnelle;

---

<sup>146</sup> Effectuée du 9 au 10 septembre 2010, cette visite de travail m'a permis d'appréhender de façon pratique les grands axes du système d'action d'Etat en mer français. En effet, la Préfecture maritime de Brest, commandée par un officier général (Amiral) dit Préfet maritime de l'Atlantique, dispose de deux divisions (Conduite des opérations: COM et Action d'Etat en mer: fonction administrative civile du préfet maritime). Cette visite a consisté à travailler d'une part pendant la demie journée avec tous les acteurs opérant dans la conduite de l'action et la coordination des moyens en mer en l'occurrence le Bureau Opérations Côtières et le Centre de conduite des Opérations (salle de suivie et de conduite de l'action) et d'autre part avec la division Action de l'Etat en mer (soutien juridique). La deuxième journée ayant été consacrée à la visite la matinée du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) CORSEN et le sémaphore du Portzic (l'après midi). L'objet de la visite du CROSS et sémaphore est l'appréhension de leur organisation puis de leur interaction avec le COM.

<sup>147</sup> Search and Rescue: La 2<sup>ème</sup> réunion sur la mise en place d'un centre régional de coordination de la recherche et du sauvetage maritimes et des centres secondaires de sauvetage dans la région du Nigeria tenue le 27 mars à Brazzaville a permis au Ministre congolais des transports maritimes et de la Marine marchande de suggérer la création d'un centre de coordination de la recherche et du sauvetage en **Afrique centrale**.

<sup>148</sup> Le contrôleur opérationnel est responsable de l'exécution de la mission ordonnée par le **commandant opérationnel**. Il ne peut changer ni la mission, ni les moyens affectés mais doit renseigner les moyens et déterminer les tâches à exécuter et rendre compte au **commandant opérationnel** de chacun des éléments engagés. Cependant le **commandant opérationnel** est l'autorité hiérarchique qui fixe une mission, y affecte les moyens, en suit l'exécution et désigne par la suite son contrôleur opérationnel. Au dernier niveau d'exécution se trouve le **commandant sur zone** (ou commandant tactique, exemple commandant d'un navire de guerre), il est désigné par le contrôleur opérationnel et est chargé de coordonner l'action des moyens sur place.

- Le recueil du renseignement puis son exploitation pour la prévention et le traitement des crises sur le théâtre d'opérations maritimes ;
- La tenue des tableaux de bord des moyens mis ou susceptibles d'être mis à son emploi ;
- L'exécution et le contrôle des décisions prises par son autorité opérationnelle ; et
- Le contrôle des opérations de visite ou d'arraisonnement en mer par les unités navales placées sous son contrôle opérationnel ;

En définitif, l'action du COM dans le concept militaire consiste à contrôler et coordonner les opérations militaires en mer au profit de son autorité opérationnelle.

**A.2.2-Missions de service public :** Coordonateur interministériel de l'Action de l'Etat en mer.

De par sa dualité civilo-militaire, le COM est l'organe adapté pour les missions régaliennes de l'Etat dans le vaste domaine de service public en mer :

- Le SAR (Search And Rescue) : il est très intéressant pour la Marine nationale de coopérer avec l'Armée de l'Air à défaut de l'aéronautique navale dans notre pays pour le SAR. Dans cette perspective, une opération de *navalisation*<sup>149</sup> des moyens aériens et de leurs équipages est indispensable ;
- Le maintien de l'ordre public en mer (règlementation et suivi du trafic maritime etc.);
- La protection de l'environnement ;
- La coordination de la lutte contre les activités illégales (narcotrafic, pêche illégale; etc.); et
- La sauvegarde des personnes et des biens dans le milieu maritime.

Dans cet aspect, le COM est le centre de coordination des différents moyens nautiques et aériens (civils et militaires) de toutes les administrations qui concourent à l'action de l'Etat en mer dans le but de garantir à l'Etat ses pouvoirs de police générale en mer.

---

<sup>149</sup> Processus par le quel un équipement ou un personnel est préparé ou habilité à travailler en mer.

### **A.3-Proposition d'une chaîne « Opérations » du COM.**

En gardant à l'esprit que le COM est ce lieu où est assurée la coordination des interventions en mer des administrations publiques engagées en mer et des opérations militaires, le COM comprend ainsi une chaîne fonctionnelle « Opérations ». Pour être en mesure d'appliquer les lois et règlements afférents au domaine maritime du Congo, le COM doit étroitement coopérer avec une autre direction (Direction de Service Public en Mer, appellation proposée par cette étude) de type administrative, creuset de l'aspect juridique de son action. A l'instar des préfectures maritimes françaises qui sont constituées de deux divisions « Opérations : COM » et la division « Action de l'Etat en Mer : AEM », les préfectures maritimes congolaise (instance départementale) peuvent être constituées ; par adaptation au système administratif du Congo ; d'une Direction Opérations (à laquelle sera rattaché le COM) et d'une Direction « Service Public en Mer ».

#### **A.3.1-Chaine fonctionnelle « Opérations ».**

Cette chaîne consiste à préparer, conduire, coordonner et suivre les opérations en mer. Le chef de cette chaîne est dit le *Directeur Opérations*<sup>150</sup>, son adjoint immédiat assure la continuité de l'action de cette direction et est appelé *Commandant du COM*. Il dispose sous sa responsabilité d'un certain nombre de divisions dont le but est de concourir directement à la *permanence de l'action* du COM dans un local aménagé pour cette optique: *Salle conduite des opérations*.

##### **A.3.1.a-Division conduite des opérations.**

C'est la division responsable de la planification ou de la préparation des opérations d'ordre militaire ou de service public en mer. Cette division est en contact avec toutes les administrations engagées dans l'action de l'Etat en mer. C'est à ce niveau que se tient la tenue des tableaux de bord des moyens mis ou susceptibles d'être mis à l'emploi du COM. Il est envisageable de mettre en place un logiciel qui permet de suivre l'état de maintenance ou le niveau opérationnel de chacun de ces moyens (maritime et aérien) et les organes

---

<sup>150</sup> Il est l'adjoint opérationnel du chef de l'instance départementale chargée de coordonner de l'action de l'état en mer. Par analogie au système français, cette instance départementale correspond à une préfecture maritime.

administratifs auxquels ils sont rattachés et leur localisation par rapport à la côte. Cet aspect est important dans le cadre du SAR où souvent on recourt au moyen le plus proche du lieu de la recherche. Cette division dispose de la doctrine d'emploi des unités navigantes de la marine et des partenaires. Il est tenu au courant de tous les mouvements sur sa zone d'action maritime. Cette division met en place des planchettes de réactions suivant le type d'opération (pollution, narcotrafic, détresse navire etc.) à mener pour optimiser les délais de réaction du personnel en quart en salle conduite des opérations.

C'est également le point de contact de la Direction « Service Public en Mer » au niveau de cette instance départementale concernant l'aspect juridique des opérations. Le chef de cette division dit **Officier Opérations** et dispose de deux services dont il assure la coordination.

#### *Service Surface.*

Ce service est responsable de la préparation ou la planification des opérations consistant l'emploi des moyens nautiques (navires). Que l'opération revête un caractère militaire ou civil, ce service sera le correspondant immédiat de l'Officier Opérations. Le chef de ce service est dit **chef de service Surface**.

#### *Service Air.*

Ce service assure la préparation ou la planification des opérations civiles et militaires en mer engageant l'emploi des aéronefs civils et/ou militaires. Ce service sera très actif dans le cadre du SAR où les aéronefs sont très efficaces dans le repérage des navires en détresse ou dans leur apport d'assistance (grande vitesse). Le chef de ce service est dit **chef de service Air**. Il ne gère que la collecte des informations concernant les aéronefs (hélicoptères) à utiliser.

Pour répondre à ses attributions l'Officier Opérations s'appuie sur ces deux adjoints pour répondre à tous les besoins en information de la Salle Conduite des Opérations.

Dans les opérations engageant les deux types de moyens, les deux services travaillent en étroite collaboration sous la coordination de l'Officier Opérations.

Il est annexé à cette division, une cellule dite **opération (CELLule OPérationS = CELOPS)** dont le but est de rechercher les meilleures configurations du matériel et du personnel. Une

bonne synthèse initiale des informations de zone (météo<sup>151</sup>, état de mer, nébulosité, renseignement, trafic maritime) et une mise à jour régulière de ces informations. Cette cellule entretient également la documentation relative aux procédures opérationnelles en vigueur au sein de la doctrine d'emploi des forces et des documents de travail des opérateurs de la Salle Conduite des Opérations (voir Annexes, p.163). De surcroît, elle est appelée à archiver le retour d'expérience par le biais de la *restitution* et de l'analyse des événements. Cette cellule fournit toutes les informations utiles aux opérateurs de permanence aux Modules Air et Surface de la *Salle Conduite des Opérations* dont le but est l'élaboration et suivi de la *situation tactique Air et surface*<sup>152</sup> de la zone d'action. Les opérateurs des Modules Air et Surface sont fournis par cette division à la Salle Conduite des Opérations.

### **A.3.1.b-Division des Transmissions.**

Cette division est la pierre angulaire de toute l'architecture opérationnelle de cet organisme interarmées et civil. Cette division pour le besoin d'interopérabilité avec les structures civiles (nationales ou communautaires) appelées à s'insérer dans l'ossature congolaise de la gestion maritime doit disposer d'un réseau de communication physiquement séparé et évolutif. L'acquisition des Systèmes d'Informations et de Communication (SIC) associés aux Systèmes d'Informations Géographiques (SIG) par cette division est sans doute la condition sine qua none de son efficacité dans ce dispositif. Cette association de ces deux technologies conduit à la mise en place de *systèmes d'aide au commandement*<sup>153</sup> très efficaces dans la gestion des crises ou dans leur anticipation et surtout des opérations maritimes concernées par ce document. La possibilité de création des dépôts et celle de *discrimination*<sup>154</sup> d'informations d'un tel dispositif sont autant d'avantages qui confortent ce choix. La confidentialité de certaines informations exige l'usage des chiffreurs sur certaines lignes de communication.

---

<sup>151</sup> Il existe à cet effet le lien internet (<http://fr.allmetsat.com/metar-taf/afrique.php?icao=FCPP>) d'accès libre à partir duquel on peut accéder à la météo sur tout point du globe terrestre. On y trouve : Observations et prévisions météorologiques - Images des satellites - Normales climatiques. En attendant la mise en place d'un dispositif officiel, la CELOPS peut utiliser ce lien.

<sup>152</sup> Situation tactique Surface et Air : état du trafic maritime et aérien à l'instant considéré.

<sup>153</sup> Télématique destinée à faciliter la conduite tactique des forces militaires par un Organe de commandement (Etat-major). Cf. Thérard MIENAHOU « *Marche vers les Systèmes d'Information et de Commandement* », Armée et Nation, n° 17, Mai 2010, p.30. Cet article illustre bien la nécessité d'une telle approche dans le processus décisionnel d'un commandement opératif ou dans sa préparation et conduite des opérations (Voir Annexe, p.171).

<sup>154</sup> C'est la capacité qu'ont certains systèmes d'informations et de communication à ne transmettre que l'information jugée nécessaire par l'opérateur à ses partenaires respectifs (niveau de confidentialité).

Cette division assure donc en priorité les communications de la salle conduite des Opérations avec les unités tactiques en opérations, les navires en détresse et le commandement opérationnel duquel relève le COM. Elle fournit à la Salle Conduite des Opérations des transmetteurs de permanence (PC TELEEC).

#### **A.3.1.c-Division Renseignement.**

Cette division est clé dans le fonctionnement du COM dans la mesure où sa mission consiste en la tenue d'une situation opérationnelle (en renseignement) exhaustive, précise et réactualisée. Les informations disposées doivent être filtrées, sélectionnées et hiérarchisées en permanence. Cette division doit entretenir un réseau varié de partenaires dynamiques et fiables en matière de renseignement et d'informations. Les agences de renseignement civil et militaire constituent des réseaux d'information primordiaux. Toutefois les pêcheurs côtiers peuvent constituer des sources de renseignement inestimables.

D'autres sources d'informations (internet) telles que des magazines ou des revues spécialisées ou encore l'échange d'informations avec des partenaires dans le domaine maritime peuvent aider cette division à affiner d'avantage leur bulletin de renseignement en étroite collaboration avec la CELOPS.

Ce maillage d'information pourrait emmener à la mise en place d'un système d'évaluation du niveau de menaces (de piraterie ou terrorisme maritime) dans la zone de compétence maritime. Cet indice d'évaluation de la menace est très utile pour le niveau stratégique d'emploi des forces à l'égard des navires croissant dans nos eaux. Cette division peut constituer un pilier imparable dans la capacité d'anticipation ou de prévention des menaces dans notre zone de compétence maritime. Ladite division fournit ses bulletins de renseignement à la *Salle Conduite des Opérations* via la CELOPS pour aiguiller son action.

#### **A.3.1.d-Division Logistique opérationnelle.**

La division logistique est destinée à répondre directement au besoin logistique des divisions précitées ci dessus. En disposant du matériel de rechange utilisé par tout le parc informatique utilisé par le COM auquel s'ajoutent les systèmes d'aides au commandement. Cette division

doit disposer des techniciens qualifiés à ce type de matériel et à sa capacité d'évolution. Dans cet angle, cette division constitue le fer de lance dans la maintenance opérationnelle du COM. Ce service fournit des techniciens de permanence à la *Salle Conduite des Opérations*.

**A.3.1.e-Salle Conduite des Opérations.** (Voir partie II, section B pour son aspect technologique).

C'est au niveau de ce local qu'on assure la permanence de l'action du COM. L'ensemble des divisions précitées fournissent ou complètent l'ensemble des opérateurs de cette salle qui fonctionnent 24 h/24 h. Les principales fonctions à pourvoir au sein de ce local pour assurer son fonctionnement sont:

***Officier de permanence opérations (OPO).***

C'est un officier supérieur (marin) responsable de la permanence de l'action du COM pour une durée déterminée (généralement 24 H). Il prend ses directives auprès du Commandant du COM et se rapproche de l'Officier Opérations pour des dispositions pratiques. Il est disponible 24 H/24 et est prêt à tout moment de reprendre la conduite des opérations assurées en temps réel par son adjoint appelé Officier de Quart Opérations. Il centralise l'information et prend les mesures conservatoires.

En cas de situation grave, l'officier de permanence contacte le Commandant du COM qui à son tour prend les dispositions qui s'imposent au plus haut niveau et peut contacter le Directeur des Opérations et remonter ainsi la chaîne hiérarchique.

***Officier de Quart Opérations (OQO).***

L'officier de quart opérations, officier subalterne (exception faite pour les maîtres principaux anciens = Adjudants Chefs), est le centre de gravité de la conduite des opérations. Il est au centre du dispositif décisionnel commandé par l'officier de permanence opérations à qui il rend compte et fait appel à tout moment nécessaire. L'OQO<sup>155</sup> coordonne l'action en temps

---

<sup>155</sup> L'OQO : DIRIGE ses équipes, ANTICIPE sur les événements et REAGIT face aux situations.

réel de ses subalternes à savoir : le recueil et traitement de l'information ; l'élaboration et la diffusion de la situation tactique et enfin l'exécution des tâches assignées. Il a sous les ordres tous les opérateurs techniciens qui arment cette salle.

### ***Officier d'astreinte de la Direction « Service Public en Mer ».***

Cet officier est fourni par la Direction Service Public en Mer pour servir de conseiller juridique et administratif à l'officier de permanence opérations. Il doit par conséquent avoir une assiduité en terme de connaissance de la réglementation dans la zone d'action et les procédures juridiques qui s'y rattachent. Etant le référent juridique de l'officier de permanence opérations, cet officier d'astreinte doit avoir de solides connaissances en droit de la mer et maîtriser quelques aspects du droit aérien. L'officier d'astreinte doit être en mesure de rallier le COM dans un délai opérationnel (à définir) pendant toute sa durée d'astreinte.

### ***Techniciens et Opérateurs.***

Il s'agit des techniciens mis de permanence pour pallier aux éventuelles défaillances des systèmes de communication utilisés par le COM. Parmi ces éléments on compte les opérateurs phonie pour les échanges avec l'extérieur (téléphone, communication radio avec les navires ou aéronefs), les opérateurs de suivi de navigation maritime ou aérienne (surveillance de rails de navigation, des zones de pêche ou de mouillage etc.) responsables de la tenue de la situation surface ou air de notre zone maritime (à l'instar de spationav<sup>156</sup>).

---

<sup>156</sup> Système (numérique) de surveillance maritime français qui transmet automatiquement les informations recueillies par tous les sémaphores et CROSS aux COMs. Ainsi les COMs disposent d'une image en temps réel de la situation maritime.

## A.4-Profil des principaux acteurs opérationnels.

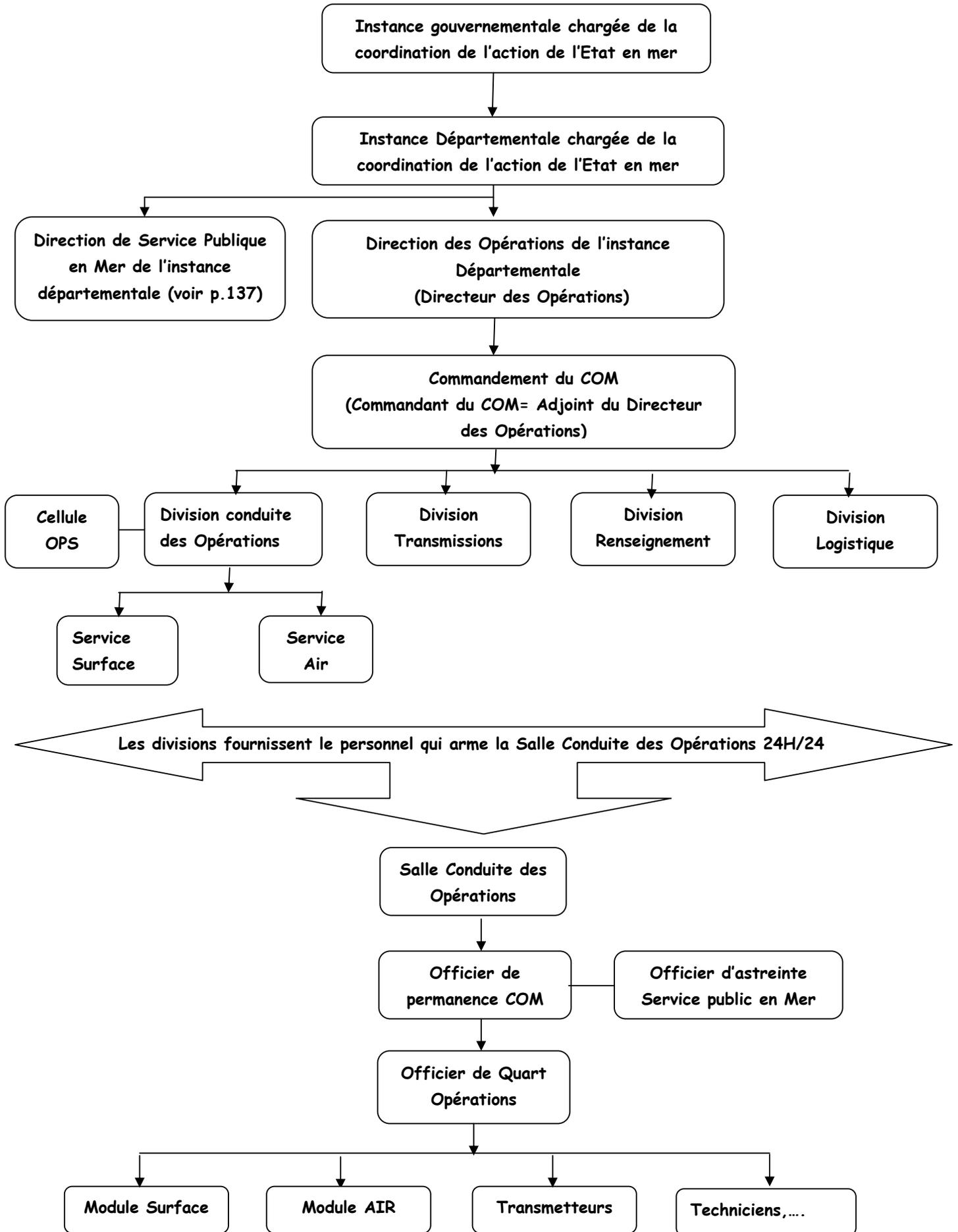
Officier Opérations, officier de permanence opérations	Officiers de lutte et OQA	Chef de Div transmission
<p>Le chef de Service Conduite des Opérations est un officier de marine de branche ou spécialité Opérations. Il est de préférence détenteur d'une formation de <i>niveau Etat-major tactique</i><sup>157</sup> au minimum sinon supérieur. Des compétences avérées dans le cadre de la sécurité maritime seront d'un atout inestimable et du cadre juridique qui s'y rapporte. On entend par spécialité opération une spécialité, de préférence acquise dans une école navale ou dans une structure affiliée ou similaire, qui s'appuie sur les connaissances relatives à la pratique de quart en passerelle et/ou <b>central Opérations (CO)</b><sup>158</sup> (pour des marines ayant des navires qui en sont équipés). L'officier de permanence opération est du même profil que l'officier Opérations mais moins expérimenté que lui. De façon générale, cette spécialité a attiré à la conduite nautique d'un navire en tenant en compte des normes STCW de la convention de l'OMI. Cette recommandation est nécessaire pour ce genre de fonction car il est difficile de mieux commander un navire depuis la terre lorsqu'on ignore les contraintes de la conduite nautique d'un navire. Ce propos est mieux illustré par la citation de Y TASSEL affirmant que : <i>la mer, par sa nature propre, ajoute cruellement à la faute de l'homme. Là où sur terre la faute de l'homme produit un dommage limité, en mer la faute de l'homme mène à la catastrophe</i><sup>159</sup>.</p>	<p>Les officiers chef de service (surface et air) et l'officier de quart opérations doivent être du même profil de formation que l'officier opération mais à un niveau inférieur (cours de niveau 2) dans la branche Opérations. Ce type de formation est la base dans le commandement des activités et manœuvres s'effectuant sur le théâtre d'opérations maritimes.</p>	<p>Des compétences en Systèmes d'Information et de communication sont nécessaires pour occuper de façon aisée cette fonction. Il doit être immédiatement secondé par des techniciens ayant des compétences avérées en maintenance et administration de réseaux informatiques. Une formation au moins de niveau 2 (master) dans les transmissions est nécessaire pour un rendement satisfaisant à une telle fonction.</p>

<sup>157</sup> La formation des officiers de marine de branche Opération dépend d'un pays à un autre, la formation minimum étant celle acquise en formation initiale dans une école navale qui est immédiatement suivie par une formation dans la branche opération dans une école d'application (ou de spécialisation). Ces compétences sont entretenues sinon améliorées par la formation continue acquise en unité embarquée (affectation à un navire) au cours de la carrière. Pour certaines marines cette formation est par la suite complétée par une formation de niveau 2 (appelée parfois Cours de perfectionnement) après une certaine pratique au sein des unités (2-3 ans). Puis intervient la formation de niveau d'Etat-major tactique pour l'emploi tactique des forces puis Etat-major stratégique pour l'emploi stratégique des forces. Chaque pays forme ses officiers de marine suivant sa stratégie propre.

<sup>158</sup> Local du navire à partir duquel sont mis en œuvre les appareils de détection, les systèmes d'armes, sans oublier l'élaboration de la situation tactique et la conduite tactique du bâtiment (navire).

<sup>159</sup> Y. TASSEL, « *Le Droit Maritime-un anachronisme* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Pédone, Tome XV, 1997, p.151.

## A.5.-Organigramme de la chaine opérationnelle du COM proposée.



Cette section constitue le pilier du processus décisionnel du COM dans le sens où elle se focalise sur sa chaîne de commandement opérationnel. Elle réaffirme la place centrale de l'Homme au sein du dispositif et définit clairement les missions assignées au COM suivant un double répertoire. Connaissant ainsi le cahier des charges du COM, la réflexion est désormais axée sur les différents équipements à acquérir pour permettre à cet organe tactique de répondre objectivement à ses missions (section B).

## **Section B : Technologie d'acquisition et gestion de l'information dans un COM<sup>160</sup>.**

Le succès des opérations en mer réside inéluctablement dans la capacité à transmettre et à exploiter rapidement des informations nombreuses et multiformes concernant ce milieu. Il est évident que le COM tel que présenté par cette étude ne pourrait se passer de l'apport technologique dans l'accomplissement de ses missions. Il faut garder à l'esprit que l'objectif est de pouvoir acquérir des équipements dont le terminal est la Salle Conduite des Opérations (B.1). Après la présentation de ces principaux équipements (B.2), l'étude s'intéressera au processus de partage d'informations avec les partenaires (B.3) et s'achèvera sur un check-list de moteurs de recherches d'informations maritimes complémentaires (B.4).

### **B.1-Salle Conduite des Opération.**

La salle Conduite des Opérations est comme l'indique son nom est le local du COM destiné à la conduite, à la coordination et au suivi des opérations en mer. Toutes les informations recueillies par les senseurs de la chaîne sémaphorique nationale y sont collectées et traitées pour permettre à son armement (personnel) d'assurer la maîtrise du théâtre d'opérations et la diffusion des informations (susceptibles d'être traitées à un niveau supérieur) auprès des acteurs concernés. Viennent se greffer à ce flot d'informations celles collectées (renseignement) par les unités navales ou aériennes de nos Forces Armées (plus celles des administrations civiles concourant à notre Action d'Etat en Mer) et celles des Etats parties de la stratégie communautaire dans la cadre des échanges d'informations au sein de la communauté.

Il est bien évident que dans le but de disposer d'une situation tactique surface et air instantanément bien suivie et maîtrisée, on rappelle qu'un recours aux nouvelles technologies d'informations et de communication associées aux systèmes d'informations géographiques est irrévocable : L'intégration des données issues de plusieurs capteurs à un système

---

<sup>160</sup> Cette partie s'inspire des Cours de spécialité Systèmes d'Information et de Communication (SIC) suivis pendant la campagne d'application embarquée au sein du Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine de France (2007-2008), de l'offre technique sur l'implantation d'un réseau de sémaphore pour le Congo intitulé Congo-Brazzaville : surveillance du littoral, 26 Mai 2009 (référéncée TMSSI/TDD/014/2009-TP1). A ces supports s'ajoutent la visite de travail effectuée à la Préfecture maritime de Brest (COM de Brest), des cours de sécurité maritime suivis à l'Ecole de la Marine Marchande de Nantes (dans le cadre du Master 2 de Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océanique conjointement organisé par l'Université de Nantes -Faculté de Droit- et l'Ecole de la Marine Marchande ) et des livres et revues spécialisés.

d'informations géographiques est *l'un des plus importants axes de développement de systèmes de surveillance maritime*<sup>161</sup>. C'est dans cette perspective qu'un système informatique d'aide au commandement des opérations est nécessaire.

En résumé la salle Conduite des Opérations est ce lieu où s'effectuent la surveillance des situations aérienne, surface et la coordination aéro-maritime des moyens disponibles pour agir en mer.

La Salle Conduite des Opérations dispose d'un écran géant sur lequel est projeté la situation du trafic maritime instantané devant lequel, les chefs de module (surface et air) et quelques acteurs et opérateurs clés (opérateurs radars, opérateurs phonies, informaticiens etc.) sous les ordres de l'officier quart opérations, et la supervision de l'officier de permanence Opérations mettent en synergie de toutes les ressources disponibles (humaines, matérielles, informatiques, renseignement, techniques) pour mener à bien les opérations dans notre zone de compétence maritime.

## **B.2-Acquisition de l'information** : Equipements principaux.

Le succès d'une opération dépend non pas seulement de la puissance des armes et de la qualité des hommes mais aussi de l'aptitude des forces à maîtriser l'information. Afin d'être en mesure d'anticiper ou de prévenir l'action voire la conduire ou même la coordonner dans des délais réactifs, il est nécessaire d'acquérir un ensemble d'équipements dont la mise en synergie aboutit la combinaison suivante : *détecter, identifier, coordonner et intervenir*.

### **B.2.1-Equipements de surveillance maritime (et aérienne)** : Détecter.

Les équipements destinés à la surveillance du trafic maritime (et aérien) sont constitués des radars de surveillance maritime implantés le long de la côte ou des satellites.

#### **B.2.1.a-Radars.**

Les radars sont des équipements électroniques qui permettent de détecter tous types de navires, de calculer leurs positions et d'estimer leurs routes et vitesses. Dans l'acquisition

---

<sup>161</sup> B. STROH « *Les Systèmes de Surveillance Maritime : Réalité et Perspective* », Bulletin d'Etudes de la Marine ; n°41, mars 2008, p.83.

d'un tel dispositif un certain nombre de paramètres intrinsèques à notre région doit être tenu en compte.

Parmi ces paramètres non exhaustifs on peut compter :

- les conditions environnementales (météorologie..) de la sous région, susceptible d'influencer les senseurs (capteurs) ;
- la ***discrimination des radars***<sup>162</sup> devant être adaptée à la menace constituée par le comportement furtif des pirogues dans la sous-région : L'inconvénient majeur du radar est sa portée limitée (20-30 nautiques) et son incapacité à identifier une cible, voire à détecter de petits navires en bois ou matières composites<sup>163</sup> ;
- Positionnement par rapport aux plateformes d'extraction pétrolière (certaines fréquences peuvent présenter des risques d'incendie) ; et
- Modularité des systèmes, critère d'évolution d'un système numérique à des technologies à venir.

#### **B.2.1.b-Système d'Identification Automatique**<sup>164</sup> : AIS (Automatic Identification System).

Le Système d'Identification Automatique est un système radio VHF (portée de l'ordre de 40 nautiques dans les bonnes conditions de propagation) d'échange automatisé de messages entre navires. Destiné à améliorer la sécurité de la navigation maritime, l'AIS permet au système de surveillance du trafic maritime de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires environnants qui en sont équipés et en portée de détection.

L'AIS est un système qui peut fournir rapidement des informations facilitant l'identification des pistes. Ce système résulte de la convention SOLAS de l'IMO et concerne les principales applications suivantes :

---

<sup>162</sup> C'est la distance minimale à partir de laquelle un radar peut distinguer deux pistes voisines, en deçà le radar confond les deux pistes (conflit de piste).

<sup>163</sup> B. STROH, *ibidem*.

<sup>164</sup> Les Etats parties s'engagent à se conformer aux instruments juridiques internationaux ; à rendre effectifs leurs plans d'urgence, à souscrire aux codes AIS et autres programmes relatifs à la navigation internationale.

Source : CEEAC, « Accord Technique [...] Zone D », p.8.

- l'évitement des collisions entre navires ;
- la gestion du trafic maritime dans les zones à forte densité de navires, près des côtes ou à l'entrée des ports ;
- l'aide à la navigation, en transmettant les données et la position de balises ou de bouées de navigation ; et
- la coordination des ressources dans les opérations de recherche et de sauvetage.

Il existe un outil gratuit sur internet ([www.marinetraffic.com/ais](http://www.marinetraffic.com/ais)) à partir duquel l'on peut observer partout dans le monde les positions de tous les navires équipés de l'AIS en portée de détection d'une antenne (AIS). Cet outil donne l'avantage d'anticiper sur la circulation maritime en donnant la possibilité d'observer à distance les détections AIS des ports (ou antennes) en amont et en aval de notre COM et identifier les navires à risque par un échange d'informations interministériel.

### **Inconvénients :**

Le Système AIS comporte plusieurs défauts : sa portée, limitée à 40 nautiques, mais également sa fiabilité. En effet, plusieurs données telles que le nom du navire, le numéro OMI ou la destination sont renseignés à la main par le capitaine du navire et sont donc aisément falsifiables. En outre, l'utilisation de protocoles standards et documentés (NMEA 0183) permet à un utilisateur mal intentionné de transmettre par l'AIS une fausse position ou identité<sup>165</sup>.

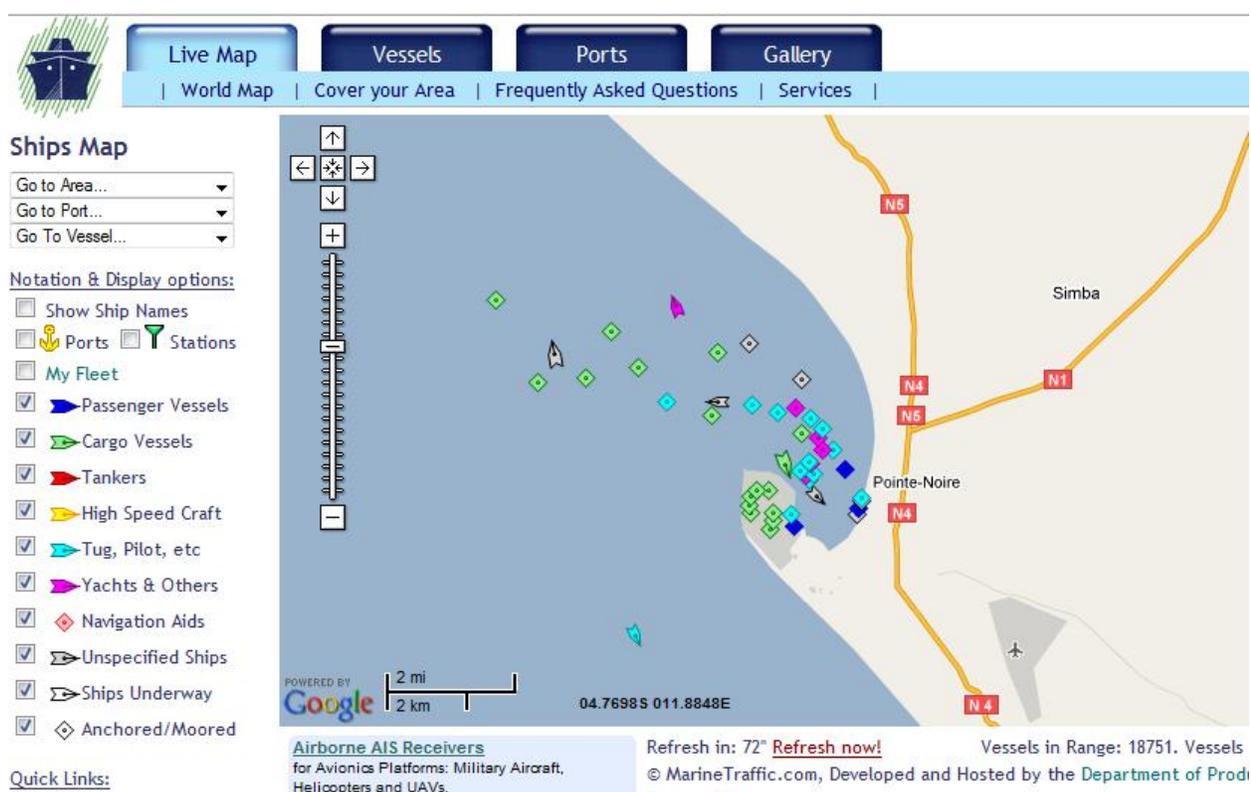
### **B.2.1.c-Satellites : VMS.**

Le type de surveillance maritime satellitaire utile à notre sous région est le VMS (Vessel Monitoring System). La fonction de base du VMS, système de portée mondiale, a pour but de fournir des rapports sur la position d'un navire à des intervalles réguliers. Des dispositifs électroniques sont installés à bord des navires. Ces dispositifs envoient automatiquement des données à un système de satellite qui les transmet à une station terrestre qui, à son tour, les envoie au centre de surveillance des pêches (CSP). C'est une solution efficace pour la lutte contre la pêche illicite dans la sous région et voire même la pollution.

---

<sup>165</sup> B. STROH, *ibidem*.

**Inconvénients de VMS<sup>166</sup>** : Ce dispositif est une exclusivité européenne et certaines informations fournies peuvent être falsifiées par l'utilisateur. En effet, ce dispositif imposé par l'accord des Nations Unies sur la pêche reste destiné aux navires de pêche de plus de 15 m battant pavillon européen. Ce système n'est pas non plus protégé contre la fraude, notamment au niveau de quantités de poissons pêchées qui sont renseignées manuellement par le capitaine du navire et ne dispense donc pas d'effectuer des contrôles sur les navires. La navigation des pêcheurs européens équipés de ce système et *pêchant dans notre sous région du Golfe de Guinée<sup>167</sup>* peut être suivie par nos COM si une coopération avec l'UE est établie dans ce sens.



**Figure 1** : Trafic maritime des navires équipés AIS à l'approche du port de Pointe noire.

Source : [www.marinetraffic.com/ais](http://www.marinetraffic.com/ais).

<sup>166</sup> Il existe d'autres systèmes satellitaires (privés) pouvant assurer cette fonction à l'instar de VSAT, INMARSAT.

<sup>167</sup> Accord de pêche UE- ACP (Afrique Caraïbes Pacifique).

#### **B.2.1.d- Nouvelle innovation technologique : LRIT.**

Le système LRIT (Long Range Identification and Tracking) permet une localisation du navire par l'envoi de ce dernier d'un message comportant son identifiant, sa position. Ce message transitant par satellite, ce qui assure au système une couverture mondiale. Les navires qui seront astreints à l'envoi de ce message devront le faire toutes les 6 heures. Ce message sera envoyé à *l'Etat du pavillon*, à *l'Etat du port*<sup>168</sup>, aux Etats côtiers dans une zone allant jusqu'à 1000 nautiques de leurs côtes.

Outres ces messages, le système adopté prévoit les messages que l'on peut obtenir par requête (Polling). Les Etats du pavillon, Etats côtiers et Etats du Centre de Coordination de Recherche et Sauvetage (MRCC) responsables de la zone dans laquelle évolue le navire auront accès à cette fonctionnalité. L'intérêt principal d'un tel système en matière de surveillance de la navigation est de pouvoir prévenir l'arrivée de certains types de navires dans la zone de Service de Trafic Maritime et également dans l'application SAR.

Le système LRIT, souvent appelé AIS supérieur, envoie des informations codées et destinées uniquement à l'administration compétente en vue de leur exploitation. Le LRIT est obligatoire depuis le 31 décembre 2008 par un amendement à la convention SOLAS (chapitre V règle 19-1 qui établit des prescriptions pour les Etats et les navires sur le LRIT) et concerne les mêmes catégories des navires que l'AIS. Le système LRIT n'est pas une alternative à l'AIS en raison principalement de son inaptitude à la gestion de l'anticollision comme le mentionne bien le paragraphe suivant:

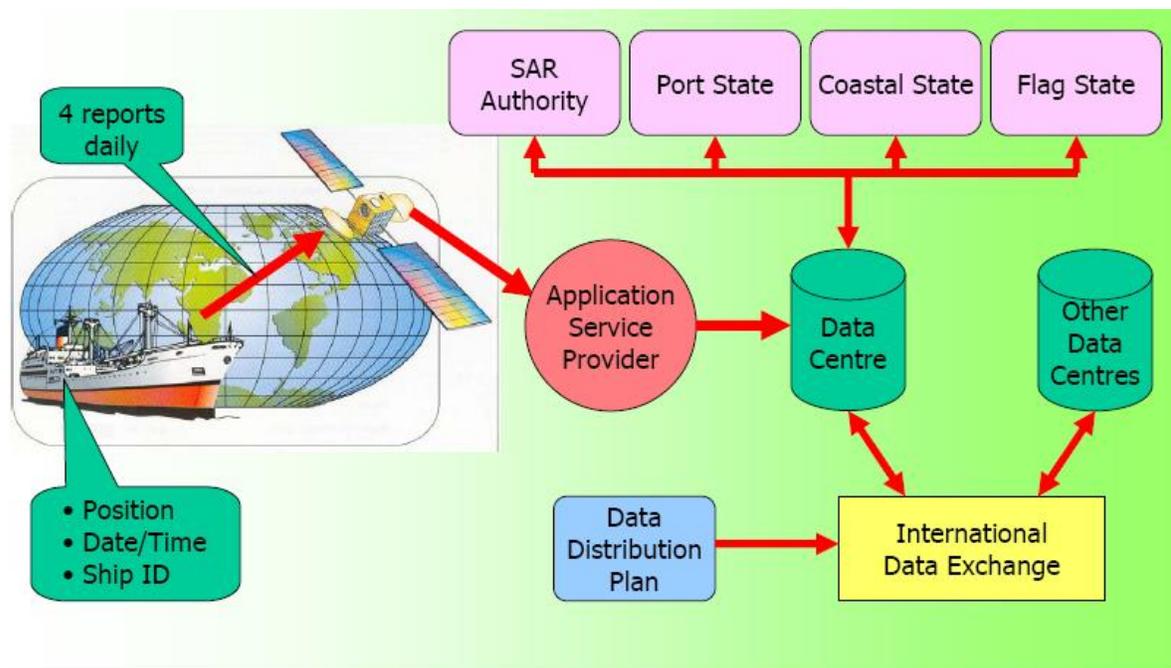
Le LRIT ne doit néanmoins pas être considéré comme une alternative à l'AIS, car il n'est pas conçu pour fonctionner en tant que système d'anticollision, un navire ne dispose pas d'un écran montrant les autres navires autour de lui, comme il pourrait le faire avec l'AIS. De plus la fréquence de transmission de données est beaucoup plus faible<sup>169</sup>.

---

<sup>168</sup> Etat du pavillon : Etat où le navire est immatriculé. Le nom du navire et le port d'immatriculation sont peints sur la coque et le navire bat à la poupe ou à la proue le pavillon de ce pays.

Etat du port : Etat du port d'escale du navire privé considéré.

<sup>169</sup> Bastien STROH, *ibidem*.



*Figure 2 : Synoptique de fonctionnement de LRIT.  
Source : Ecole de Marine marchande de Nantes, France.*

### **B.2.2-Equipements d'identification : Identifier.**

Le processus d'identification intervient après celui de la détection assurée par les senseurs ou les radars implantés le long de la côte ou des satellites et AIS.

#### **B.2.2.a-Caméras.**

L'emploi des systèmes optroniques reste un recours efficace à l'identification du trafic maritime voire aérien. Ainsi ce système consiste en l'implantation sur la côte des cameras permettant de jour ou de nuit de distinguer à des distances appréciables (de l'ordre de la dizaine de nautiques les pistes détectées). Prioriser les cameras à champ d'identification dynamique (rotatif) que ceux à champ statique (fixe) pour garantir une identification tous azimuts dans notre champ d'action maritime et l'espace aérien sur-jaçant. La visite effectuée au sémaphore de Portzic (Brest, France) m'a permis d'apprécier l'utilisation d'un tel équipement surtout l'image obtenue de nuit. Cette caméra, disposée d'un système de suivi automatique de piste, est asservie au système d'exploitation de radar de surveillance.

### **B.2.2.b- Transpondeurs IFF.**

Le sigle **IFF**, (**I**dentification **F**riend or **F**oe), désigne un dispositif électronique embarqué développé par les Alliés pendant la Seconde Guerre mondiale permettant, par interrogation radar, d'identifier les aéronefs "amis" ou "ennemis". Ce dispositif a été amélioré depuis, du moins pour un usage civil, et a donné naissance aux transpondeurs (interrogation par *radar secondaire en mode A, B ou C*). Suivant le mode utilisé, l'opérateur radar au sol peut identifier un appareil par un code attribué à l'avance (*squawk*) et ainsi obtenir sa position, son niveau de vol (référence altimétrique 1013hpa): *mode C*.

Sa route et sa vitesse sont calculées par le radar primaire. Les transpondeurs des avions qui sont à sa portée lui répondent. Les réponses des avions capturées par l'antenne du radar secondaire, sont analysées et traitées électroniquement et par la suite visualisées sur les écrans des contrôleurs aériens.

### **B.2.3- Equipements de coordination : Coordonner.**

La coordination de l'action en mer est facilitée par un système informatique d'acquisition et d'affichage de toutes les données recueillies par les différents senseurs du COM déployés sur sa zone de compétence maritime et renforcé par un réseau de télécommunication moderne. Ce système affiche l'image de synthèse (situation surface-air) sur un écran d'ordinateur (image projetée sur écran géant de la salle conduite des Opérations). La convivialité et l'interactivité de l'interface informatique à utiliser demeurent des facteurs très déterminants à la facilité d'emploi du système (critère de performance, souplesse d'emploi).

Les principales données attendues par un opérateur en vue l'opération à conduire d'un tel système sont principalement :

- Acquisition des pistes ;
- Poursuite des pistes ;
- Affichage des informations sur des pistes (position, vitesse, cap etc.) ;
- Signalement du danger à l'opérateur (signal d'alerte) ;
- Surveillance d'ancrage etc. ;

- Alertes collision ; et
- Informations sur la zone de navigation (création des rails de navigation ou DST<sup>170</sup>, maquillage des pistes, sonde, balises, dangers etc.).

L'option relative à l'affichage des informations concernant les zones de navigation dépend de la nature des cartes marines électroniques utilisées par le système d'exploitation.

Opter de préférence les *cartes numériques*<sup>171</sup> du type *ENC*<sup>172</sup> à celles du type *RNC*<sup>173</sup>. Les cartes ENC, plus pratiques que les cartes raster (RNC), exigent des systèmes d'exploitation aux normes ECDIS<sup>174</sup>.

En somme l'acquisition d'un **système d'exploitation et d'affichage des données** issues des senseurs sur une interface graphique conviviale et **appuyé par des systèmes de communication** (communication radio : VHF, MF, UHF, SHF, téléphone etc.) avec les navires et partenaires constitueront un outil d'une *efficacité indicible*<sup>175</sup> dans la coordination de la flotte au service opérationnel du COM et donc capable d'intégrer toute sorte de données liées à la gestion et à l'observation du domaine maritime.

---

<sup>170</sup> Dispositif de Séparation de Trafic : L'accroissement important du nombre de navires sur les mers et leur tonnage de plus en plus important ont conduit l'OMI à créer des DST (CMB : art. 22) dans les zones de trafic intense afin de sécuriser la navigation. Ces DST doivent être surveillées afin de garantir leur bon fonctionnement : c'est le rôle des CROSS en France. Ils sont tenus d'identifier tous les navires qui y entrent afin de pouvoir sanctionner les contrevenants aux règles de navigation.

<sup>171</sup> C'est la représentation d'éléments cartographiques dans un format permettant à un système informatique de les stocker, de les manipuler et de les afficher.

<sup>172</sup> Electronic Navigational Chart : ce sont les cartes numériques officielles qui répondent au standard S-57 adopté pour la cartographie maritime mondiale. Ce type de carte correspond à une description numérique individuelle de chacun des objets qui figurent sur la carte papier (isobathes, sondes, balisage, trait de côte, etc.) et des liens entre certains objets (par exemple : limite de zone réglementée associée à un balisage).

<sup>173</sup> Raster Nautical Chart : c'est une simple image obtenue en scannant des cartes papiers. C'est en fait la photocopie couleur électronique intégrale de la carte papier originale.

<sup>174</sup> Electronic Chart Display and Information System : il correspond à des normes fixées et adoptées par des organisations internationales pour tout système de visualisation des cartes électroniques et d'information. Un **ECDIS certifié** est considéré comme l'**équivalent légal de la carte papier dans la mesure où** il est utilisé avec des ENC (officielles et à jour) et est accompagné d'un dispositif de sauvegarde approprié pour pallier une éventuelle panne de l'ECDIS.

<sup>175</sup> D. TCHOMTE, T. MIENAHOU, « *Analyse Comparative d'Interfaces Homme- Machines Mobiles et Non-mobiles pour le Suivi et la Simulation de Navigations Maritimes* », Mémoire de Master I « Milieu maritime et opérations navales » de l'Ecole navale de France, 2006, montre bien l'apport de ce genre de technologie dans le milieu maritime.



### **B.3- Echange d'information et partenaires.**

*L'échange d'informations est la base sine qua none de l'effectivité d'une coopération entre plusieurs entités administratives dont les champs d'action convergent*<sup>176</sup>. Ce principe demeure valable autant pour les administrations nationales congolaises que pour les marines militaires des Etats parties de la stratégie de sécurisation maritime des Etats CEEAC du Golfe de Guinée.

C'est dans cette perspective que le Centre de Surveillance et de Contrôle de Pointe Noire devrait jouer le rôle de COM (tel que conçu dans ce document) non pas seulement pour les administrations nationales mais aussi pour notre zone de compétence au sein de la stratégie pour la sécurité maritime du Golfe de Guinée.

Au plan national, il est envisageable de créer des déports vers des organismes stratégiques du Ministère de la Défense Nationale bien définis via des canaux de télécommunication sécurisés pour des raisons de confidentialité d'une part et d'autre part avec les centres opérationnels des administrations maritimes partenaires (si elles en sont dotées).

Suivant leurs attributions, ces administrations maritimes ne recherchent pas la même information (pêche illicite, immigration clandestine etc.). Il est donc plus pratique de ne leur aiguiller que de l'information qui les concerne. Le système de traitement de l'information du COM doit ainsi disposer d'un logiciel de discrimination d'informations en vue de répondre à cette attente. La modularité d'un tel système d'exploitation devrait également permettre la connexion à d'autres systèmes ou bases de données régionales, tels que le registre des navires, afin d'y récupérer les informations déclaratives nécessaires à son fonctionnement, évitant ainsi la saisie manuelle de ces données.

---

<sup>176</sup> P. NGO MBOGBA, *op cit*, ibidem.

Le transfert ultérieur du *Centre d'Information*<sup>177</sup> du Mou d'Abuja du Nigeria à Pointe-Noire sera pour le COM un *partenaire privilégié*<sup>178</sup> dans cette optique d'échanges d'informations.

Le COM s'appuie au final sur l'échange d'information via un réseau national des partenaires constitué par les administrations publiques impliquées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer d'une part et d'autre part sur *celui des COM des pays engagés au concert de la sécurisation maritime du Golfe de Guinée sous l'égide de la CEEAC*<sup>179</sup>. Par ailleurs la diversité linguistique des Etats parties (Français, Anglais, Portugais) exige pour des raisons d'interopérabilité la mise en place d'un langage de communication tactique commun et des procédures opérationnelles communes à l'instar des pays de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (ATP 1).

---

<sup>177</sup> Requête formulée lors de la réunion tenue du 25 au 27 mars 2009 à Brazzaville des pays signataires du MOU d'Abuja. Ce transfert se poursuit avait affirmé le 15 janvier 2010 à Brazzaville, le Secrétaire Général du Mou d'Abuja, Olu Wole Bryant. Source : B. ELION, « *Mou d'Abuja : Les Pays Membres Admettent le Principe de Paiement des Frais d'Inspection des Navires* », 28 mars 2009, <http://www.congo-site.com>.

<sup>178</sup> Le centre d'information serait un outil précieux pour les inspecteurs et fonctionnaires habilités. Il fournirait également le 'feedback' nécessaire aux armateurs a déclaré le Secrétaire Général de l'OMAOC. On note également le paragraphe :

L'importance dudit centre est marqué par le fait que, qu'il devra utiliser des outils numériques dans le but de constituer une base de données en temps réel pour les activités de contrôle des navires par l'Etat du port. Il fournirait des informations techniques sur la fréquence des inspections et le recensement des faiblesses et autres lacunes techniques de même nature. En vue de la mise en place de ce centre d'information et de communication l'OMAOC a fait recours à l'assistance de la Fédération de Russie, de l'OMI et à une coopération avec Asia Pacific Maritime Information and Advisory Services.

Sources : T. ADDICO, « *Allocution d'Ouverture de la Réunion des Experts sur les Projets sous Régionaux Initiés par l'OMAOC* », Abidjan (Cote d'Ivoire), 13 et 14 août 2002.

Cf. J-C. NGNINTEDEM, « *Le Code de la Marine Marchande de la CEMAC et la Sécurité Maritime* », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes n°4, p.77.

<sup>179</sup> CEEAC, « *Accord Technique [...] Zone D* », p.6.

## **B.4-Exemples d'outils de recherches d'informations maritimes :** nécessité de coopération internationale (AESM et USCG).

Dans cette perspective d'échanges d'informations maritimes, une série d'outils (d'accès libre) peut aider notre COM dans l'attente de la mise en place d'une base de données régionale.

Un système libre d'accès nommé **Equasis**, est disponible sur internet depuis 2000, il recense près de 70.000 navires avec plus de 40 sources d'informations. Il présente l'avantage d'être mondial, alimenté par l'ensemble des données disponibles sur un navire provenant de sociétés de classification, de compagnies d'assurance, d'associations d'armateurs, de la fédération internationale des travailleurs des transports et enfin des trois principaux régimes de contrôle par l'Etat du port (MOU Paris, Memorandum Asie pacifique, US Coast Guard).

Le but d'Equasis est la transparence, il permet aux sociétés qui affrètent un navire de s'informer et accessoirement de ne pouvoir nier avoir eu connaissance de son état. C'est un moyen supplémentaire offert aux inspecteurs pour le choix des navires à inspecter. Il faudrait parvenir à l'améliorer car les mises à jour provenant du MOU de Tokyo par exemple sont seulement mensuelles, ce qui est insuffisant<sup>180</sup>.

Le centre de traitement informatique du MOU de Paris est situé à Saint Malo (France), s'appuie sur une base de données (logiciel) dite **SIRENAC 2000** construit à partir des données saisies (diffusées tous les trimestres) par les inspecteurs de ce MOU. C'est au sein de SIRENAC 2000 qu'Equasis puise une partie de ses données. SIRENAC 2000 sera transféré à l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) à Lisbonne lors de la mise en œuvre de l'application **THETIS** (The Hybrid European Targeting and Inspection System). THETIS servira à la fois la Communauté européenne et la région élargie du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port (MOU Paris) qui comprend le Canada, la Croatie, l'Islande, la Norvège et la Fédération de Russie et remplacera SIRENAC 2000 en 2011. Une **partie des données de SIRENAC est libre d'accès**<sup>181</sup>.

Dans cet élan il sied également de signifier que **SafeSeaNet** est le système européen de suivi des navires et de leur cargaison (initiative de la commission européenne en 2002). Par ailleurs Trafic 2000 est la base de données franco-françaises *qui contient des informations nécessaires sur la flotte de commerce mondiale : mouvements prévus, type, cargaison ou encore*

---

<sup>180</sup> F. STOLTZ, « Vers une Approche Globale de la Sécurité des Navires », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°41, mars 2008, p.79.

<sup>181</sup> Site internet de SIRENAC : [http://icol.solidor.org/icol/html/S2k\\_inspSearch.html](http://icol.solidor.org/icol/html/S2k_inspSearch.html).

*historique des visites techniques et résultats des contrôles subis*<sup>182</sup>. Trafic 2000 est connectable avec Spationav et safeseanet (interface entre les différentes bases de données des Etats membres de l'UE). Parallèlement, l'AESM poursuit le développement de son projet européen de détection des pollutions par satellite sous le concept **CleanSeaNet**<sup>183</sup>.

**L'AMVER** (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System) est l'approche américaine de la mise en œuvre du SAR utilisé par les Gardes côtes américaines. (United States Coast Guard-USCG). C'est un programme de libre accès qui consiste à tout navire qui après enregistrement s'engage à communiquer régulièrement sa position qui est reportée sur un écran avec tous les autres navires participant au *programme*<sup>184</sup>. En cas de détresse d'un navire, le système détecte automatiquement le navire le plus proche du navire en détresse pour porter assistance. Il est donc possible d'inscrire le COM à cette application pour étendre notre champ SAR au-delà de la limite de la portée de nos systèmes de communication ou de détection.

Bien qu'étant encore en cours de développement (en France) le projet TAMARIS (Traitement et Authentification des Menaces et Risques en Mer) est très intéressant car il touche en plein fouet la problématique de cette étude. En effet, TAMARIS *s'intéresse à la traçabilité d'une série d'alertes constituant un comportement suspect et alimente en temps réel un dossier d'enquête électronique qui va au fur et à mesure de la progression de la situation consolider la classification du comportement suspect*<sup>185</sup>. Ce dossier d'enquête est visualisé sur une table tactile permettant à différents experts de travailler ensemble et en direct de façon interactive.

---

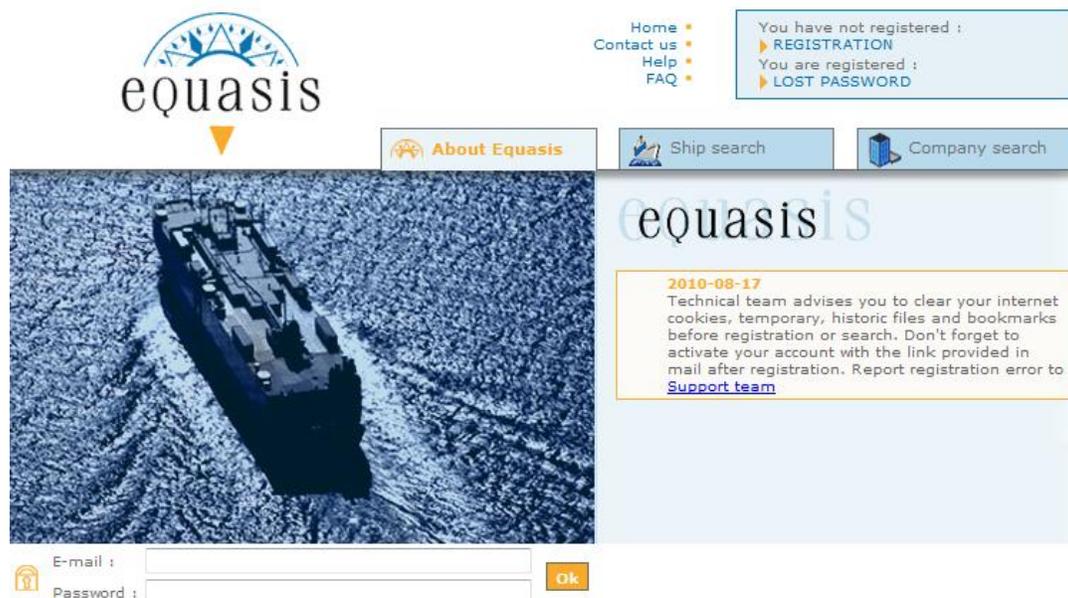
<sup>182</sup> B. STROH, *op cit*, p.87.

<sup>183</sup> A. THOMAS, « *Naissance de la Garde Côte à la Française* », Le Marin du 17 septembre 2010, p.2.

<sup>184</sup> site internet du programme AMVR: [www.amver.com](http://www.amver.com).

<sup>185</sup> Pole Mer PACA ; newsletter n°9, septembre 2008, p.3.

Un club d'utilisateurs finaux intégrant le Cross Gris Nez, le BEAmer<sup>186</sup>, le Bureau Veritas et la Direction nationale des Affaires Maritimes françaises suit le développement du projet.



**Figure 4:** Interface d'Equasis.

Source : <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>.

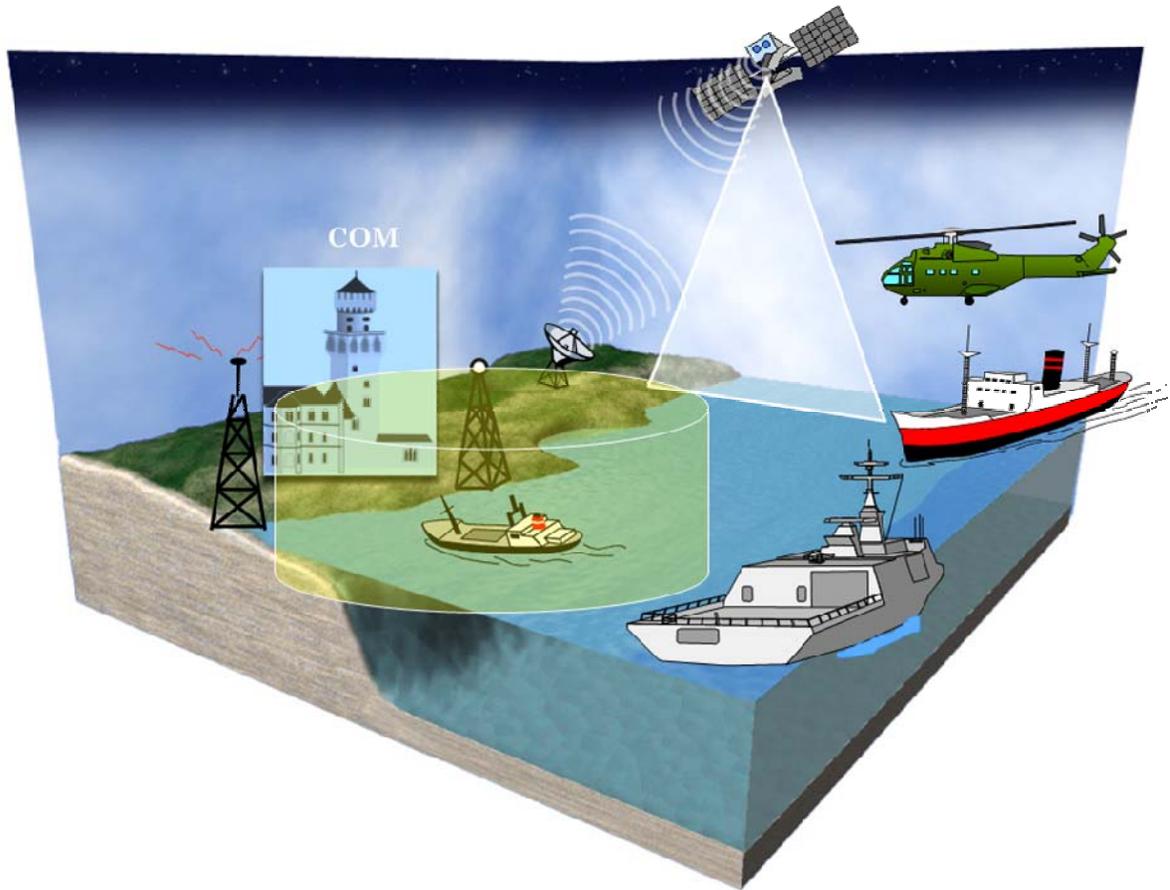
Enfin la mise en place du système informatique du guichet maritime unique du Congo est un acquis incommensurable à l'aspect d'échanges d'information avec la marine marchande (port de pointe noire)<sup>187</sup>.

En effet Les objectifs poursuivis par le GUMAR incluent tous les efforts afin de : Simplifier et harmoniser les documents, accélérer les procédures du commerce extérieur, réaliser des économies grâce à la dématérialisation des documents et procédures. Les avantages qui en découleront et qui sont attendus par l'ensemble des opérateurs économiques du Congo sont

<sup>186</sup> Le BEA mer : Bureau Enquête et Accident Mer. Cet organe effectue des enquêtes techniques afin de déterminer les causes des accidents et de sensibiliser les marins sur le danger de certaines pratiques. Il diffuse des rapports d'enquête des accidents retenus comme les plus marquants. Il existe un forum international, le MAIIF (Marine Accident Investigators' international Forum) crée au Canada. Ce forum regroupe des nombreuses informations utiles aux enquêteurs des différents BEA Mer concernant la manière de conduire les enquêtes, il publie également une **newsletter** qui permet de suivre l'actualité de la profession et organise des meetings annuels. Dans cette optique on peut également citer : Le Lloyds Register of Shipping (société de classification britannique) qui recense chaque année dans son **causal return** (publication), les pertes de tous les navires de plus de 100 Tonneaux de Jauge Brut (TJB), l'Institute of London Underwriters produit un rapport annuel qui contient une annexe statistique relative aux accidents de navires et d'aéronefs. Il prend en compte toutes les pertes totales réelles et assimilées (pertes assimilées ou virtuelles –construction- il faut entendre les navires admis par les assureurs comme ne justifiant plus d'être réparés) des navires de plus de 500 TJB en écartant les pertes de guerre. Les publications de ces derniers instituts sont largement utilisées par les instituts de recherche et autres organismes concernés par la sécurité maritime.

<sup>187</sup> Site internet de GUMAR : <http://gumar.org/FR/default.aspx>.

nombreux dont le plus important pour cette étude est la création **d'un fichier et d'une base de données communautaires**<sup>188</sup>.



**Figure 5 :** Agencement des moyens de détection, de communication et d'intervention.  
Sources : [www.google.fr](http://www.google.fr); Ecole navale de France et de son Groupe Ecole d'Application.

<sup>188</sup> M. NDEDE, « Présentation et Démonstration Dynamique du Prototype du Système Informatique du Guichet Unique Maritime », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports n°1, juillet 2009, p.58.

Il existe sans doute plusieurs technologies applicables dans le milieu maritime dans le but d'y coordonner les opérations civiles ou militaires. Cette section en répertorie les plus répandues dans le souci d'une mise en œuvre rapide au sein des COM de la sous région. Ce dispositif technologique n'est pas censé remplacer l'Homme mais simplement constituer une aide pertinente à son processus décisionnel. Toutefois, il est à noter que la confiance accordée à ces moyens ne doit être totale et qu'une duplication des moyens est à encourager pour palier le plus rapidement possible aux défaillances (bugs) des systèmes utilisés.

Ce chapitre 1 dresse en définitive l'algorithme de l'action du COM tant la gestion de ressources humaines que des équipements qui s'y rattachent dans le seul but de répondre de façon optimal à ses missions. Il met en évidence l'importance intransigeante de l'Homme au sein dispositif tout en lui signifiant l'apport inouï des technologies maritimes dans ses missions. Seulement après s'être assuré que l'armement (personnel) du COM s'est approprié de l'exploitation de toutes les ressources matérielles (physiquement installées au COM) qui concourent à l'exécution de leurs missions, que l'on peut envisager maintenant d'étudier sa coordination des ressources matérielles évoluant en mer. Il s'agit là d'étudier l'interaction du COM avec les unités nautiques (navires civils et militaires) sous son contrôle opérationnel (chapitre 2).

## **Chapitre 2 : COM et emploi des moyens nautiques.**

Le but final d'un COM est de pouvoir coordonner l'action des moyens nautiques dans le théâtre d'opérations maritimes. Parvenir à coordonner l'action de ces moyens suppose une bonne connaissance de leur milieu d'action, des équipes bien entraînées et du matériel adapté. Le chapitre 1 de cette partie constitue la réponse formulée pour satisfaire ces conditions. Le chapitre (2) complémentaire au précédent va s'intéresser plutôt au processus d'exécution de l'action ordonnée par le COM aux navires en patrouille (section A) et rassembler les principaux éléments juridiques qui se rapportent à cette action (section B).

### **Section A : Conduite de l'action en mer<sup>189</sup>.**

Parmi les différentes actions qu'un navire d'Etat peut exécuter en mer figure l'opération dite « arraisonnement ». Pour éviter le flou juridique qui borne ce terme, ce document utilisera de préférence le concept « Opération de visite » (A.1). L'accent autour de ce concept sera porté sur son contexte de mise en œuvre (A.2), son équipe exécutive (A.3), et la cellule de crise responsable de son exécution (A.4). Les incidences parfois dangereuses d'une telle opération font que sa mise en œuvre exige un profil spécifique de personnel (A.5) devant être régi (pour gain de temps) par un organigramme le plus simple possible (A.6). Une préparation minutieuse de cette opération (A.7) sera la condition *sine qua none* de la réussite de son exécution (A.8). Toutefois, l'issue d'une telle opération est fortement pondérée par le comportement de l'équipage du navire visité qui peut être soit coopératif (A.9) ou non coopératif (A.10).

---

<sup>189</sup>Cette partie s'inspire des cours de mise en œuvre d'une équipe de visite suivis au sein du Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine de France ( Porte- hélicoptère Jeanne d'Arc, campagne 2007 : 6 mois de tour du monde ) et de la pratique de ces exercices effectuée dans la mer des caraïbes et dans l'Océan indien. Cette adaptation tient en compte les moyens disposés par notre sous région et ses particularités.

## A.1.-Définition du concept de visite.

Extrait de l'article 110-2 de la Convention de Montégo Bay :

Le navire de guerre peut procéder à la **vérification des titres autorisant le port du pavillon**. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre **l'examen à bord du navire**, en agissant avec tous les égards possibles.

Cet extrait peut être résumé par deux notions pertinentes à savoir :

- la vérification des titres autorisant le port du pavillon (Enquête de pavillon) ; et
- la poursuite de l'examen à bord (Examen de la cargaison).

De ces deux notions, on peut définir la *visite*<sup>190</sup> d'un navire comme étant une opération dont l'objectif est la détermination de sa nationalité, la nature et la destination de sa cargaison, la nationalité de son équipage, et *l'usage fait par le navire de ses moyens de télécommunication*<sup>191</sup>.

## A.2 Contexte de mise en œuvre d'une opération de visite.

Le contexte de la mise en œuvre d'une opération de visite est celui qui résulte des patrouilles de surveillance maritime régulièrement effectuées par les unités des marines militaires. Suivant les informations disposées par les commandants tactiques de ces unités navales (soit en provenance du COM ou de leurs propres observations sur le terrain- suspicion), une opération de visite peut être déclenchée sur un navire suspect. Quelque soit l'origine de l'information, l'ordre de visiter le navire suspecté ne peut être donné que par le COM qui prend systématiquement la coordination l'opération dans le respect des réglementations internationales en vigueur. Dans cette perspective, il est d'une importance majeure que ces unités navales hauturières disposent d'embarcations facilement déployables en mer (de préférence des embarcations pneumatiques) et un équipage formé à ce type de manœuvre

---

<sup>190</sup> Visite= enquête de pavillon + examen de la cargaison. La CMB : art. 100 emploie le terme d' « arraisonnement » pour désigner l'ensemble de ces actions.

<sup>191</sup> La CMB : art. 109 autorise la répression des Emissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

(objectif de ce chapitre). Les unités navales hauturières faites état ici ne sont autres que les *navires de guerre*<sup>192</sup> d'un Etat partie.

La visite des navires privés n'est pas une opération systématiquement exécutable ou permise de façon délibérée, elle est régie par le droit international de la mer et prend en compte un certain nombre de paramètres (espace maritime, temps de paix, suspicion de délit, lois de pavillons, accords régionaux etc.) et peut conduire à la saisie du navire ou de sa cargaison puis de son *déroutement*<sup>193</sup>. Inversement, le refus d'obtempérer à une opération de visite lorsque la posture juridique le permet peut exposer le navire privé concerné à une attitude coercitive de la part du navire de guerre. Le Chapitre 2 de ce document sera consacré exclusivement au cadre juridique de la conduite de la visite par les navires de guerre à l'égard des navires privés conformément au droit maritime international. Le concours d'un hélicoptère à ce type d'opération est une garantie d'efficacité.

### **A.3-Equipe de visite.**

L'équipe de visite est un groupe (de marins) qui arme une embarcation provenant d'un navire de guerre en mer et dont le but est d'effectuer une opération de visite à bord d'un navire privé. Ce navire privé sera appelé le « navire focal » ou simplement « le focal » dans la suite du document. Le navire de guerre ayant mis en œuvre l'équipe de visite sera appelée « navire hôte » ou simplement « l'hôte ».

Dans le but d'accomplir cette mission de visite, l'équipe de visite sera organisée de la manière suivante autour de trois entités: Entité de Commandement (EC), Entité de Sureté (ES) et Entité de Prospection (EP).

L'équipe de visite proposée (voir le tableau suivant) comprend trois entités comprenant chacune un effectif de trois Hommes, soit un effectif total de 9 Hommes. Ainsi les

---

<sup>192</sup> CMB : art. 29 :

Pour entrer dans la catégorie des "navires de guerre" un navire doit remplir quatre conditions énoncées à l'article 29 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer :

- être inscrit sur la liste de la flotte d'un Etat ;
- être commandé par un officier ou un officier marinier au service de cet Etat et inscrit sur une liste ;
- être armé par un équipage soumis aux règles de la discipline militaire ; et
- porter les marques extérieures des navires militaires de sa nationalité.

Il convient également de noter que le fait d'être équipé d'armes ne constitue nullement une caractéristique juridique du navire de guerre.

<sup>193</sup> C'est l'ordre donné au navire de rejoindre un port national. Cf. CMB : art. 28.

embarcations à armer pour une telle opération doivent être dimensionnées à ce gabarit au minimum sinon en disposer de plusieurs car doit s'ajouter l'armement de l'embarcation (un patron ou chef d'embarcation, un mécanicien et éventuellement un bosco<sup>194</sup>). Suivant l'évaluation du niveau de la difficulté de l'opération et de la taille du navire focal, il est envisageable que l'adjoint de l'équipe soit également un officier. Certaines situations simples peuvent conduire à réduire l'équipe de visite (équipe de visite réduite) à un effectif raisonnable ou par contre l'augmenter si la situation en face l'exige (équipe de visite renforcée).

---

<sup>194</sup> Les boscos sont des marins chargés de la mise en œuvre et de l'entretien des appareils de manœuvre (guindeaux, amarres, ligne de mouillage etc.) ainsi que de la drôme (les embarcations).

	<b>Entité de Commandement (EC)</b>	<b>Entité de Sureté (ES)</b>	<b>Entité de Prospection (EP)</b>
<b>COMPOSITION</b>	L'EC est constituée d'un CEV (OFF) puis d'un binôme : 1 OM faisant office d'AEV et 1 HE.	L'ES composée d'un CES (1 OM) marinier) et d'un binôme (2 HE).	L'EP composée d'un chef de CEP (1 OM) et un binôme (2 HE).
<b>MISSIONS</b>	<p>le Chef de cette équipe est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Responsable de l'opération de visite ;</li> <li>-Responsable des communications avec le Commandant du navire de guerre ;</li> <li>-L'interlocuteur principal du capitaine du navire focal ; et</li> <li>-Responsable de l'examen des documents de bord du navire focal à défaut de la présence au sein de l'équipe d'un commissaire de marine ou d'un juriste maritimiste.</li> </ul> <p>Par ailleurs le binôme directement affecté au CEV assure sa protection systématique par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La palpation du capitaine de navire focal ;</li> <li>- Le contrôle et la fouille de la passerelle ; et</li> <li>-La coordination des deux autres entités de l'EV conformément aux directives du CEV.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Contrôler et escorter l'équipage (rassemblé) vers un local choisi par l'unité de prospection ;</li> <li>-Surveiller l'équipage dans le respect de leurs spécificités (religion ; coutumes, femmes, enfants...) ; et</li> <li>-Renforcer, en cas de besoin, l'EP pendant la visite.</li> </ul> <p>Le CES rend compte à l'AEV. Il est à noter que la présence d'un personnel féminin au sein de cette entité permet de prévenir le problème de l'atteinte à la pudeur lors du contrôle (palpation + identité) du personnel féminin de l'équipage du navire focal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Protection de l'EV pendant l'embarquement et le débarquement du navire focal ;</li> <li>-Prendre le contrôle de la passerelle et du local radio du navire focal conjointement avec l'O<sup>2</sup> du navire focal ;</li> <li>-Choisir un local convenable pour abriter, au besoin, tout l'équipage ; et</li> <li>-Inspecter, sur ordre, la cargaison accompagnée de l'O<sup>2</sup> du navire focal.</li> </ul> <p>Le CEP rend compte à l'AEV.</p>

CEV : Chef de l'Equipe de Visite, CES : Chef de l'Entité de Sureté, CEP : Chef de l'Entité de Prospection, AEV : Adjoint de l'Equipe de Visite.

OFF : Officier, OM : Officier Marinier (Appellation qui désigne les sous-officiers au sein de la Marine nationale), HE : Homme d'Equipe (appellation réservée à la catégorie du personnel marin -Quartiers-mâtres et matelots – personnel aspirant à la catégorie d'officiers marinières au sein de la Marine), O<sup>2</sup> : c'est l'adjoint immédiat du capitaine de navire focal, son remplaçant désigné ou officier en second du navire focal.

#### A.4.-Cellule de crise de l'opération de visite : CELLule de COMmunication= CELCOM.

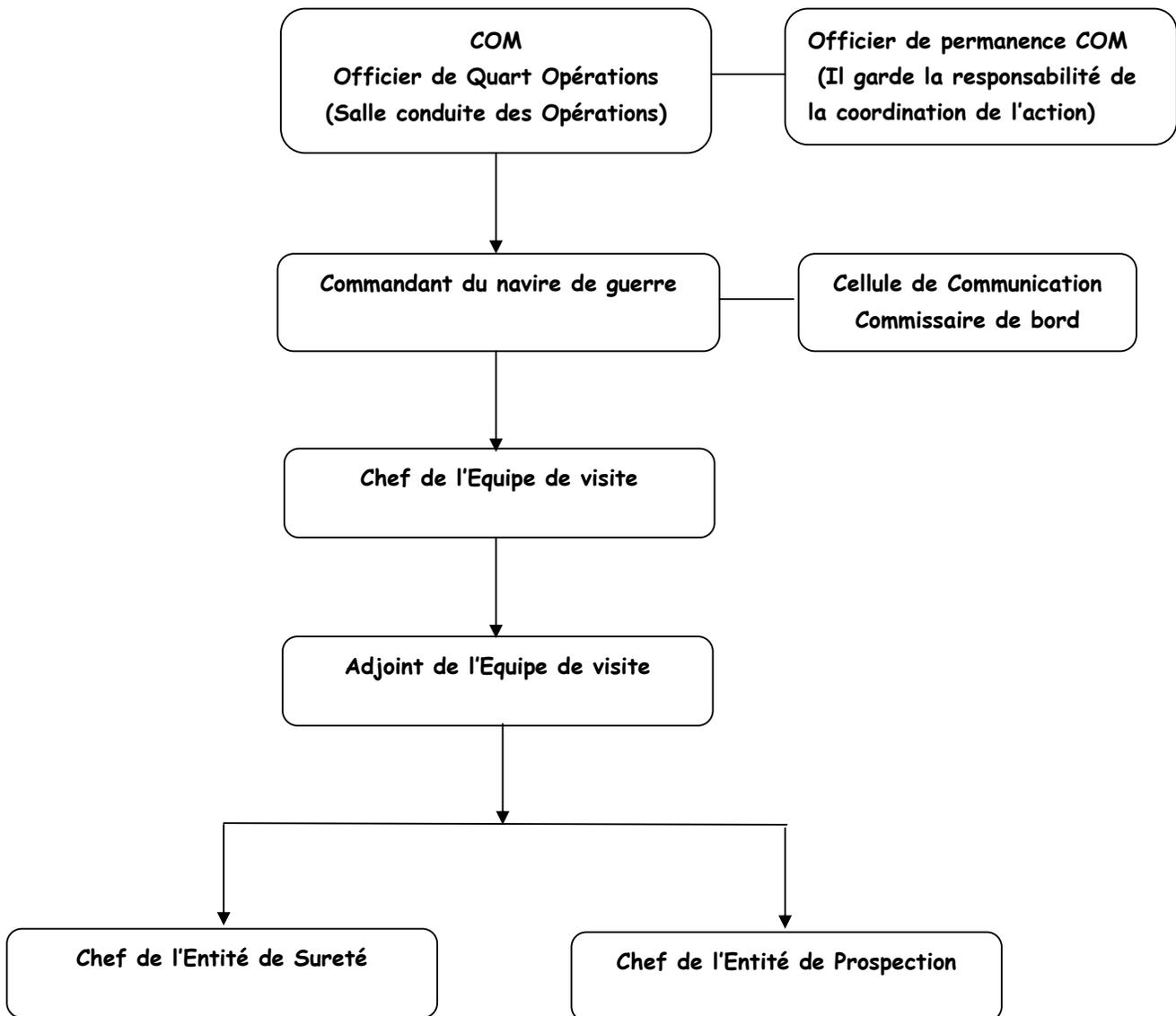
Dans le but d'assurer le bon suivi d'une opération de visite, il est nécessaire d'activer chaque fois une cellule ad hoc, servant de passerelle entre le COM et le navire hôte concerné puis entre l'équipe de visite dépêchée sur le navire focal et le navire hôte. Cette cellule de crise dite CELCOM doit se constituer systématiquement dès qu'une visite sur un navire est envisagée. Ainsi la CELCOM reste active pendant toute la durée de l'opération jusqu'au retour de l'équipe de visite à son unité d'affectation (fin de l'opération).

Missions	Composition	Positionnement
<p>-Interroger le navire focal (radio) avant que l'ordre soit donné pour une opération de visite ;</p> <p>-Enregistrer des conversations avec le navire focal (prise des photos ou vidéo du navire focal). Le COM peut renforcer le dispositif par l'utilisation de ses senseurs optroniques (caméras) s'ils ne sont pas hors portés ; et</p> <p>-Archiver de la chronologie des événements de l'opération.</p>	<p>Pour répondre de façon correcte à son cahier de charges la CELCOM peut être constituée au minimum de quatre fonctions :</p> <p>-Le chef de la CELCOM ;</p> <p>-L'opérateur phonie chargé des interrogations du navire focal ; et</p> <p>-Le chargé de la chronologie des événements, de préférence à noter dans le journal de navigation ;</p> <p>le Photographe de l'opération depuis le navire de guerre (si bonne visibilité).</p>	<p>La CELCOM, installée en passerelle du navire de guerre, est la cheville ouvrière du commandant tactique du navire de guerre pour l'aspect juridique de l'opération (commandant sur zone).</p> <p>La mission de ce commandant de navire, chef de l'opération de visite, sera donc de traduire en ordres, les directives opérationnelles reçues du COM et en rendant impérativement compte de leur exécution et de l'évolution de l'opération. Le commissaire de bord est le chef de la CELCOM.</p> <p><b>L'implication du commandant du navire de guerre dans cette situation est très importante car il est au plus près de l'action</b> (présent sur le théâtre de l'opération) et dispose d'une appréciation instantanée de la situation en cours (météo locale, comportement du navire focal, progression optique de l'équipe de visite etc.).</p>

## A.5-Profil des principaux acteurs engagés dans la visite d'un navire privé.

Chef de l'Equipe de Visite	Chefs des Entités Sureté – Prospection	Autres personnels de l'équipe	CELCOM
<p>Le CEV doit être un officier de la marine de spécialité fusilier marin. Il devrait de préférence avoir les bases de la navigation hauturière et l'appréhension des manœuvres d'un navire. Des connaissances basiques en transmission sont recommandables. En outre, le CEV doit avoir une maîtrise acceptable du droit de la mer. Son adjoint dans la configuration proposée dans ce document est un OM détenteur d'un brevet supérieur (BS) fusilier marin.</p>	<p>Ce sont des OM de spécialité fusilier marin ayant une bonne expérience embarquée. Le CEP doit être secondé par au moins un marin de spécialité énergie-propulsion dont l'apport sera très utile dans l'exploitation et de la vérification des schémas de compartimentage du navire visité, de l'analyse et vérification des données techniques des navires.</p>	<p>Les autres personnels de l'équipe de visite sont pourvus par les différentes spécialités de la Marine sous la seule condition que ces personnels aient reçu une instruction minimale sur l'exécution d'une opération de visite.</p> <p>Privilégier dans la constitution de l'équipe de visite les marins multilinguistes (anglais, espagnols, portugais etc.). Ces derniers auront l'avantage de faire office d'interprète si l'équipage du navire focal n'est pas francophone. Certains équipages des navires n'hésitent pas d'user de perfidie à leur avantage en adoptant une langue autre que celle de l'équipe de visite.</p>	<p>le Commissaire de bord en est le chef sous réserve que ce dernier soit commissaire de marine. En effet, dans leur cursus de formation les commissaires de marine étudient le droit de la mer. Il est donc le conseiller juridique du Commandant tactique de du navire de guerre.</p> <p>Les opérateurs de phonie doivent être choisis parmi ceux maîtrisant d'abord l'anglais, puis d'autres langues internationales en raison de l'argumentation évoquée au paragraphe précédent.</p>

## A.6-Organigramme de la chaine opérationnelle de l' opération de visite proposée.



## **A.7-Phase préparatoire de l'opération de visite à bord du navire de guerre.**

Cette partie de ce document traite essentiellement les procédures de mise en œuvre d'une équipe de visite (par voie maritime) à partir d'un navire de guerre en mission de surveillance maritime.

### **A.7.1-Passerelle de navigation.**

Le commandant du navire de guerre ayant obtenu le feu vert pour l'opération, ordonne par son chef de quart passerelle la diffusion du ralliement du chef de l'équipe de visite et l'activation de la CELCOM en passerelle pour briefing. A cette diffusion, les autres éléments de l'équipe de visite et l'équipe de mise à l'eau de l'embarcation (à utiliser pour l'opération sous réserves des conditions météorologiques) s'équipent rapidement et rallient le point de la mise à l'eau de l'embarcation. Cependant le service de transmission met en place le réseau de communication radio entre l'équipe de visite et le bord par la mise à disposition et vérification des appareils portatifs de transmission (radio chiffrée).

Le chef de quart passerelle, imprégné de la situation car ayant participé au briefing du Commandant sur l'opération, oriente tout de suite les éléments de sa *veille optique*<sup>195</sup> à l'identification du navire focal (si visible à l'optique) ou les servants du radar de navigation au suivi de la piste suspecte puis rallie le navire focal.

Le navire passe tout de suite dans sa posture de combat (*poste de combat*<sup>196</sup>), dont la valeur ajoutée à l'égard du navire focal est un effet de dissuasion.

Si les conditions météorologiques s'y prêtent et que l'utilisation d'un hélicoptère est nécessaire, le chef de module Air depuis le COM propose à l'Officier Quart Opérations le décollage d'un hélicoptère de la base aérienne militaire ou d'une autre administration

---

<sup>195</sup> Pour anticiper sur les éléments en mer et prévoir éventuellement les manœuvres à venir dans le cadre du respect du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), le chef de quart passerelle peut décider d'activer (jour comme nuit) la veille optique qui consiste à l'armement de la passerelle supérieure (local au dessus de la passerelle de navigation et ouvrant sur l'horizon) ou les ailerons d'un binôme de marins équipés de jumelles dont la mission est de détecter à l'optique le plus tôt possible tout navire à l'avant ou aux alentours. Cette veille permet également de vérifier ou de comparer voire de compenser les portées du radar de navigation et surtout de la conformité de sa détection avec la réalité. Les pistes (navire détecté par un radar) en portée de détection doivent en même temps être observées par la veille optique et le radar, cela permet de lever les doutes de détection (fausses pistes ou conflit de piste).

<sup>196</sup> Un navire de guerre est au poste de combat lorsque toutes les dispositions, au matériel et au personnel, ont été prises pour qu'il puisse engager le combat et utiliser ses armes.

publique engagée mer dans le cadre de l'Action de l'Etat en mer. Pour cette interopérabilité, il indispensable d'avoir élaboré des procédures opérationnelles conjointes en matière d'aéronautique entre toutes les administrations publiques opérant en mer dotés d'hélicoptères car à l'approche de la zone d'action, ceux-ci passent sous contrôle aérien tactique du navire de guerre. Il en résulte que le navire de guerre doit disposer des éléments formés au contrôle tactique des moyens aéronautiques (équivalent de la formation des agents de tour de contrôle aérien). Ces procédures doivent prévoir des temps d'alertes de chaque unité aérienne et un personnel d'astreinte pour une mise œuvre rapide (à terre).

Le chef de quart rallie le navire focal et se maintient à une distance donnée du navire (1-2 nautiques) du navire focal. Cette distance d'arrêt sera fonction de la visibilité en mer et sera à la diligence du sens marin du chef de quart en concertation avec le chef de l'équipe de visite.

### **A.7.1-Central Opérations.**

Pour les navires qui en sont dotés (suivant la taille du navire), le CO rappelle immédiatement à la posture de combat (conduite de l'artillerie en mesure d'effectuer des manœuvres d'intimidation ou de coercition etc.). Il surveille par ses moyens de détection plus performants que ceux de l'abri de navigation (passerelle de navigation) la cinématique du navire focal. Il établit les liaisons (fréquences) opérationnelles et active la liaison avec le COM.

De part son module *guerre électronique*<sup>197</sup>, le CO est en mesure de collecter et de compiler des renseignements sur le navire focal, et prends éventuellement par la suite le contrôle tactique de l'hélicoptère (s'il concourt à l'opération).

---

<sup>197</sup>La guerre électronique consiste en l'exploitation des émissions radioélectriques d'un navire adverse et, inversement consiste à l'empêcher d'en faire autant. Il s'agit donc de toutes les opérations qui visent à acquérir la maîtrise du spectre électromagnétique de son adverse.

## **A.8-Phase d'exécution de l'opération de visite : arraisonnement.**

### **A.8.1-Prise de contact avec le navire focal.**

L'opérateur de phonie débute l'interrogation du navire focal sur instruction du commissaire de marine membre et chef de la CELCOM. Le but de cette interrogation étant d'établir le contact avec le focal et en extraire les éléments qui vont aider l'équipe de visite. Le chef de l'équipe de visite doit assister à l'interrogation pour y extraire les données nécessaires à son briefing à l'égard de son équipe. Il est impératif pour la CELCOM de procéder à l'enregistrement de cette interrogation en guise de prévention en cas de litige devant un tribunal.

### **A.8.2-Consignes pour l'interrogation.**

L'interrogation doit tenir en compte les consignes suivantes :

- Exiger l'interlocuteur de parler en anglais à défaut du français (s'il n'est pas francophone) ;
- Faire épeler si nécessaire les mots incompris en alphabet international s'il y a incompréhension ; et
- Orienter l'interrogation sur les points suivants : Caractéristiques essentielles du navire focal, nombres de personnes à bord , lieu de rassemblement de l'équipage, nombre et position des hommes laissés à un poste de quart, position de l'échelle de pilote, le membre de son équipage chargé d'accueillir l'équipe de visite.

L'examen ultérieur des documents à bord du navire focal permettra de compiler les informations recueillies par la CELCOM lors de l'interrogation du navire focal. Après avoir assisté à cette interrogation, le chef de visite rallie le point de mise à l'eau de son équipe où il doit effectuer un briefing à son équipe suivant le canevas suivant.

### A.8.3-Briefing du chef de l'équipe de visite.

Plan du briefing	Contenu
<b>Contexte général :</b>	-Préciser le cadre (juridique) de mise en œuvre de l'opération (national, CEEAC, ONU etc.) et sa nature (reconnaissance, enquête de pavillon, visite etc.)
<b>Objectifs de la mission :</b>	-Trouver les indices ou les preuves justifiant les soupçons portés à l'égard du navire focal (trafic d'arme, de pêche illicite, narcotrafic etc.). Attention : Si soupçons dénués de tout fondement, le navire visité ou dérouté peut demander une indemnisation pour toute perte ou dommage éventuel, à condition cependant qu'il n'ait commis aucun acte suspect.
<b>Chronologie</b>	-Résumer la phase de l'interrogation (nationalité du bateau, nature de l'équipage, attitude générale de l'équipage) puis rappeler la disposition des entités à bord de l'embarcation de visite. Ordre : EP-EC-ES à l'embarquement sur le navire focal et inversement au débarquement du focal.
<b>Armement</b>	-Dicter les règles de comportement de ses éléments suivant le comportement de l'équipage à visiter (coopératif, suspect etc.), les règles d'engagement (légitime défense, riposte proportionnée à la menace...), le régime et position des armes (arme au dos, arme en bandoulière, arme épaulée, canon dirigé vers le bas...).
<b>Logistique</b>	-Tenue adéquate à l'opération avec accessoires nécessaires (brassières, casques, menottes, appareil photo etc.) ; et -Vérifier les appareils de transmission: essais de bon fonctionnement, ouverture de réseau et affectation des fréquences de travail (entre entités et entre l'équipe et le navire hôte). Possibilité de délégation à l'AEV pour ces mesures.
<b>Commandement</b>	-Rappeler les différentes missions assignées à chaque entité de l'équipe ; -Affecter des fonctions particulières à certains des membres (photographe, cameraman, le responsable de l'enregistrement etc.) ; et -Briefing la manœuvre d'approche et d'accostage : position de l'échelle de pilote du navire focal et du cheminement vers la passerelle du navire focal, du bord d'accostage préférentiel en tenant compte du vent et de l'état de la mer.
<b>Mise à l'eau de l'embarcation</b>	-CR (Compte-rendu) au commandant. Le chef de quart faire mettre à l'eau l'embarcation lorsque les deux bâtiments concernés sont en route stable à faible vitesse ; et -La mise à l'eau doit se faire sous le vent du bord où le navire focal ne peut la voir descendre à l'eau (discrétion).

#### **A.8.4-Aboutissement de la phase d'interrogation.**

A l'issue de la phase d'interrogation avec le navire focal deux cas sont possibles : le navire focal est soit **coopératif** (i.e obtempere et accepte d'accueillir l'équipe de visite) soit **non coopératif** (i.e n'obtempère pas aux instructions et poursuit sa route).



*Photo 1 : Manœuvre d'accostage d'une équipe de visite sur un navire focal.*

*Source : Ecole navale de France.*

## A.9-Le navire focal est coopératif.

### A.9.1-Phase de déploiement vers le navire focal.

#### A.9.1.a-Transit de l'embarcation de visite vers le navire focal.

L'embarquement de l'équipe de visite dans l'embarcation de visite s'effectue dans l'ordre suivant : L'entité de prospection, l'entité de commandement puis l'entité de sureté (pour des raisons à évoquer ultérieurement).

A l'approche du navire focal, l'équipe de visite prend contact (par radio) avec le navire focal. Le débarquement débute dès que l'embarcation aurait pris une attache sur le navire focal, en toute sécurité les entités de l'équipe de visite débarquent dans l'ordre suivant : entité de prospection, entité de commandement puis entité de sureté. Cet ordre s'explique par le simple fait qu'il revient à l'entité de prospection la mission de protéger l'équipe de visite pendant l'embarquement et le débarquement du navire focal. L'Entité de commandement étant le chef de l'orchestre de l'opération doit être protégée d'une part par l'entité de prospection et d'autre part par l'entité de sureté. A l'embarquement de toute l'équipe de visite, le chef de l'équipe ordonne la progression en toute sécurité de tous ses éléments vers la passerelle du navire focal où normalement devrait les y attendre le Commandant du navire focal et son adjoint.



**Figure 6 :** Mise en œuvre d'une équipe de visite avec appui d'un hélicoptère.

Sources : [www.google.fr](http://www.google.fr); Ecole navale de France.

### A.9.1.b-Déroulement de la visite abord du navire focal.

Actions	Entité de commandement	Entité de prospection	Entité de sureté
<p align="center"><b>1<sup>ère</sup> étape</b></p>	<p>-Progression en sureté vers la passerelle précédée par l'EP ;</p> <p>-Prise de contrôle de la passerelle ;</p> <p>-Identification du capitaine : le CEV explique au capitaine le motif de sa visite avant débiter l'enquête de pavillon si pas de juriste dans l'équipe de visite ; et</p> <p>-L'AEV donne des directives aux autres entités :</p>	<p>-Précède l'EC vers la passerelle.</p>	<p>-Sécurise les accès externes de la passerelle et interdit tout mouvement vers la passerelle.</p>
	<p>➤ Entité de prospection : Evacuation et fermeture à clé du local radio accompagné par l'O2 ;</p> <p>➤ Entité de sureté : Ralliement du <i>lieu de rassemblement</i> de l'équipage.</p>	<p>Exécution de l'évacuation et de la fermeture du local radio.</p>	<p>-Exécution du ralliement du lieu de rassemblement de l'équipage du focal.</p>
<p align="center"><b>2<sup>ème</sup> étape</b></p>	<p>-Contrôle de la passerelle, poursuite de la vérification des documents et autoprotection ; et</p> <p>- l'AEV coordonne l'action des autres entités.</p>	<p>-Investigation des locaux vie, carrés puis contrôle du personnel de quart en présence de l'O<sup>2</sup></p>	<p>-Rejoint l'équipage du navire focal au lieu ordonné puis le contrôle et le surveillance ; et</p> <p>-Rends régulièrement compte à l'AEV.</p>
<p align="center"><b>3<sup>ème</sup> étape</b></p>	<p>-Le CEV veille au bon déroulement de la visite et ordonne l'investigation de la cargaison par l'EP ; et</p> <p>- CR vers la CELCOM (Langage codé).</p>	<p>-Exécution de l'investigation en présence de l'O<sup>2</sup> ;</p> <p>- CR vers l'EC (langage codé) ; et</p> <p>- Poursuite de l'investigation.</p>	<p>-Poursuit la surveillance de l'équipage ; et</p> <p>-CR vers l'EC (langage codé).</p>
<p align="center"><b>4<sup>ème</sup> étape</b></p>	<p>Attente des résultats de l'investigation.</p>	<p>Deux cas possibles : prospection positive ou négative.</p>	<p>Surveillance de l'équipage.</p>

### **A.9.1.c-Prospection négative.**

Dans le cas d'une recherche infructueuse le chef de l'équipe de visite prépare le débarquement de l'équipe pour rallier le navire de guerre. La durée de visite maximale à bord d'un navire focal dépendra du cadre juridique de sa mise en œuvre convenu par les Etats parties et surtout de la pertinence ou la fiabilité du renseignement (*Cf.* extrait paragraphe suivant : **A.9.1.d**).

#### *Débarquement puis ralliement du navire de guerre.*

La progression tactique pour le débarquement est la même que celle de la phase d'embarquement.

Dans le but de parfaire les prochaines opérations de ce genre, un compte rendu par écrit doit être fait par le chef de visite sous forme de retour d'expérience (puis communiqué à la Cellule Opérations– CELOPS- du COM pour archivage).

En conclusion, les actions clés de cette variante se résument par le rassemblement de l'équipage suivi de l'entretien avec le capitaine du navire focal, de l'examen des papiers de bord et enfin le contrôle de la cargaison.

### **A.9.1.d-Prospection positive : recherche fructueuse.**

Le paragraphe suivant, extrait d'un reportage de France 2 sur le trafic de drogue dans la mer des Caraïbes diffusé le 22 mars 2007 et le magazine col bleu de la Marine nationale française, est une parfaite illustration des procédures faisant suite à une prospection positive.

#### *Le Ventôse au cœur du narcotrafic.*

Le 11 novembre 2006, le *Ventôse*, frégate de surveillance maritime française déployée sur la mer des caraïbes intercepte le *Cuidad de Oviedo*, un cargo vraquier panaméen de 130 mètres de long, suspecté sur l'appui de *renseignements interalliés*. L'équipe de visite du *Ventôse*, monte à bord pour fouiller le bâtiment. La prise de contrôle se déroule sans incident. L'équipage du vraquier panaméen *se plie de bonne grâce à ces recherches poussées* : Ballasts, cales, traverses, conduits d'échappement [...] sont scrupuleusement visités. *En 4 jours*, la quasi-totalité des locaux du

bâtiment est passée au crible. Des éléments de suspicion apparaissent rapidement. Le bâtiment semble avoir été récemment modifié, car des locaux sommairement aménagés et non répertoriés ont été ajoutés. Les jours suivants, d'autres indices apparaissent sur notamment une capacité en gazole en partie inexploitée. Le 15 novembre enfin, un accès situé sur le fond de la soute est détapé : les marins y découvrent un volume important de **cocaïne. Quatre tonnes, soit 16 millions de doses.**

Le *Cuidad d'Oviedo* quittera la baie de Fort-de-France le 10 mai 2007. Il est remorqué jusqu'à Carthagène (Espagne) pour y *être détruit selon une décision du juge d'instruction de Fort-de-France.*

### ***Retour d'expérience sur l'opération du Ventôse.***

Ce résumé sur l'opération de narcotrafic effectué par le ventôse a l'avantage de révéler le caractère généralement perfide du contrevenant, donc la complexité de la recherche de preuves par l'équipe de prospection et la durée sur laquelle peut s'étaler cette opération sans oublier la plus value apportée par la fiabilité de l'information (renseignements interalliés). Dans ce genre de configuration (durée de l'opération), on est parfois emmené à faire relayer les éléments et faire intervenir des techniciens pointus pour atteindre les objectifs escomptés. Cet extrait donne également une idée sur les décisions éventuelles de la part des juridictions maritimes si les preuves sont tangibles ou intransigeantes.

### ***Déroutement du navire focal.***

La prospection ayant abouti à la découverte des preuves, le chef de l'équipe de visite rend compte de la découverte de preuves à la CELCOM qui par la suite rend compte au COM. Le commandant attend par la suite du COM l'ordre pour le déroutement du navire (vers le port national le plus proche en général).

Il reviendra également au COM (en s'appuyant sur la Direction Service Public en Mer devant avoir des attaches avec les inspecteurs du MOU d'Abuja) de se prononcer sur la suite à donner à l'opération dans le cas de la découverte d'une irrégularité dans les papiers de bord du navire focal par l'équipe de visite. Suivant la taille du navire focal et de son effectif, le commandant du navire de guerre peut décider de renforcer l'équipe de visite pour affirmer son rapport de force

dissuadant ainsi toute mauvaise initiative de la part de l'équipage du navire focal jusqu'à ce que l'ensemble navire focal et son équipage soient mis hors d'état de nuire (remise aux autorités compétentes Cf. paragraphe suivant) .

*Adaptation juridique au cadre national de répression des délits maritimes : Instance départementale (relais de l'action engagée en mer).*

C'est au niveau de l'instance départementale, du fait de son caractère interministériel, qu'il faille solutionner la procédure qui cadre l'appropriation par l'administration concernée du délit constaté en mer et la détermination des sanctions relatives à l'irrégularité des papiers de bord en étroite coopération avec les inspecteurs du MOU d'Abuja. Cette procédure permettra aux unités nautiques ayant arraisonné le navire focal par le truchement de leur hiérarchie opérationnelle de remettre le contrevenant maritime et les preuves de son délit à l'administration publique compétente pour engager les procédures pénales. La mise en place d'un tribunal spécialisé dans le domaine maritime (inexistante à ce jour) est plus qu'évidente. La redondance voire la ressemblance de certaines missions des administrations quoique différentes peut être source de conflit d'intérêt, prévoir au préalable un système d'arbitrage dans l'affectation des délits aux diverses administrations.

## **A.10-le navire focal est non coopératif.**

Ce cas est une situation embarrassante mais qui a l'avantage de justifier la primauté voire l'exclusivité d'une telle opération par des unités nautiques coercitives. En terme de coercition dans le milieu maritime, aucun moyen nautique officiel d'un Etat ne peut être plus coercitif ou dissuasif qu'un navire de guerre (Marine militaire).

### **A.10.1-Démonstration du rapport de force.**

Le dénouement d'une telle situation exige une démonstration de force or *l'usage de la force militaire à l'encontre d'un navire privé peut ouvrir la porte à une situation bien plus désastreuse que l'effet même des armes utilisées*<sup>198</sup>.

Une base juridique spécifique est donc nécessaire pour cadrer de façon rigoureuse l'action de la force militaire partant du simple avertissement à l'usage probable de la force pour faire obtempérer un navire focal présumé coupable d'un délit dans notre zone de compétence maritime. Il est à noter que le refus d'obtempérer est une offense à la souveraineté de l'Etat du navire de guerre dont il bat pavillon surtout quand ce dernier est en posture juridique légale pour visiter ou arraisonner ce navire.

La visite devient une action de vive force et il devient inexorable de faire recours à des unités militaires spécialisées.

### **A.10.2-Exemple de la Marine nationale française : emploi de la force.**

Le *Décret n°95-411 du 19 avril 1995*<sup>199</sup> relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer nous donne un exemple d'aperçu du socle juridique recouru par les navires militaires français dans l'emploi de la force. Ce décret recommande une coercition graduelle partant de l'intimidation verbale (interrogation) suivie des manœuvres d'intimidation (balancement des armes, pointage etc.).

Si le navire à visiter n'obtempère toujours pas, via un dispositif décisionnel bien déterminé, le navire de guerre après sommation effectue des tirs d'avertissement (tirs de semonce, tirs d'arrêt à

---

<sup>198</sup> Le tapage médiatique né de l'arraisonnement du navire turc le Marmara à destination de Gaza par la Marine israélienne le lundi 31 mai 2010 demeure un exemple délicat. Source : Le Canard Enchaîné du 09 juin 2010.

<sup>199</sup> Cf. Les extraits des articles 2 et 4 du décret n°95-411 du 19 avril 1995.

l'avant de l'étrave) puis enfin les tirs au but qui en aucun cas ne sont dirigés contre des personnes si le navire ne coopère toujours pas.

### **A.10.3-Ebauche de solution opérationnelle au niveau national.**

Lorsque la situation exige un coup de force pour visiter un navire privé ou le faire dérouter, un nouveau cadre juridique précis est nécessaire pour cadrer l'emploi de la force. Autant dans le cas de la Marine nationale française, tout navire militaire est en mesure d'effectuer la phase initiale (de l'intimidation verbale aux tirs de semonce en passant par les manœuvres d'intimidation) mais les tirs d'arrêt et les tirs au but exigent une logistique supplémentaire et un savoir spécialisé. En effet ces tirs sont effectués à partir d'un hélicoptère militaire équipé en conséquence avec des tireurs d'élites bien entraînés. Tous ces considérations techniques font qu'une préparation minutieuse est à promouvoir en amont avec un personnel spécialement sélectionné (unités spéciales) avant d'engager une telle opération. Si nous envisageons une procédure similaire, le recours à l'interarmées est l'approche la plus plausible. En effet l'Armée de l'Air dispose des hélicoptères susceptibles de servir à cet objectif. Il faut mettre en place un *DIO*<sup>200</sup> composé de tireurs d'élites marins et d'un équipage navigant de l'Armée de l'Air (équipage d'un hélicoptère).

Ce dispositif devrait permettre aux tireurs d'élites marins sélectionnés de s'entraîner aux tirs sur plateforme aérienne mobile (hélicoptères). En attendant il est également envisageable de recourir à un équipage totalement de l'Armée de l'Air (tireurs d'élites et hélicoptères de l'Armée de l'Air) à la suite d'un programme de navalisation du personnel et du moyen aérien de l'Armée de l'Air.

Au niveau juridique, il nous faut clarifier la subordination hiérarchique politique du patron de notre instance départementale (ensemble constitué de la « Direction Opérations » et la « Direction de Service Public en Mer ») auprès de laquelle ce dernier doit se retourner pour disposer des autorisations nécessaires à l'emploi de la coercition en vers les navires récalcitrants dans notre zone de compétence. Autant pour les préfetures maritimes françaises, c'est le Préfet

---

<sup>200</sup> Détachement d'Instruction Opérationnel dont l'objet est de donner une compétence opérationnelle à une unité de combat donnée. On rappelle une fois de plus la nécessité d'une harmonisation de procédures opérationnelles entre la Marine et l'Armée de l'Air sur le contrôle tactique de l'hélicoptère car ce dernier doit passer automatiquement sous contrôle tactique du navire de guerre à l'approche de la zone d'opération. La Marine doit ainsi promouvoir un nouveau un Brevet de « contrôleur tactique des moyens aériens » dont l'Armée de l'Air devrait assurer la formation. Les officiers marins de spécialité « Détecteurs » sont bien placés pour effectuer ce stage de contrôleur tactique.

maritime qui se tourne vers le Premier Ministre pour une catégorie de tirs bien déterminée (tirs au but), cette analogie peut être une ébauche de solution initiale pertinente pour le Congo.

#### **A.10.4-Phase d'exécution de la visite.**

Le caractère non coopératif du navire focal contraint le navire de guerre à recourir à la coercition pour parvenir à le visiter ou à le dérouter. Les procédures de mise en œuvre de l'équipe de visite sont les mêmes que celles du cas où le navire est coopératif **mais** il faut impérativement réévaluer les mesures de sécurité (règle de comportement, d'engagement, régime et position des armes) car le navire focal n'est pas coopératif. L'emploi d'un moyen aérien (de préférence un hélicoptère de combat avec abord des tireurs d'élites) devrait concourir efficacement à persuader le navire focal à obtempérer pour y déployer une équipe de visite ou de le dérouter vers un port bien déterminé. Dans ce genre de déploiement acquis par la contrainte (rapport de force), l'équipe de visite doit être constituée de spécialistes de ce genre d'action (unités spécialisée à l'image des commandos marins) pour garantir un déroulement en toute sécurité.

#### **A.10.5-Consignes importantes pendant une opération de visite.**

Dans le but de pallier au maximum possible aux risques induits par une opération de visite, voici une série de consigne à tenir en compte :

- La rigueur et la fermeté sont les gages d'une exécution réussie d'une opération de visite ;
- les déplacements solitaires des éléments de l'équipe de visite sont à proscrire, tout déplacement doit se faire au minimum en binôme et toujours adopter une progression en sûreté ;
- Eviter au maximum le mouvement de membres de l'équipage focal de leur lieu de rassemblement. Une attention particulière doit être par conséquent portée aux plus récalcitrants d'entre eux ;
- Tout accès dans un local doit être précédé par un membre de l'équipage ;
- La prospection de la cargaison doit tenir compte des risques présentés par la cargaison (toxicité, rayonnement etc.) ;
- Veiller au maintien permanent du contact radio entre l'équipe de visite déployée à bord du navire focal avec leur navire hôte (navire de guerre) ; et

- Se préparer également au comportement erratique de certains trafiquants qui, dans le but de faire disparaître les preuves de leurs délits, sabordent leur navire et se jettent à la mer. Dans ce cas, l'opération d'assistance aux personnes en danger est prioritaire avant de procéder au recueil des preuves de son délit (prévoir si possible le remorquage du navire en ayant préalablement tenté de conserver la flottabilité du navire focal).

Cette section touche un point très important dans l'arborescence des missions régaliennes d'un Etat en mer : La surveillance maritime. Dès la genèse de l'histoire entre l'homme et la mer, la surveillance maritime fit le concept stratégique unanimement adopté par tous les Etats côtiers organisés pour protéger leur territoire terrestre contre les peuples envahisseurs venant des flots. Ainsi verra-t-on très tôt se construire des vigies le long des côtes pour prévenir ces actes. De nos jours, les invasions par mer sont plutôt d'ordre utopique mais par contre la surveillance maritime a acquis une dimension encore plus consistante au même titre que les enjeux maritimes. Le renseignement est d'une importance fondamentale dans la surveillance maritime quoi qu'il faille finir par visiter le navire pour s'assurer de sa véracité. Seul le navire (suspecté) porte en son sein les preuves des délits qui lui sont suspectés. Le seul moyen de trouver ces preuves, c'est de le visiter. Ainsi cette section trouve tout son intérêt dans la proposition d'une procédure de déploiement d'une équipe de visite à l'encontre d'un navire suspect. Le déroulement de cette procédure serait encore plus efficace si les responsables de son exécution sont suffisamment outillés sur le cadre juridique (section B) auquel se rapporte leur opération (arraisonnement).

## **Section B : Cadre juridique de l'action tactique des navires hôtes<sup>201</sup>.**

Un navire d'Etat, en l'occurrence un navire de guerre, représente la souveraineté de l'Etat dont il bat pavillon. Une action mal appropriée exécutée par ce type de navire en vers un navire privé quelconque engage la responsabilité de l'Etat dont il bat pavillon. La maîtrise du cadre juridique de son exécution est un impératif pour le staff responsable de cette opération. On comprend de ce fait le recours irréfutable de cette section au droit maritime sous la forme de mémento ou bréviaire pour les officiers conduisant les opérations de visites. Pour rendre digeste ce bréviaire, un rappel de quelques notions de droit maritimes immédiatement connexes au sujet de recherche a été jugé nécessaire (B.1) avant d'énumérer les domaines d'interventions des Etats en mer (B.2). Ce souci de fluidité conduit à s'intéresser aux pouvoirs de police des Etats en mer (B.3) et les actions possibles de leurs navires de guerre à l'égard des navires privés étrangers (B.4) puis de même nationalisé (B.4). La mutualisation moyens nautiques des Etats parties de la stratégie, principalement pour les navires de guerre par l'exécution des patrouilles conjointes, à conduit également la réflexion autour de l'interaction entre des navires de guerres de nationalités différentes (B.5).

### **B.1.Rappel sommaire de quelques notions de droit maritime.**

#### **B.1.1-Droit international de la Mer.**

Ensemble des règles de droit international relatif à la détermination et au statut des espaces maritimes et au régime des activités ayant pour cadre le milieu marin. Ce droit se repose essentiellement sur la CMB.

#### **B.1.2-Notions juridiques relatives à un navire.**

##### **B.1.2.a-Définition d'un navire.**

Le concept de navire n'est pas défini avec certitude par le droit de la mer. On peut seulement dire que l'aptitude à la navigation maritime est au centre de la notion de navire. Ainsi, pour le professeur *Gilbert GIDEL*<sup>202</sup>, le navire est un *engin flottant apte à se mouvoir dans les espaces*

---

<sup>201</sup> Navire de guerre ou d'Etat à partir duquel est mis en œuvre une équipe de visite.

<sup>202</sup> Eminent juriste Français du Droit international (1880-1958).

*maritimes, à l'exclusion des autres milieux, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé.*

On distingue généralement quatre types de navires : les navires de guerre ; les navires d'Etat affectés à des services publics non commerciaux (bâtiment de recherche scientifique) ; les navires privés (commerce, pêche, plaisance, etc.) et les navires d'Etat affectés à des services commerciaux. Cette étude se focalisera pour le reste du document sur deux types de navires : les navires militaires (ou de guerre) et privés.

#### **B.1.2.b-Nationalité d'un navire.**

Tout bâtiment de mer a *une nationalité*<sup>203</sup>. Il n'en a qu'une. S'il en utilisait plusieurs, il ne pourrait se prévaloir d'aucune et pourrait être assimilé à un navire sans nationalité.

La nationalité du navire exprime son rattachement à un État déterminé. Ce rattachement et le concept de nationalité qui en est l'expression s'imposent parce que le navire se trouve de fait, pendant la majeure partie de son temps de vie, en un lieu, la haute mer, étranger à toute souveraineté.

Certes, il fréquente des endroits en lesquels s'exerce une souveraineté déterminée, mais c'est de façon provisoire et changeante, en sorte que la nécessité du rattachement à un État donné n'en est aucunement altérée. *Les conditions auxquelles un État attribue à un navire le droit d'arborer son pavillon sont l'expression de la souveraineté d'un État et sont souverainement déterminées par lui*<sup>204</sup>.

#### **B.1.2.d-Cas du pavillon de complaisance.**

Les pavillons de complaisance constituent un système pervers et dangereux, car basé sur le laxisme des Etats qui offrent leur pavillon et leur registre d'immatriculation aux armateurs étrangers, et acceptent de fermer les yeux sur les conditions sociales des marins ou sur les violations délibérées et répétées des exigences de sécurité (maritime).

---

<sup>203</sup> CMB: art. 92.

<sup>204</sup> CMB: art. 91.

### **B.1.2.e-Effets juridiques du pavillon.**

Les effets juridiques du pavillon sont :

- Le navire est soumis à l'autorité et aux lois de l'Etat dont il bat pavillon ;
- Il bénéficie de la protection de l'Etat du pavillon, protection diplomatique et même militaire ;
- Les traités, notamment de commerce et de navigation, passés par l'Etat du pavillon, bénéficient au navire; et
- L'ensemble organisé constitué par le navire est soumis à la loi du pavillon qui s'applique même aux passagers de nationalité étrangère.

### **B.1.3- Espaces maritimes<sup>205</sup> soumis à la souveraineté de l'Etat.**

#### **B.1.3.a-Eaux intérieures.**

Les *eaux intérieures*<sup>206</sup> sont les eaux situées en deçà des *lignes de base*<sup>207</sup> qui constituent le point de départ de la mer territoriale. Elles comprennent les ports, les rades abritées, les mers intérieures, les embouchures de fleuves et de rivières, baies historiques etc.

Sur cette partie du territoire maritime, l'Etat côtier exerce sa pleine et entière souveraineté en matière de juridiction et d'exploitation des ressources. L'Etat côtier est le seul compétent dans *la réglementation de l'accès*<sup>208</sup> et du séjour des navires dans ces eaux.

#### **B.1.3.b-Mer territoriale.**

La mer territoriale est définie à l'article 2 de la CMB comme étant la zone de mer adjacente qui s'étend au delà du territoire de l'Etat côtier et de ses eaux intérieures et sur laquelle cet Etat

---

<sup>205</sup> Les espaces maritimes sont constitués par les étendues d'eau salées en communication libre et naturelle d'après les normes du droit international. Ces étendues sont donc celles qui partent de la ligne de base jusqu'en haute mer selon les critères de cette même convention. Voir l'annexe sur la délimitation des zones maritime suivant le droit international de la mer, p.153.

<sup>206</sup> CMB : art 8.

<sup>207</sup> CMB : art. 5 : *Ligne de base normale.*

Sauf disposition contraire de la Convention, la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat côtier.

CMB: art. 7 : *Lignes de base droites.*

1. Là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être employée pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

<sup>208</sup> Même si la convention de Genève du 9 décembre 1923 (article 2 du statut annexé) reconnaît une certaine liberté d'accès sous réserves de réciprocité.

exerce sa souveraineté. Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien surjacent au sol et au sous sol de la mer territoriale. Sa *largeur maximale*<sup>209</sup> est fixée à 12 nautiques.

Le pouvoir normatif et réglementaire de l'Etat côtier dans cette zone de souveraineté doit se conjuguer avec le *droit de passage inoffensif*<sup>210</sup> qui autorise la traversée de la mer territoriale par tout navire sous réserve que celle-ci soit continue et rapide et que des *actes ou comportements*<sup>211</sup>, ne viennent perdre ce *caractère inoffensif*<sup>212</sup>. Ce passage comprend la possibilité de stopper et de mouiller, dans la mesure où il s'agit d'incidents ordinaires de la navigation ou encore de relâche forcée (avaries - état de la mer). Le droit de passage inoffensif est exclusif de toute procédure d'autorisation ou de notification diplomatique.

## **B.1.4-Espaces soumis à la juridiction de l'Etat.**

### **B.1.4.a-Zone contiguë.**

Large au maximum de 24 nautiques par rapport aux lignes de base, la *zone contiguë*<sup>213</sup> est un espace maritime dans lequel l'Etat côtier n'exerce pas sa souveraineté mais y dispose cependant d'un droit de contrôle en vue de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration.

### **B.1.4.b-Zone économique exclusive.**

Cet *espace maritime*<sup>214</sup> large de 200 nautiques par rapport à la ligne de base est le premier espace maritime où se concurrencent les pouvoirs de *l'Etat de pavillon*<sup>215</sup> et celui de l'Etat côtier. Ainsi la ZEE échappe à la souveraineté de l'Etat côtier qui y dispose des droits souverains et exclusifs dans le domaine de l'exploitation, la réglementation et le contrôle de la pêche, de l'exploitation des fonds marins et autres activités économiques. Tout navire sous réserve de violation des intérêts économiques de l'Etat côtier y jouit d'une liberté de navigation. L'Etat côtier a le *droit*

---

<sup>209</sup> CMB : art. 3.

<sup>210</sup> CMB : art. 17.

<sup>211</sup> Cf. CMB : art. 19.

<sup>212</sup> Porter atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat côtier.

<sup>213</sup> CMB : art. 33.

<sup>214</sup> CMB : partie V.

<sup>215</sup> Etat dont le navire privé considéré bat pavillon, pays d'immatriculation du navire.

*d'intervenir*<sup>216</sup> en cas d'accident de mer entraînant une pollution au-delà de la mer territoriale dans sa ZEE.

### **B.1.5-Espaces non soumis à la juridiction de l'Etat : Haute mer.**

La haute mer est *définie*<sup>217</sup> comme : Toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les *eaux archipélagiques*<sup>218</sup> d'un Etat archipel. Le régime de la haute mer est caractérisé par la *liberté*<sup>219</sup>. La zone économique exclusive (ZEE) bénéficie du même régime de liberté que la haute mer, notamment en matière de navigation. La différence entre ces deux espaces concerne l'exploitation économique des eaux, du sol et du sous-sol (pêche, fonds marins).

## **B.2-Principaux domaines d'intervention de l'Etat de pavillon, de l'Etat côtier et de l'Etat du port.**

La CMB, en fonction des différents espaces maritimes a ainsi défini d'une façon générale la capacité juridique d'un Etat à intervenir dans le respect de ses droits et obligations. On dénombre globalement sur le plan international six domaines d'action :

- Pouvoir de gestion des ressources associées au pouvoir de contrôle (**police des pêches**) ;
- Pouvoir de contrôle de la navigation avec la mise en œuvre des dispositifs de séparation de trafic et de systèmes de comptes rendus (**police de la navigation**) ;
- Lutte et prévention contre les *pollutions accidentelles ou opérationnelles*<sup>220</sup> (**police des pollutions**) ;
- Sauvetage et assistance ;

---

<sup>216</sup> CMB : art. 220, § 6.

<sup>217</sup> CMB : art. 86.

<sup>218</sup> CMB : art. 49 : 1. La souveraineté de l'Etat archipel s'étend aux eaux situées en deçà des lignes de base archipélagiques tracées conformément à l'article 47, désignées sous le nom d'eaux archipélagiques, quelle que soit leur profondeur ou leur éloignement de la côte.

Article 46 CMB : Aux fins de la Convention, on entend par : a) « Etat archipel » : un Etat constitué entièrement par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles.

<sup>219</sup> CMB : art. 87.

<sup>220</sup> La pollution est dite opérationnelle, lorsqu'elle est liée à l'exploitation d'un navire en utilisation normale (déballastage). La pollution accidentelle résulte d'un événement de mer (abordage, échouement, naufrage etc.). Il existe également la pollution volontaire qui concerne notamment les immersions de déchets délibérément déversés en mer à des fins d'élimination (cas du Probo koala en Côte d'Ivoire).

- Mesures de contrôle de la navigabilité eu titre de *l'Etat du port*<sup>221</sup> (**contrôle par l'Etat du port**) ; et
- Pouvoir de police divers ou générale (immigration clandestine, stupéfiants, sureté, terrorisme, piraterie etc.).

### **B.3-Concrétisation opérationnelle du pouvoir de police d'un Etat.**

Qu'il s'agisse de la prévention ou de la protection, l'exercice global du pouvoir d'action en mer se concrétise opérationnellement pour l'Etat par la capacité, à partir des moyens nautiques aériens de procéder au :

#### **B.3.1-Droit d'approche ou de reconnaissance.**

Ce droit consiste à un navire de guerre de s'assurer de l'identité et de la nationalité d'un navire privé rencontré en mer en lui demandant de hisser son pavillon. En haute mer, le navire de guerre effectue la reconnaissance en temps normal de navires étrangers. Cependant, dans des cas très limités prévus par le droit international et énoncés dans la suite du document, le navire de guerre peut intervenir à bord des navires battant un autre pavillon que le sien, et prendre des mesures répressives dans les cas les plus graves.

#### **B.3.2-Droit de visite ou d'arraisonnement.**

Ce droit consiste à monter à bord d'un navire privé à des fins d'enquêtes pour déterminer l'identité de navire, la nature et la destination de sa cargaison, l'identité de son équipage, son activité réelle et vérifier sa conformité au regard de la réglementation mise cause.

#### **B.3.3-Droit de poursuite.**

Ce *droit*<sup>222</sup> autorise la poursuite d'un navire étranger ayant commis une infraction ; commencée dans la mer territoriale ou la ZEE selon le domaine en cause, pour s'achever en haute mer, à condition d'être ininterrompue.

---

<sup>221</sup> CMB : art. 219 et 220.

<sup>222</sup> CMB : art. 111.

### **B.3.4-Droit de déroutement, de conduite au port.**

Ce *pouvoir de coercition*<sup>223</sup> se partage entre l'Etat du pavillon notamment en haute mer et l'Etat côtier dans ses zones sous juridiction ou souveraineté nationale. Dans la suite de ce document, l'accent sera porté exclusivement selon les espaces maritimes sur les possibilités de droits de visite (arraisonnement) et déroutement.

## **B.4- Actions possibles d'un navire de guerre sur les navires privés étrangers.**

### **B.4.1- Dans les espaces maritimes congolais.**

#### **B.4.1.a-Eaux intérieures.**

L'absence d'extraterritorialité des navires entraîne leur soumission à la compétence législative du riverain (ordre, sécurité, police, santé, navigation). L'application des lois de police permet, en conséquence, les perquisitions à bord. Le navire étranger privé, ou public mais affecté au commerce, respecte les règles de navigation, les ordres des capitaineries, les règles d'hygiène et de sécurité, les obligations douanières et les règles locales du commerce<sup>224</sup>.

Il est à noter que le terme *perquisition*<sup>225</sup> a une signification bien précise dans les procédures judiciaires françaises et n'est utilisé en France que dans les cas légalement prévus qui nécessitent l'autorisation du procureur de la République. De préférence, les équipes de visite utiliseront dans leur procès verbal l'expression « examen de cargaison » plus adapté au droit international de la mer. Il est donc possible pour un navire de guerre du Congo de **visiter (ou arraisonner) et dérouter** un navire privé dans les eaux intérieures : **police de défense de la souveraineté**.

#### **B.4.1.b-Mer territoriale.**

*Les lois de police et de sûreté s'appliquent dans la mer territoriale aux navires étrangers. Ainsi l'Etat riverain peut imposer aux navires de commerce étrangers le respect des règles législatives qu'il a établies en vue de préserver ses intérêts légitimes*<sup>226</sup>.

Il est donc légitime pour un navire de guerre de **visiter et dérouter** un navire étranger dans cette zone en cas d'infractions constatées.

---

<sup>223</sup> CMB : art. 92.

<sup>224</sup> J. BEURRIER, « Droits Maritimes », édition Dalloz, 2009, p.79.

<sup>225</sup> Recherches opérées en tant qu'actes de police judiciaire par des personnes habilitées.

<sup>226</sup> Ibid., p.86.

L'Etat côtier peut aller jusqu'à exercer sa *juridiction pénale*<sup>227</sup> à bord du navire, avec *possibilité de poursuite*<sup>228</sup> en haute mer : **police de défense de la souveraineté.**

#### **B.4.1.c-Zone contiguë.**

Un navire de guerre peut être autorisé à y visiter et dérouter un navire privé pour certains *motifs*<sup>229</sup> dans le cadre de la prévention des infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale; et de la répression des infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale : **Police de contrôle.**

#### **B.4.1.d-Zone économique exclusive : police de défense des droits souverains.**

Un navire de guerre peut légitimement dans la ZEE opérer une **visite** (arraisonnement) sur un navire privé puis éventuellement le **dérouter** car l'Etat côtier y dispose des *droits souverains et des compétences de juridiction*<sup>230</sup>. Une violation de nos droits et compétences sur ces espaces justifient bien la visite et le déroutement mais en *contrepartie*<sup>231</sup>, notre action (patrouille) ne doit pas entraver *l'exercice des libertés reconnues par la CMB pour les États tiers*<sup>232</sup>.

---

<sup>227</sup> Suivant les dispositions prévues par la CMB : art. 27.

<sup>228</sup> Sous les conditions fixées par la CMB : art. 111.

<sup>229</sup> Motifs prévus par la CMB : art. 33.

<sup>230</sup> CMB : art. 56.

<sup>231</sup> CMB : art. 58.

<sup>232</sup> Dans la zone économique exclusive, tous les Etats qu'ils soient **côtiers ou sans littoral** jouissent dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87 ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

## **B.4.2-Cas particulier de la haute mer.**

Les navires en haute mer ne sont soumis à aucune autre autorité que celle de l'Etat dont *ils portent le pavillon*<sup>233</sup> : **c'est la loi du pavillon**. On déduit de ce principe de loi de pavillon que seuls les navires de guerre de l'Etat du pavillon sont susceptibles d'exercer, en haute mer, des actes de police à l'égard des navires de leur nationalité. Les autres navires n'ont le droit que d'effectuer la *reconnaissance*<sup>234</sup>.

Ce principe de l'exclusivité de la loi de pavillon des navires en haute mer puis de la liberté des mers qui fonde le statu de la haute mer souffre de quelques entorses nécessaires dans des cas très précis. Entorses nécessaires car aucun Etat ne peut disposer d'autant de navires de guerre pour surveiller leur flotte maritime internationale au détriment des missions de défense affectées en priorités à ces navires et en plus, les *Etats non côtiers*<sup>235</sup> ne disposent pas de navires de guerre pour le contrôle de leur flotte. On assisterait à une véritable anarchie en haute mer sans ces mesures préventives.

Ainsi certaines infractions ou des menaces particulièrement graves peuvent justifier la dérogation du principe de la loi du pavillon par un navire de guerre en haute mer (visite ou arraisonnement et/ou déroutement) dans des cas très précis.

### **B.4.2.a-Arraisonnement sans accord de l'Etat de pavillon.**

Les navires de guerre peuvent arraisonner un navire en haute mer sans accord préalable de l'Etat de pavillon du navire étranger dans les *cas suivants*<sup>236</sup>:

***Piraterie (au sens de la CMB).***

Tout État peut saisir les engins et appréhender les personnes. Les tribunaux de l'État capteur pourront prononcer les mesures à prendre, ainsi que les *peines à infliger*<sup>237</sup>, car le pirate est

---

<sup>233</sup> CMB : art. 56. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

<sup>234</sup> Demander à un navire de hisser son pavillon.

<sup>235</sup> CMB : art 90. Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.

<sup>236</sup> CMB : art 110.

<sup>237</sup> CMB : art 105.

considéré comme « *l'ennemi du genre humain* » justifiant l'abandon de la loi du pavillon. La saisie pour cause de piraterie ne peut être effectuée que par *des navires ou aéronefs militaires*<sup>238</sup>.

***Traite :***

Les articles de la CMB qui traitent de ce délit sont :

- l'article 99 qui oblige l'Etat du pavillon d'adopter des mesures visant à dissuader leurs navires de s'adonner à cette pratique. Cet article précise également qu'un esclave recueilli sur un autre navire est libre par le fait même; et
- l'article 110 donne aux bâtiments de guerre le droit de procéder à la visite d'un navire suspecté de transporter des esclaves.

Mais tous les cas, seul l'État du pavillon sera compétent pour juger les coupables.

***Emissions non autorisées.***

Il s'agit d'émissions hertziennes (radio ou télévision) non autorisées, sur des fréquences attribuées à d'autres émetteurs depuis un navire ou une installation en haute mer à l'intention du grand public, à bord de navires ne battant pas le pavillon de l'État dont les émissions sont brouillées en violation des règlements internationaux. L'article 109 de la CMB prévoit que tous les Etats coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

*Les personnes diffusant ces émissions peuvent être poursuivies devant les tribunaux de l'État du pavillon du navire émetteur, mais aussi de celui de l'immatriculation des installations, de celui dont les émissions sont brouillées, et même de celui dont les personnes sont ressortissantes*<sup>239</sup>.

***Absence ou dissimulation de nationalité.***

Il y a dissimulation de nationalité lorsqu'un navire privé, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en fait un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre. Un navire de guerre dispose des mêmes droits qu'à l'égard des nationaux lorsqu'il s'agit d'un navire sans pavillon régulier ou sans pavillon qui lui soit opposable.

---

<sup>238</sup> CMB : art 107.

<sup>239</sup> J. BEURRIER, *op cit*, p.121.

### ***Pollution.***

L'Etat côtier a un **droit d'intervention en haute mer** en cas de pollution menaçant son littoral<sup>240</sup> et plus généralement ses intérêts. Les stipulations de la CMB, relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent pas aux *navires de guerre*<sup>241</sup>.

### ***La poursuite commencée avant la haute mer.***

Cette exception s'applique si une infraction a été commise aux lois et règlements de l'État riverain par un *navire civil d'un État tiers*<sup>242</sup>.

Dans ces conditions et si la poursuite commence lorsque le contrevenant se trouve dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale ou la zone contiguë de l'État riverain, ce dernier peut poursuivre le contrevenant en haute mer, l'arraisonner, le dérouter vers l'un de ses ports et sanctionner les auteurs de l'infraction<sup>243</sup>.

### **B.4.2.b-Arraînement avec accord de l'état du pavillon.**

#### ***La répression du trafic illicite des stupéfiants.***

L'article 108 de la CMB promeut le principe de la coopération des Etats dans le cadre de la répression du trafic illicite mais l'autorisation d'intervention d'un Etat tiers sur le navire soupçonné ne peut être autorisée que par l'Etat dont le navire bat pavillon. La convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988 traite du trafic par mer dans son article 17 qui vient compléter le cadre juridique établi par la CMB. Cet article s'applique dès qu'un navire de guerre dispose d'un motif raisonnable de soupçon de trafic illicite à l'égard d'un navire privé.

L'article 17 introduit une distinction novatrice entre :

-la demande d'assistance émise par un Etat soupçonnant un navire battant son pavillon ou un bâtiment sans pavillon ou immatriculation de se livrer au trafic de stupéfiants ; par cette demande l'Etat du pavillon autorise les bâtiments des autres pays à contrôler le navire suspect; et

---

<sup>240</sup> CMB : art 221.

<sup>241</sup> CMB : art 236.

<sup>242</sup> CMB : art 111. 1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite [...] protégé.

<sup>243</sup> J. BEURRIER, *op cit*, 122.

*-la demande d'intervention* sur un navire étranger, formulée par un Etat, appelé Etat requérant. Si l'Etat du pavillon, ou Etat requis, répond favorablement à cette demande, l'Etat requérant peut visiter le bâtiment et, en cas de preuves d'infraction, prendre toutes mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison. L'article 17 améliore le dispositif prévu par la CMB en élargissant le champ de la coopération aux actions entreprises à l'initiative des Etats requérants, alors que la convention de 1982 n'envisageait celle-ci que sur demande de l'Etat du pavillon.

### ***La répression du terrorisme maritime.***

La répression du terrorisme maritime est traitée par *la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988*<sup>244</sup>. Cette convention permet à tout État de réprimer ces actes illicites et d'assurer la détention des auteurs. Elle oblige également les parties à engager des poursuites pénales et à procéder à des extraditions afin de lutter contre le terrorisme international.

Pour réactualiser cette plateforme juridique de répression contre le terrorisme, il a adopté à Londres en 2005 le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur *le plateau continental*<sup>245</sup>. Ce protocole maintient également les prérogatives de l'Etat du pavillon dans le cadre de l'intervention en haute mer d'un navire de guerre sur un navire ne battant pas le même pavillon et qui aurait à son bord des terroristes.

L'automaticité de l'intervention offerte par les dispositions de l'article 8<sup>bis</sup> dans ses points d et e du § 5 ouvre la voie à la simplification des procédures d'intervention, tout en maintenant intactes les prérogatives de l'Etat du pavillon, puis que ce dernier a le choix de cette option lorsqu'il accepte, adhère ou ratifie le traité, voire même après<sup>246</sup>.

---

<sup>244</sup> Voir le préambule de ladite convention disponible sur le site internet de l'OMI: <http://www.imo.org>.

<sup>245</sup> Physiquement, le plateau continental est le socle continental partiellement immergé qui prolonge les terres émergées sous emprise nationale. Son rebord extérieur est abrupt et bien marqué. L'article 76 CMB en donne la définition suivante :

#### *Définition du plateau continental*

1. Le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.

<sup>246</sup> C. ATONFACK GUEMO, « *La Mutualisation des Moyens de Lutte contre les Actes de Piraterie dans la sous Région CEEAC* », *Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé 2010, p.129.

Il est également très intéressant de signifier que la *résolution 1390*<sup>247</sup> ouvre la possibilité d'intervention sur des navires suspectés d'entretenir un lien avec des personnes, groupes, entreprises ou entités associées à Oussama Ben Laden , Al-Qaïda ou les Talibans, bien que l'accord de l' Etat de pavillon reste à obtenir.

### **B.4.3.-Dans les espaces maritimes étrangers.**

#### **B.4.3.a-Eaux intérieures.**

Aucune action possible d'un navire de guerre sur un navire privé ne battant pas notre pavillon dans les eaux intérieures d'un Etat tiers à condition qu'il soit établi dans ce cadre des accords au sein de la stratégie de sécurisation maritime communautaire des pays CEEAC. En toute logique ce sont les navires d'Etat du pays côtier qui doivent agir pour des infractions commises dans leurs eaux intérieures (zone de souveraineté).

#### **B.4.3.b-Mer territoriale.**

Aucune action possible d'un navire de guerre sur un navire privé étranger sous réserve que *la stratégie communautaire*<sup>248</sup> (ou un accord bilatéral) ait prévu cette possibilité. Cependant pour une lutte efficace contre la piraterie maritime (au sens de ce document), il serait très pertinent que la stratégie maritime de la CEEAC légifère sur le droit de poursuite d'abord entre les Etats partie puis avec les ensembles régionaux voisins (CEDAO et SADC<sup>249</sup>). Le cas de la zone D (frontalière avec le Nigeria) est un cas d'école dans ce sens. En effet,

Le bilatéral Cameroun/Nigeria étant suffisamment lesté par le passage des deux Etats à la cour internationale de justice, il est difficile que les deux Etats trouvent facilement un accord qui faciliterait tout en autorisant le suivi des criminels dans leurs eaux respectives par celui des Etats qui mène la poursuite<sup>250</sup>.

---

<sup>247</sup> Article 2 de cette résolution, disponible sur: <http://www.diplomatie.gouv.fr>.

<sup>248</sup> La situation est résolue pour les Etats parties car : Les Etats parties s'autorisent la libre utilisation de leur espace aéromaritime dans le cadre du droit de poursuite conformément aux dispositions des instruments juridiques en vigueur (pour la zone D). Source : CEEAC, « *Accord Technique [...] Zone D* », p.8.

<sup>249</sup> Southern African Development Community : Communauté de Développement de l'Afrique Australe. Elle comprend 14 Etats dont l'Angola et le Congo-Kinshasa, tous deux Etats parties à la stratégie de sécurisation maritime version CEEAC.

<sup>250</sup> C. ATONFACK GUEMO, *op cit*, p.143.

Dans ce cas seule la CEEAC peut s'accorder avec la CEDEAO à laquelle le Nigeria est Etat membre. Pour le Cameroun, Etat pilote de la zone D limitée au nord par la frontière Cameroun/Nigeria, le Nigeria est une impasse dans la sécurisation de cette zone comme l'affirme le Commissaire de la Marine Camerounaise ATONFACK GUEMO en stipulant que :

Les rigueurs du respect scrupuleux des frontières maritimes en dehors des accords spécifiques des Etats concernés rend difficile l'harmonisation de la lutte contre les actes illicites dans la zone D ; dans l'hypothèse où les auteurs de ces actes trouvent refuge dans les eaux sous juridiction nigériane (CEDEAO, CGG)<sup>251</sup>.

Pour le Cameroun, *les eaux du Golfe de Guinée version CEEAC ne peuvent être durablement calmes si les Etats voisins, surtout le Nigeria ne sont fortement pris en compte et associées aux instruments juridiques développés et aux stratégies militaires mises en œuvre*<sup>252</sup>.

Si le titre de l'étude réalisée par le groupe M19-08 porte la mention "synergie avec la CEDEAO", cela montre bien la prise en compte de cet aspect sécuritaire du Golfe de Guinée par la CEEAC. Qu'en est il sur la réalité des faits? Certainement en cours de discussion depuis la conférence Nigeria/CEEAC convoquée à Malabo en janvier 2010 sous l'impulsion nigériane. Une autre solution serait la prise en compte du Nigeria sur une autre plateforme qu'est la CGG qui comprend le Nigeria et la majorité des Etats CEEAC.

Si le problème de droit de poursuite à la frontière maritime nord de la CEEAC est en cours de résolution, celui de la frontière Sud mérite autant d'attention – particulièrement celui de l'Angola pouvant être appelé poursuivre les criminels des mers jusqu'aux frontières maritimes de la Namibie. Soit un accord bilatéral peut résoudre le problème ou bien le recours à la SADC ( dont font partie les deux Etats).

**B.4.3.c-Zone économique exclusive :** Voir police de la haute mer (Partie II. Chapitre II. Section B : B.4.2).

---

<sup>251</sup> C. ATONFACK GUEMO; *op cit*, ibidem.

<sup>252</sup> Ibid.

## **B.5-Actions possibles d'un navire de guerre sur un navire privé battant pavillon congolais : loi de pavillon.**

### **B.5.1-Espaces maritimes congolais.**

Quelle que soit sa position dans nos espaces maritimes (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, ZEE ou haute mer) un navire battant notre pavillon (congolais) peut être **visité** et **dérouté** par un navire de guerre congolais : c'est la loi du pavillon.

### **B.5.2-Espaces maritimes étrangers.**

#### **B.5.2.a-Eaux intérieures.**

La loi du pavillon continue à s'appliquer sous réserve des droits de l'Etat de séjour et à condition de ne pas troubler l'ordre public de l'Etat de séjour (car zone de souveraineté).

#### **B.5.2.b-Mer territoriale.**

Le navire de guerre garde sa prérogative régaliennne de police de pavillon sous réserve qu'il observe le passage inoffensif.

#### **B.5.2.c-Zone contiguë et zone économique exclusive.**

Le navire de guerre conserve dans ces zones ses privilèges de police de pavillon à l'égard des navires privés battant son pavillon. Son action ne doit pas attenter aux droits souverains de l'Etat côtier.

## **B.6-Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire de guerre étranger.**

### **B.6.1-Particularité du navire de guerre.**

Le navire de guerre assure, dans toute sa plénitude, le caractère représentatif de l'Etat (souveraineté) dont il porte le pavillon. Ainsi il jouit d'une immunité complète à l'égard de tout Etat autre que l'Etat du pavillon. Ce régime s'applique aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales et intérieures étrangères, sous réserve de respecter les règles édictées par l'Etat riverain, dans la mesure où ces règles sont conformes au droit et aux usages généralement acceptés. Le régime de l'immunité trouve son origine dans la *Convention de Bruxelles du 10 avril 1926*<sup>253</sup>. Son principe est réaffirmé dans les articles 32 et 236 de la CMB ainsi que dans divers traités internationaux.

### **B.6.2-Immunités d'un navire de guerre.**

#### **B.6.2.a-Immunité de législation.**

Seule la loi pénale congolaise est applicable pour les infractions commises à bord d'un navire de guerre congolais. Inversement la loi pénale congolaise ne peut s'appliquer sur un navire de guerre étranger.

#### **B.6.2.b-Immunité de juridiction.**

Seuls les tribunaux congolais sont compétents, par exemple le contentieux sur le recouvrement des créances en cas d'événement de mer impliquant un navire de guerre ne peut-être poursuivi que devant les tribunaux congolais.

#### **B.6.2.c-Immunité d'exécution.**

Aucune contrainte, *aucun acte de souveraineté*<sup>254</sup> ne peut être exercé par un État étranger sur un navire de guerre, contrairement aux navires de commerce.

---

<sup>253</sup> Cf. Article 15 de ladite convention, disponible sur: <http://www.dipulb.be>

<sup>254</sup> Lorsque l'équipage d'un navire de guerre se mutine, le navire de guerre est considéré comme pirate par l'article 102 CMB : Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. Ainsi un navire de guerre d'un Etat tiers peut intervenir conformément à l'article 110 de la CMB.

Attention le concept d'extraterritorialité n'existe pas juridiquement, on parle plutôt d'immunités qui sont justifiées par le *fait qu'un bâtiment de guerre est une formation organisée, commandée par un chef investi de son pouvoir par l'Etat.*

*La seule action possible sur un navire de guerre étranger est de lui demander lorsqu'il porte atteinte à nos intérêts en mer (ou enfreint à nos lois et règlements) de quitter les espaces maritimes sous notre souveraineté ou juridiction.*

Le bréviaire juridique constitué par cette section se base essentiellement sur la convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 et quelques conventions internationales qui se rapportent à l'activité maritime. Il est certainement loin d'être parfait mais il incarne bien la volonté exprimée de réunir l'essentiel des références juridiques nécessaires à la mise en œuvre d'une opération de visite telle que définie dans ce document. Ainsi, cette section servira de cadre juridique à un chef de l'équipe de visite dans sa mise en œuvre d'une opération de visite. Il est joint dans ce but dans les annexes des documents très intéressants sur les actions que peuvent mener un navire de guerre contre un autre navire (privé ou d'Etat) suivant les espaces maritimes où il se trouve.

Après avoir proposé dans cette partie (II) une vision conceptuelle et managériale d'un COM, puis de la technologie maritime qui s'y rapporte, il a été nécessaire de compléter ces deux points par l'ébauche d'une procédure de sa conduite de l'action en mer et enfin l'élaboration d'un cadre juridique. Le mérite de cette combinaison se trouve dans l'interaction de quatre dimensions à savoir l'Homme, la machine, la méthode et le droit. Dans cet ordre, l'Homme est le centre de ce de cette combinaison et se situe au sommet du processus décisionnel. La portée limitée de ses cinq sens l'oblige à composer avec la machine pour pouvoir maîtriser ces grandes étendues d'eau salées en libre communication. Pour parvenir à cet ultime but qui est celui de la sécurisation de sa zone de compétence maritime l'Homme a besoin d'une méthode lui permettant en parallèle d'optimiser ses ressources (humaines et matérielles). L'action résultant de la combinaison du triplet (Homme-machine-méthode) ne peut être efficace que si elle est justifiable suivant des normes internationales communément admises par tous : c'est le droit. Ainsi cette partie II constitue un recueil important des éléments qui répondent à la synergie de ce quadruplet.

# CONCLUSION

Le cahier de charge assigné à cette étude consiste à proposer un canevas de mise en place d'un Centre Opérationnel de Marine sur la façade maritime du Congo. L'approche adoptée pour répondre du mieux possible à cette requête a été dès le début de présenter le Golfe de Guinée dans ses principaux aspects géographique, institutionnel, ressources naturelles et géopolitique les plus communément admis avant de dresser un état des lieux sur les menaces y enregistrées. Cet état des lieux, sur fond des enjeux maritimes (pétroles et ressources halieutiques), constitue des motifs suffisants pour justifier l'engouement qui devrait animer les pays côtiers de cette région à assurer les meilleures conditions de sécurité et de sûreté de leurs espaces maritimes.

Individuellement les pays du Golfe de Guinée, utilisent des moyens militaires, paramilitaires civils et privés pour la sécurité et la sûreté de leurs espaces maritimes, mais l'efficacité de ces moyens reste très affectée par les orientations de la politique générale étatique ; la quantité et la qualité des moyens. La coopération maritime régionale semble être la solution appropriée face à l'impuissance des actes isolés des Etats de cette région dans la sécurité et la sûreté des espaces maritimes. D'où l'intérêt accordé à la présentation dans ce document du concept de la stratégie de sécurisation maritime du Golfe de Guinée initiée par les Etats de la CEEAC. Cette recherche s'explique aussi du fait que la République du Congo est Etat partie de cette stratégie et que le COM est un organe tactique recommandé par cette stratégie.

Ainsi avant d'aborder proprement cette étude, il a été également nécessaire de présenter succinctement certains aspects du Congo dans le but de faciliter la compréhension et surtout d'appréhender la nécessité de la mise en place d'un tel organe et les missions devant lui être assignées. Dans le traitement concret de ce sujet, ce document procède d'abord à la définition d'un COM suivant la nature de ses missions (civiles et militaires) avant de dresser sa charpente opérationnelle parachevée par les profils et fonctions qui s'y rattachent et de passer en revue les divers équipements nécessaires à son fonctionnement.

La disponibilité de l'information est une condition *sine qua non* à la conduite optimale de l'action des forces (navires de guerre), d'où cette quête permanente le long de ce document des outils d'accès libre permettant de collecter des informations maritimes utiles dans la prise des décisions (en attendant des outils plus adaptés). L'adjonction à ce document des procédures de conduite de l'action en mer par les commandants des navires de guerre impliqués dans les opérations d'arraisonnement et le cadre juridique y relatif justifient le souci permanent tout au

long de cette étude de cibler les domaines immédiatement opérationnels de la mise en place d'un COM.

La nature du *COM provisoirement proposé par la CEEAC*<sup>255</sup> dans l'accord technique activant la zone D (dans l'urgence) montre bien les avantages attendus de cette recherche dans son anticipation de la mise en place d'un tel organe. Le Centre de Contrôle et de Surveillance de la Marine nationale congolaise initialement prévu dans la stratégie de sécurisation maritime nationale devrait faire office également de COM au niveau communautaire pour des raisons évidentes d'optimisation des ressources.

Les Etats du Golfe de Guinée sont devant un fait accompli inamovible à savoir l'implantation d'énormes compagnies pétrolières dans leur domaine maritime appartenant aux grandes puissances mondiales.

Au rang des opérateurs pétroliers, on doit d'abord tenir compte de super majors d'envergure globale comme SHELL, British Petroleum et Total Fina Elf en Europe ou Exxon mobil et chevron aux USA. Ensuite il existe des majors d'échelle internationale comme Conoc Philips ou Occidental Petroleum. De petites compagnies internationales indépendantes, généralement américaines sont également présentes comme Ameradas Hess, Marathon Oun Perenco. Il existe aussi des compagnies nationales issues souvent de pays du sud comme la société malaise Petrona ou la compagnie d'Etat chinoise CNPC (Chinese National Petrole Corporation)<sup>256</sup>

La conséquence immédiate de cette donne régionale est la nécessité pour ces Etats de tourner enfin leur regard vers ces espaces souvent mal appropriés des autorités politiques comme continuité du territoire terrestre d'autant plus qu'ils constituent leur principal vivier économique. Cette absence d'attrait maritime souvent constatée des autorités publiques de la sous région est bien illustrée par OTSA'A NGUEMA, je cite :

Les Etats du Golfe de Guinée manquent de vision stratégique pour le domaine maritime. Les carences d'une sécurité et sureté maritimes sont le reflet de cette faible connaissance et vision stratégique du domaine maritime

---

<sup>255</sup> Un Centre Opérationnel de Marine est rattaché à la Direction de la Marine nationale dans chaque Etat. Le COM comprend :

- a. Un chef de cellule : Officier de la Marine ;
- b. Un Officier de la Gendarmerie ;
- c. Un représentant de la Marine Marchande ;
- d. Un représentant de la Douane ;
- e. U représentant du Ministère des Pêches maritimes ; et
- f. Un représentant du Ministère du pétrole, en cas de besoin.

Cf. CEEAC, « *Accord Technique [...] Zone D* », *op cit*, p.5.

<sup>256</sup> E. NGODI et M. NGUINI, « *Le Pétrole Off-shore comme Ressource Stratégique en Afrique Centrale: Une Richesse au Cœur des Tensions Frontalières et des Appétits* », *Enjeux*, n°26 2006, p.14.

malgré la primauté de l'offshore, de sa position géostratégique et d'autres enjeux<sup>257</sup>.

Pourtant, *tout Etat disposant d'une ouverture sur la mer qui n'aura pas appréhendé le poids des océans, des transports maritimes sur son économie, laisse échapper l'unique chance de sortir de son sous-développement*<sup>258</sup>.

La réponse de la CEEAC à cette insécurité dans le domaine maritime est un regain d'espoir pour ses Etats membres dans leur quête de sécurisation de leurs zones de compétences maritimes par la mutualisation de leurs moyens. Son voisin immédiat du nord (CEDEAO) est la pièce du puzzle manquante s'il l'on veut sécuriser la totalité du domaine maritime géographique du Golfe de Guinée d'autant plus qu'elle contient le *Nigeria*<sup>259</sup> qui, à lui seul, recense plus de la moitié des actes de piraterie enregistrés dans le Golfe de Guinée.

La majorité des prises d'otage recensée dans cette sous-région concerne les ressortissants des pays occidentaux dont les compagnies pétrolières opèrent dans la zone. Cette constance peut être un point d'appui pour la CEEAC pour initier une coopération avec les organismes régionaux de ces Etats qui sont actifs dans l'atlantique dans le cadre de la sécurité et sureté maritimes. Il s'agit là de l'AESM pour l'atlantique Nord et l'US CG pour l'Atlantique ouest. Cette coopération devrait être basée sur l'échange des informations car sur ce domaine les pays du Golfe de Guinée accusent encore un retard considérable. Tout récemment, Monsieur H. EYEBE l'a réitéré lors de la 31<sup>ème</sup> session ministérielle du comité consultatif des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale, je cite :

Nous devons, en outre, développer une coopération qui intègre la CEDEAO et rechercher auprès de la communauté internationale l'expertise, et les moyens technologiques et financiers nécessaires<sup>260</sup>.

La télésurveillance des navires qui croisent dans nos eaux nous donne un préavis non négligeable dans l'anticipation de certaines manœuvres ou opérations visant à sécuriser ces espaces à condition d'acquérir des vecteurs de navigation rapides.

Certes, le Congo échappe jusque là à des actes pirateries à l'instar du Cameroun voisin ou le Nigeria lointain, mais combien de temps va demeurer ce statu quo comme le cite E. NGODI :

---

<sup>257</sup> D. OTSA'A NGUEMA, *op cit*, p.12.

<sup>258</sup> L. FADIKA, « *Revue maritime africaine* », juin 1981, p.23.

<sup>259</sup> Encore récemment, le remorqueur Bourbon Alexandre et ses 16 membres d'équipage (dont trois français) ont fait l'objet d'un assaut dans la nuit du 21 au 22 septembre sur le champ pétrolier d'Addax, au large du Nigeria, une zone en proie à l'instabilité en raison de revendications autonomistes. Les trois français sont gardés en otage.

<sup>260</sup> H. EYEBI AYISSI, *op cit*, ibidem.

Parmi les raisons qui montrent l'exposition du Congo à la piraterie maritime, il ya : la porosité des frontières maritimes (bateaux de pêche, cas de migration clandestine des ouest africains, pluralité des trafics); la faiblesse des mesures de sécurité (faible surveillance des frontières, corruption, absence de rigueur dans l'application); l'insuffisance d'équipements de surveillance maritime et le manque de collaboration entre les Etats de la sous-région en matière de surveillance des côtes et des zones maritimes<sup>261</sup>.

L'activation de la zone D témoigne de cette bonne volonté des Etats à faire face à ce grand banditisme maritime et les résultats escomptés ne sauraient tarder avec la montée en puissance globale de toute la stratégie (activation de toutes les zones). Ces Etats du Golfe de Guinée par cette stratégie parviendront à réduire considérablement ces actes de malveillance perpétrés (piraterie maritime) par leurs propres ressortissants en mer. Le mal sera certainement traité en surface mais la racine de ce mal se trouverait probablement à terre (vie socio-économique des populations). La non prise en compte de ce facteur pourrait perpétuer ce statu quo comme l'affirme devant l'assemblée Générale des Nations Unies le 26 septembre 1973, Willy BRANDT-Prix Nobel de la paix- liant la question de la sécurité aux questions structurelles socio-économiques et du développement avec ces mots :

La misère est l'expression d'un conflit. Là où la faim règne il n'y aura pas de la paix dans la durée. Là où il y a de la pauvreté extrême il n'y aura pas ni de la loi ni de justice. Là où l'existence dans ses nécessités les plus élémentaires reste menacée il n'est pas permis de parler de la sécurité<sup>262</sup>.

L'*opération atlante*<sup>263</sup> concernant la sécurisation du Golfe d'Aden quoi qu'ayant coûté globalement pour l'année 2009 autour de 230 millions d'euros n'a pas pu dissuader les pirates somaliens car on estime pour la même année près de 100 millions d'euros de rançons récupérées par les pirates somaliens<sup>264</sup>.

---

<sup>261</sup> E. NGODI, *op cit*, p.34.

<sup>262</sup> W. BRANDT, vol 6, édition Berlinoise, p.504, Bonn 2005.

<sup>263</sup> L'opération Eunavfor-Atalante, lancée le 8 décembre 2008, constitue la première opération maritime combinée des forces européennes. Atalante s'est appuyée sur plusieurs résolutions de l'ONU pour mener à bien sa mission dans l'océan Indien : protéger les navires du programme alimentaire mondial (PAM/WFP), protéger les cargos qui transitent par le golfe d'Aden, prévenir et réprimer les actes de piraterie. Le quartier-général d'Atalante, installé à Northwood en Grande-Bretagne, comprend 80 officiers relevant des dix pays contributeurs de la force. Au plan tactique Atalante regroupe 6 à 7 bâtiments de guerre relevés tous les quatre mois environ et trois avions de patrouille maritime le plus souvent basés à Djibouti et 1 800 militaires.

<sup>264</sup> Radio France Internationale (RFI), « *L'Opération Atalante Prolongée* », 17 novembre 2009, <http://www.rfi.fr>.

*En tout, 28 navires et 654 marins étaient retenus le long de la côte somalienne au 1er janvier 2010, selon l'EU-NAVFOR, force navale européenne déployée au nord de l'océan Indien dans le cadre de l'opération Atalante<sup>265</sup>.*

Pour une idée de cout des opérations navales étrangères dans la région (Golfe d'Aden), *le volume total du contingent suédois, constitué de 152 personnes et un navire de soutien stationné pendant quatre mois en 2009, est supposé avoir coûté 285 millions de couronnes suédoises (36,5 millions de dollars US)<sup>266</sup>.*

Ainsi la stratégie maritime promue par le Golfe de Guinée devrait intégrer l'aspect socio-économique de ses Etats Parties qui, dans le cas de notre sous région, explique considérablement cette montée en puissance de l'insécurité en mer. En plus, ce facteur ne diverge pas trop des objectifs de la CEEAC qui est à la base une union économique.

Cette recherche n'est pas un œuvre suffisante et inflexible dans la mise en place d'un COM. Néanmoins, cette approche résulte d'une réflexion autour du référentiel de systèmes de commandement des opérations maritimes des marines OTAN puis de sa projection sur notre référentiel (le Golfe de Guinée version CEEAC) réalisée par un officier de marine formé dans l'un et ayant travaillé dans l'autre. Ce document peut être exploité par les autres Etats parties dans le cadre de la surveillance maritime communautaire du Golfe de Guinée (cadre relatif à la mise en place des procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention recommandé par la stratégie CEEAC).

---

<sup>265</sup> EU-NAVFOR, « *Somalie : Les Pirates Détiennent 28 navires et plus de 650 Otages* », 5 janvier 2001, <http://www.meretmarine.com>.

<sup>266</sup> S. AMIREL, « *La Piraterie Maritime en Afrique Contemporaine. Ressorts Locaux et Internationaux des Activités de Piraterie au Nigeria et en Somalie* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.113.

# BIBLIOGRAPHIE

## Articles, revues.

**AMIREL Stefan Eklöf**, « *La Piraterie Maritime en Afrique Contemporaine. Ressorts Locaux et Internationaux des Activités de Piraterie au Nigeria et en Somalie* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010.

**BELLESCIZE Gabriel**, « *Le Maintien de la Paix en Afrique : La France et le Programme RECAMP* », Afrique Contemporaine, n°191, 3<sup>ème</sup> trimestre 1999.

**BOLLORE AFRICA LOGISTICS**, « *Congo Terminal* », Prospectus édité en avril 2009.

**CANARD Jérôme**, « *Sabotage Israélien de Deux Navires pour Gaza* », Le Canard Enchaîné du 09 juin 2010.

**CHALFIN Brenda**, « *La Rénovation du Port de Tema* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010.

**DAHOU Tarik**, « *La Politique des Espaces Maritimes en Afrique. Louvoyer entre Local et Global* » ; Politique Africaine, n°116, décembre 2009.

**DELTOMBE Thomas.**, « *Les Guerres Africaines de Vincent Bolloré* », Le Monde Diplomatique, avril 2009.

**FADIKA Lamine**, « *Revue Maritime Africaine* », juin 1981, p.23.

**FOTTORINO Eric**, « *Afrique : La Ruée vers l'Herbe* », Politique Internationale, hiver 92-93.

**FOTTORINO Eric**, « *L'Afrique des Trafics* », Le Monde du 24 Avril 1991.

**GOTTSCHALK Jack, et FLANAGAN Brian**, " *Jolly Roger with an Uzi. The Rise and Threat of modern piracy*", Annapolis, Naval institute Press, 2000.

**JEUNE AFRIQUE L'INTELLIGENT**, « *Le Port Autonome de Pointe Noire* », n° 2131, du 13 au 19 novembre 2001.

**KONNINGS Piet**, " *The Anglophone Cameroon-Nigeria Boundary: Opportunities and Conflicts* ", African Affairs, vol.104, n°415, 2005

**KOUNGOU Léon**, « *Quand une Peninsula Pétrolière Change de Mains* », Le Monde Diplomatique, octobre 2008.

**Le Monde** : « *Probo-koal : La Mortelle Errance d'un Bateau-Poubelle* », 29 septembre 2006.

**Le Quotidien**, « *Pêcheurs Sénégalais Arraisonnés en Guinée-Bissau : Les Autorités s'Engagent à les Faire Libérer* », 12 octobre 2009.

**LE ROUX Sylvain et NOEL Julien**, « *Mondialisation et Conflits autour des Ressources Halieutiques* », Ecologie et Politique, n°34, 2007.

**MIENAHOU Thérard**, « *Marche vers les Systèmes d'Information et de Commandement* », Armée et Nation, n° 17, Mai 2010.

**NDENDE Martin**, « *Présentation et Démonstration Dynamique du Prototype du Système Informatique du Guichet Unique Maritime* »; Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports n°1, juillet 2009.

**NDOUTOUME NGOME Jonathan**, « *Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ?* Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010.

**NGNINTEDEM Jean-Claude**, « *Le Code de la Marine Marchande de la CEMAC et la Sécurité Maritime* », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, n°4.

**NGO MBOGBA Paulette**, « *De l'Urgence de l'Effectivité des MOUs dans les Pays du Sud* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports- N° 1, juillet 2009.

**NGODI Etanislav et NGUINI Mathias-Eric**, « *Le Pétrole Off-shore comme Ressource Stratégique en Afrique Centrale: Une Richesse au Cœur des Tensions Frontalières et des Appétits* », Enjeux, n°26, 2006.

**NGODI Etanislav**, « *Etat des Lieux de la Piraterie Maritime au Congo Brazzaville : Piste de Réflexion* », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010.

**NGOUYA Marcel**, « *La Criminalité en Mer* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009.

**NTUDA EBODE Joseph**, « *La Nouvelle Posture Géopolitique du Cameroun et la Lutte contre la Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinée* », *Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé 2010.

**OGOULAT Albert Didier**, « *Afrique Centrale et Golfe de Guinée: Géopolitique des Termes de l'Echange entre Deux Regionymes Sous-contentieux* », *Enjeux*, n° 26, 2006.

**PAILLARD Christophe-Alexandre**, « *Afrique Complexe et Contrastée* », *Bulletin d'Etudes de la Marine*, n°40.

**RAKE Alan**, « *Portrait d'un Continent Drogué* », *Courrier international*, 17 août 1995.

**ROSSIGNOL Nicolas**, « *Comme le TCD Foudre, La Mission CORYMBE Fête ses 20 ans... Etat des Lieux* », *Cols Bleus* n°2948, mai 2010.

**SALEM Zekeria Ould Ahmed**, « *Les Ecueils du Partenariat : L'Union Européenne et les Accords de Pêche avec l'Afrique* » ; *Politique Africaine*, n°116, décembre 2009.

**STOLTZ Frédéric**, « *Vers une Approche Globale de la Sécurité des Navires* », *Bulletin d'Etudes de la Marine*, n°41, mars 2008.

**STROH Bastien**, « *Les Systèmes de Surveillance Maritime : Réalité et Perspective* », *Bulletin d'Etudes de la Marine* ; n°41, mars 2008.

**TAKOUGNADI NEYO**, « *Golfe de Guinée : Trafics, Pollution, Menaces Terroristes. Quelle Stratégie de Coopération pour la Sécurité des Espaces Maritimes* », *Bulletin d'Etudes de la Marine*, n° 41, mars 2008.

## **Thèses, Mémoires.**

**AKOHOU Rodrigue** (sous la direction de Victor TOPANOU), « *Réflexion sur les Politiques de Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix* », Diplôme de mémoire de maîtrise ès-Sciences juridiques, option sciences politiques et relations internationales, Université d'Abomey-Calavi (Benin), 2006.

**BATOUDILA Chrystom** (sous la direction de Jean Pierre BEURIER), « *L'Espace Maritime Congolais* », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2008.

**FAYE Jean-Baptiste**, « *Le Narcotrafic en Afrique Subsaharienne*, Mémoire de Géopolitique dans le cadre du Collège Interarmées de Défense de France, avril 2002.

**GNOAN Amon** (sous la direction de Jean Jacques LAVENUE), « *La Sécurité Maritime dans les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », Diplôme de 3<sup>ème</sup> cycle en Droit public, Université de Lille 2, 2009.

**LEBRUN Alexandre** (sous la direction Jean Pierre BEURRIER), « *La Pêche Illégale, Non Déclarée ; Non Règlementée* », Diplôme de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2006.

**M'BAKI HELU Princia** (sous la direction Martin NDENDE), « *Les Conséquences Environnementales de l'Exploitation Pétrolière dans le Golfe de Guinée* », Diplôme de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2007.

**OTSA'A NGUEMA Daenis**, « *Les Pays du Golfe de Guinée et la Problématique de la Sécurité des Espaces Maritimes* », Mémoire de Master 2 Recherche en Géographie, 2008.

**Pole Mer PACA**; newsletter n°9, septembre 2008.

**TCHOMTE Dovany et MIENAHOU Thérard**, « *Analyse Comparative d'Interfaces Homme-machine mobiles et Non-mobiles pour le Suivi et la Simulation de Navigations Maritimes* », Mémoire de Master I en milieu maritime et opérations navales de l'Ecole navale, 2006.

**THOMAS André**, « *Naissance de la Garde Côte à la française* », Le Marin du 17 septembre 2010.

**UKIWO Ukoha**, *“From Pirates to Militants: A Historical Perspective on Anti-states and Anti-oil Company Mobilization among the Ijaw of Warri, Western Niger Delta”*, African Affairs, vol.106, n°425, 2007.

## **Traité, ouvrages, manuels, doctrine**

**BOCARD Christian**, « *Marée Noire et Sols Pollués par des Hydrocarbures : Enjeux Environnementaux et Traitements des Pollutions* », IFP Publications, éd. Technip, 2006.

### **CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER DE 1982.**

**JACOBSSON Mans**, « *Le Régime International d'Indemnisation des Victimes des Marées Noires en Pleine Evolution* », DMF, octobre 2004.

**KAMTO Maurice**, « *Droit de l'Environnement en Afrique* », Edicef/Aupelf, 1996.

**KLOTCHKOFF Jean-Claude**, « *Le Congo d'Aujourd'hui* », Les éditions du jaguar, 2<sup>ème</sup> édition 2007.

**MARCADON Jacques**, « *Les Enjeux Atlantiques* », Paris, Ellipses, 2001.

**NDENDE Martin**, « *Trafic Illicite de Déchets par Voie Maritime-Affaire du Probo-Koala* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports N°1, juillet 2009.

**NDENDE, Martin** « *Activités Pétrolières et Protection de l'Environnement Marin dans le Golfe de Guinée :* », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, éd. Bajac-Meri, Janvier - Juin 2006.

**NGO MBOGBA Paulette**, « *La Protection de l'Environnement Marin dans la Région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémoire d'Abuja* », Presses de l'Université Catholique d'Afrique Centrale (UCAC), Cameroun, 2005.

**ODIER Françoise** « *La Sécurité Maritime : Une Notion Complexe, le Rôle des Organisations Internationales dans son Elaboration* », ADM, 1998, p.235-243.

**ORTLAND Didier et PIRAT Jean-Pierre** (dir), « *Atlas Géopolitique des Espaces Maritimes. Frontières, Energie, Pêche et Environnement* », Paris, technip, 2008.

**TASSEL Yves**, « *Le Droit Maritime-un Anachronisme* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Pédone, Tome XV, 1997.

## **Textes, documents officiels, rapports**

**BARTELS Lorand, de la FAYETTE Louise, DAVIES Helen et CAMPLING Liam**, « *Policy Coherence for Development and the Effects of EU Fisheries Policies on Development in West Africa* », Bruxelles, Parlement Européen, aout 2007.

**CDS**, « *Communiqué Final de la 9eme Réunion* », décembre 2008, Kinshasa.

**CEEAC**, « *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, mai 2009.

**CEEAC**, « *Dossier d'Orientation : Etude sur la Mise en Place du Mécanisme de Financement de la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts des Etats CEEAC du Golfe de Guinée* », Libreville, novembre 2009.

**CEEAC**, « *Le Communiqué Final du 14<sup>ème</sup> Sommet Ordinaire des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEEAC* », Octobre 2009, Kinshasa.

**CEEAC**, « *Le Protocole Relatif à la Stratégie de Sécurisation des Intérêts Vitaux en Mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée* », Kinshasa, octobre 2009.

**CEEAC**, « *Plan d'Opération SECMAR I* », Malabo, aout 2009.

**EYEBE AYISSI Henri**, « *Déclaration lors de la 31<sup>ème</sup> Session du Comité Consultatif Permanent des Nations Unies Chargé des Questions de Sécurité en Afrique Centrale* », Brazzaville, novembre 2010.

**FAO**, « *Contribution of fisheries to National Economies in West and Central Africa. Policies to increase the wealth generated by small-scale fisheries. New directions in fisheries-*”A series of policy briefs on development Issues, n°3, Rome, FAO, 2006.

**FAO**, « *Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville* », septembre 2006 (FID/CP/PRC-2006).

**Groupe d'Etude M19-08**, « *Etude sur la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts Vitaux des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CGG et la CEDEAO* », octobre 2008.

**HARDING Alan., Gylfin PALSSON, et RABBALLAND Gäel,** « *Ports et Transport Maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre* », document de travail du SSATP -Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne- n° 84F, 2007.

**MARINE NATIONALE,** « *Rôle et Place de la Marine Nationale sur l'Action de l'Etat en Mer* », n° 0119/MDN/FAC/MN/EMMAR/CAD, Brazzaville, février 2009.

**MICHEL Pierre,** « *Impact des Hydrocarbures sur la Flore et la Faune Marines* », Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, IFREMER, 1996.

**MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE,** « *Projet de Stratégie Nationale de la Sécurisation des Intérêts Congolais en Mer et sur les Voies Navigables* », février 2009.

**OIL SPILL INTELLIGENCE REPORT,** « *White Paper Series Africa Vulnerable to Oil Spills, Especially from Tankers* », vol. I, No. 7, November 1997.

**THALES,** « *Congo-Brazzaville : Surveillance Maritime du Littoral* », Offre Technique, Mai 2009.

## **Sites Internet.**

<http://fr.allafrica.com>

<http://fr.allmetsat.com/metar- taf/afrique.php?icao=FCPP>

<http://gumar.org/FR/default.aspx>

[http://icol.solidor.org/icol/html/S2k\\_inspSearch.html](http://icol.solidor.org/icol/html/S2k_inspSearch.html)

<http://www.afrik.com>, article du 2 juillet 2008

<http://www.afriqueavenir.org>,

<http://www.codesria.org/>

<http://www.congo-site.com>

<http://www.congo-siteportail.info>

<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>

<http://www.fao.org/>

[http://www.larousse.fr/encyclopedie/.](http://www.larousse.fr/encyclopedie/)

<http://www.martinique.franceantilles.fr/>

<http://www.meretmarine.com>

<http://www.premar-atlantique.gouv.fr/galleries/Blue-Atlantic>

<http://www.rfi.fr>

<http://www.shom.fr/>

[www.infosplusgabon.com](http://www.infosplusgabon.com)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

# ANNEXES

Chaîne fonctionnelle administrative .....	138
Organigramme de la Direction Service Public en Mer .....	141
Libellé des conventions maritimes internationales approuvées par le Congo. ....	142
Accords maritimes régionaux .....	146
Accords maritimes bilatéraux .....	148
Tableau d'actions possibles en haute mer pour un navire de guerre.....	151
Pouvoirs de police des navires de guerre a l'égard des navires privés en fonction des différentes zones maritimes .....	152
Libertés et restrictions de la navigation du navire de guerre dans les espaces maritimes étrangers ...	153
Délimitation des zones maritime suivant la CMB .....	154
Documentation des navires à examiner lors de la visite .....	1
Lexique equipe de visite français - anglais .....	156
Informations à extraire de l'examen des documents.....	163
Documentation utile au COM.....	164
Ordonnance n° 047/77 du 9 septembre modifiant l'article 2 de l'ordonnance du 18 octobre 1971 .....	1
Article de Miénahou Therard.....	1
Communiqués de presse CEEAC .....	172

# CHAINE FONCTIONNELLE ADMINISTRATIVE<sup>267</sup>

## **I-Appellation proposée** : Direction « Service Public en Mer ».

Cette chaine fonctionnelle administrative est celle qui régit la Direction Service Public en Mer au côté de laquelle se rattache la Direction Opérations pour constituer l'instance départementale coordonnant l'action de l'Etat en mer. Autrement dit cette instance départementale s'appuie sur deux directions, l'une chargée des opérations (Direction Opérations) et l'autre chargée de l'administration (Direction Service en Mer). Il est évident que l'adjoint au chef de cette instance départementale soit le chef de la Direction Opérations pour des besoins de continuité de commandement.

## **II- Missions de la Direction service public en mer.**

Cette Direction est chargée de :

- Conseiller le chef de l'instance départementale chargée de la coordination de l'action de l'Etat en mer ;
- Elaborer les textes réglementaires et rédiger les instructions,
- Concourir à la gestion des événements de mer avec les centres opérationnels compétents ;
- Procéder à l'analyse a posteriori de ces événements notamment en cas d'accidents,
- Diriger les cellules de coordinations contre les activités illicites,
- Préparer et animer les conférences maritimes et réunions de coordination ; et

---

<sup>267</sup> Cette partie s'inspire du document congolais « *Rôle et Place de la Marine nationale sur l'Action de l'Etat en Mer* » du 1<sup>er</sup> février 2009 (réf : N° 0119 /MDN/FAC/MN/EMMAR/CAB) et l'ordre permanent OP N°01/2009 du 24 juillet 2009 portant organisation de la division Action de l'Etat en Mer de la préfecture maritime de Brest et de la visite effectuée au sein de cette préfecture.

- Gérer les diverses formalités administratives relatives aux activités ayant attrait au domaine maritime (autorisations, arrêtés etc.).

Sous l'autorité d'un commissaire de marine (officier supérieur), cette direction doit être composée des agents venant de toutes les administrations publiques opérant en mer.

## **II.1-Division Sauvetage, trafic et réglementation.**

Cette division assure :

- L'appui des sémaphores dans leurs missions ;
- La préparation des décisions relatives à la gestion du trafic maritime ;
- La rédaction des plans d'urgence dans le domaine de la sécurité maritime : un accent particulier doit être porté sur le renforcement du plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures ; et
- Le contact avec tous les organismes (publics, privés ou internationaux) concernant la lutte contre les pollutions et gère les contrats avec ces derniers.

## **II.2-Division ordre public, affaires judiciaires.**

Cette division est chargée de :

- L'élaboration des documents de maintien de l'ordre public en mer ;
- La planification des plans de surveillance ou de patrouille en mer ;
- La répression des pollutions ; et
- La mise en place du cadre juridique des manifestations nautiques (course de voile : route de l'équateur) et l'exécution de la campagne de sécurité pour les loisirs nautiques.

### **II.3-Division sureté-coordination.**

Cette division a pour attribution de :

- Pourvoir la sureté portuaire (vérification de la conformité au code ISPS au port de Pointe noire) ;
- Rédiger les mesures de lutte contre le narco trafic ; et
- Organiser la coordination en mer des moyens de l'Action de l'Etat en mer.

### **II.4-Division activités maritimes et développement durable.**

Cette division est chargée de :

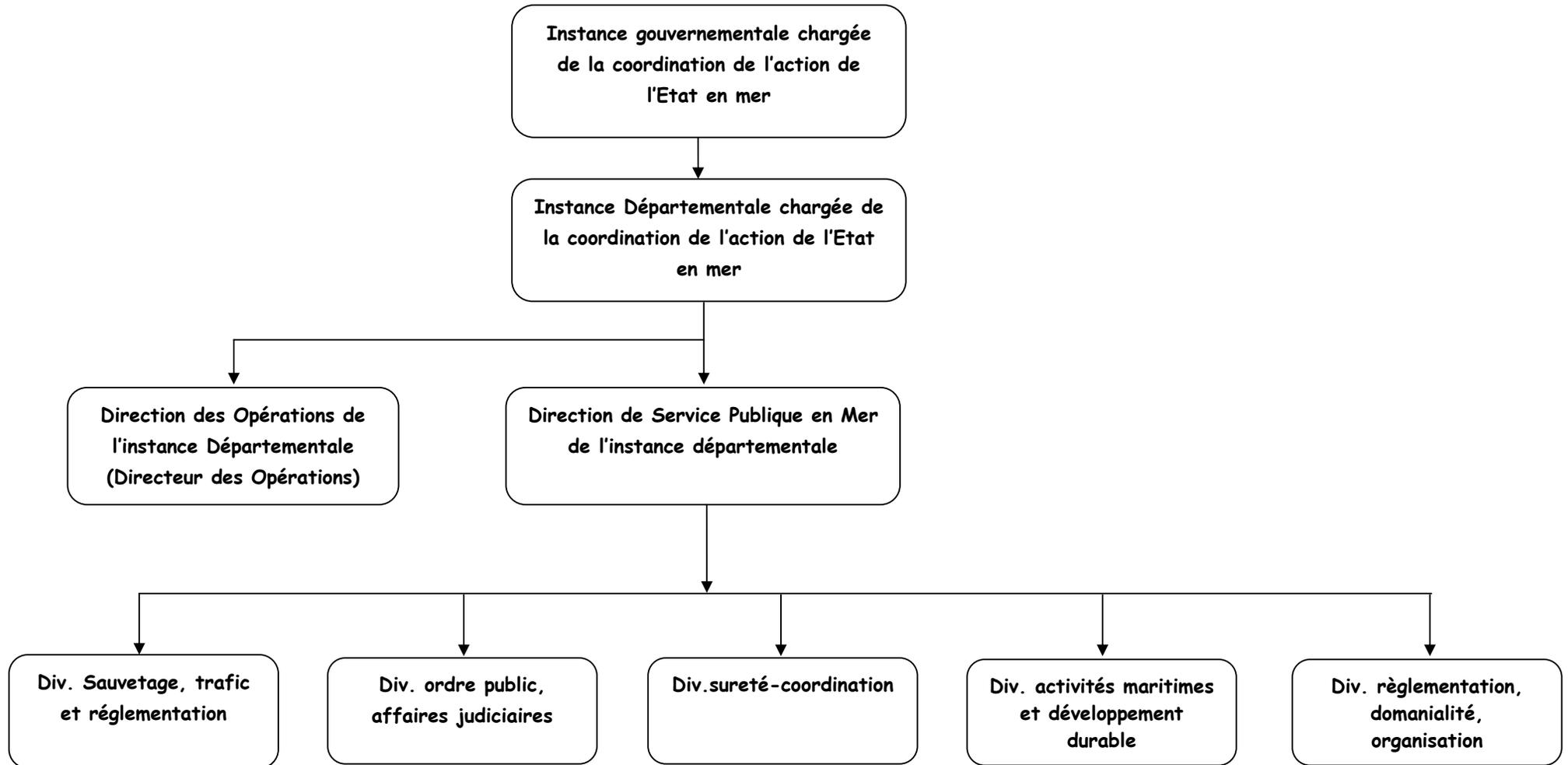
- De suivre les dossiers relatifs aux opérations d'immersion des déblais, de dragage et demandes d'extraction de granulats marins ;
- Règleme les procédures sur les recherches scientifiques en mer ;
- D'instruire les dossiers relatifs aux aires marines protégées ; et
- Interagir avec les collectivités locales engagées dans la protection de l'environnement marin.

### **II.5-Division règlementation, domanialité, organisation.**

Cette direction a pour but de :

- Rédiger, diffuser et archiver les décisions prises par l'autorité à la quelle la direction est rattachée ;
- Elaborer la règlementation conjointement avec les services publics spécialisés ;
- Préparer les décisions domaniales ;
- Acquérir la documentation ; et
- Gérer les visites au sein des directions de service public de l'Etat en mer et Opérations.

## ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION SERVICE PUBLIC EN MER



## LIBELLE DES CONVENTIONS MARITIMES INTERNATIONALES APPROUVEES PAR LE CONGO.

- La *Convention des Nations Unies de 1948 créant l'Organisation Maritime Internationale* puis les *amendements de 1991 et 1993* de la même convention. C'est en 1975 que le Congo a ratifié cette convention ;
- *La convention* relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Safety of Life At Sea, *SOLAS 1974*) qui entre en vigueur au Congo le 10 décembre 1985 après l'avoir ratifiée le 10 septembre 1985 ;
- *La convention internationale sur les lignes de charge de 1966* (International Convention on Load Lines). Signée à Londres le 5 avril 1966 et entrée en vigueur le 14 août 1984. Le Congo y a adhéré le 6 juin 1986 et est entrée en vigueur le 6 septembre 2006 ;
- *La convention internationale sur le jaugeage de 1969* (Tonnage convention). Signée à Londres le 23 juin 1969, cette convention est entrée en vigueur le 18 juillet 1982. L'adhésion du Congo à ladite convention remonte du 7 avril 2002 pour une entrée en vigueur sur le territoire national le 7 novembre 2002. Cette convention règle les principes relatifs à la détermination de la jauge des navires ;
- *la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972* (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea). Signée à Londres le 20 octobre 1972 et entrée en vigueur le 15 juillet 1977. cette convention fixe un ensemble de règles pour prévenir l'abordage en mer et à cette fin, elle régit à l'instar du code de la route, la circulation maritime : les règles de barre et de route, les feux et la signalisation sonore et lumineuse. Le Congo y accédé le 7 janvier 1993 et entre en vigueur le même jour ;
- *La convention STCW* (standards of training, certification and watchkeeping) en vigueur en 1984 relative aux formations maritimes, et aux brevets et titres de qualification maritime. Cette convention établit des normes minimales de formation professionnelle applicables aux équipages qui soient acceptables au niveau international. L'adhésion et

l'entrée en vigueur de cette convention pour le Congo datent respectivement du 7 août 2002 et du 7 novembre 2002 ;

- ***La convention Recherche et Sauvetage de 1979 (Search And Rescue , SAR)*** relative à la recherche et le sauvetage en mer adoptée à Hambourg en 1979 entrée en vigueur en 1985. Elle a pour objectif la mise au point d'un plan international dans le cadre duquel les opérations de sauvetage des personnes en détresse en mer, quel que soit le lieu où elles se déroulent, seront coordonnées par une ou plusieurs organisations SAR sans tenir compte des frontières ;
- ***La Convention relative à la facilitation du trafic maritime international de 1965*** (Facilitation of International Maritime Traffic). La facilitation du trafic maritime international peut être appréhendée comme la simplification et l'harmonisation des procédures et des documents, l'optimisation des opérations physiques, des coûts et de l'information sur le trafic maritime international ;
- ***La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL*** de 1973 (Convention for the Prevention of Pollution from ships) et les 5 annexes MARPOL 73/78 ;
- ***Le protocole de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*** (Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC PROT 1992). Ce protocole retient la responsabilité de plein droit du propriétaire du pétrolier pollueur et oblige ce dernier à constituer, pour indemniser les victimes, un fonds de limitation de responsabilité calculé selon l'importance du tonnage du navire concerné ;
- ***Le protocole de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*** (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, FUND PROT 1992). Ce fonds de réparation est complémentaire à celui du fonds de limitation des responsabilités CLC et est estimé jusqu'à hauteur de 188 millions d'euros à ce jour ;

- ***La convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*** (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC 1976). Cette convention est l'instrument de référence sur la responsabilité civile pour le transport maritime ;
- ***La Convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime*** (SALVAGE 1989)  
 Cette convention ; ratifiée par le Congo le 7 septembre 2004 et entrée en vigueur l'année suivante à la même date, complète les règles de la Convention de Bruxelles de 1910 en élargissant notamment le champ d'application de la notion d'assistance et précise les droits et obligations des parties au contrat d'assistance, notamment en matière de prévention de l'environnement ;
- ***la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990*** (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 ; OPRC 1990) ;
- La République du Congo vient de franchir un pas déterminant dans le domaine maritime avec la promulgation de la ***loi n° 4-2008 du 30 janvier 2008 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer***. Cette ratification intervient 26 ans après la signature de cette convention en 1982 ;
- ***La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite «Règles de Rotterdam»*** du 11 décembre 2008. La République du Congo a *signé cette convention* le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas). Le Congo a ratifié cette convention par loi n° 11-2001 du 26 décembre 2001, autorisant la ratification de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg) ;
- ***La charte africaine des transports maritimes*** de 1994. Le Congo signe cette charte le 26 mai 1999. Amendée à Durban (Afrique du Sud) du 12 au 16 octobre 2009, cette charte vise à mettre en application des politiques harmonisées de transport maritime capables de favoriser la croissance et le développement des flottes marchandes africaines, les infrastructures maritimes, la protection des intérêts des chargeurs, la facilitation du transport en transit, la protection du continent contre les menaces de sûreté et de sécurité maritimes ; et

- *Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (International Ship and Port Security ISPS) est applicable en République du Congo depuis le 1er juillet 2004. Il vise à sécuriser les transports maritimes et éviter les attentats, ainsi que les actes illicites contre les navires ou les installations portuaires. *Le port Autonome de Pointe noire est conforme aux exigences du code ISPS.*

## ACCORDS MARITIMES REGIONAUX

- *Charte maritime d'Abidjan*<sup>268</sup> de 1975 dont le but est de doter la région d'une véritable politique maritime pour la région africaine de l'ouest et du centre. La création de l'OMAO et la signature du MOU d'Abuja en 1999 sont comptés par mi les résultats pertinents de la mise en œuvre de cette charte maritime d'Abidjan et bien d'autres ;
- *Convention du 21 juin 1984 portant création du comité des pêches du golfe de guinée* qui a pour objectif de coordonner, harmoniser et de développer l'exploitation des pêcheries, eu égard aux stocks communs se trouvant dans l'ensemble de leurs zones de pêche.
- *Convention d'Abidjan*<sup>269</sup> sur la coopération pour la protection, la gestion et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la région de l'Afrique de l'ouest et du centre ainsi que son protocole additionnel. Elle s'applique à la pollution par les navires, la pollution due aux opérations d'immersion, la pollution tellurique, la pollution résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et la pollution d'origine atmosphérique et transatmosphérique ;

---

<sup>268</sup> Les 25 pays de la région de l'Afrique de l'ouest et du centre, réunis à Abidjan le 17 mai 1975, ont adopté la charte des transports maritimes appelée «Charte d'Abidjan». Cet instrument, consacrant la volonté de ces États de se doter d'une véritable politique maritime régionale, a tracé les grandes directives et principes de la politique à suivre pour la promotion de l'économie maritime, le développement des compagnies de navigation maritime, la protection des intérêts des chargeurs, les ports, la facilitation du commerce de transit des pays sans littoral, les études et la formation.

<sup>269</sup> Un accord-cadre de coopération entre les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en matière de protection et de gestion des zones côtières et marines. 22 Etats de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont signé la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières et le Protocole y relatif depuis son adoption à Abidjan le 23mars 1981, mais seulement 12 les ont ratifiés.

- *Le règlement n° 03/01-UEAC-088-CM-06 du 3 août 2001* portant code communautaire révisé de la marine marchande des pays de la CEMAC<sup>270</sup> régissant le droit du transport maritime dans la sous région Afrique centrale. Ce code, récemment amendée, constitue un instrument juridique performant en matière de transports maritimes pour les pays de la CEMAC. Il devrait favoriser à la fois l'harmonisation et la modernisation des législations maritimes des pays membres de la communauté. Elle permettra de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté maritimes dans la CEMAC ; et
- **l'accord multilatéral** signé par *les Etats de la région SAR du Nigeria*<sup>271</sup> en 2008. Il constitue le cadre juridique devant régir l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse dans les eaux maritimes de la région SAR d'Afrique de l'ouest et du centre.

---

<sup>270</sup> Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Il s'est tenu du 03 au 05 juin à Brazzaville, un atelier préparatoire de la commission de révision du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Cette révision du code communautaire de la marine marchande est justifiée par le souci de la CEMAC de faire efficacement face aux nouveaux enjeux apparus dans le monde maritime et marqués particulièrement par l'entrée en vigueur du code ISPS, l'adoption de la convention internationale sur le travail maritime le 23 février 2006 par l'OIT, les mutations constatées dans le domaine de la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires (nouvelles règles MARPOL) et en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (nouveaux protocoles CLC et FIPOL), les évolutions opérées dans le secteur des transports maritimes internationaux de marchandises et l'entrée en vigueur des divers actes uniformes OHADA.

<sup>271</sup> La région SAR du Nigeria est composée des pays tels la République du Congo, la République démocratique du Congo (RDC), la Guinée équatoriale, le Togo, le Gabon, le Cameroun, le Nigeria, le Bénin et Sao Tome et Principe. Basé à Lagos, ce centre est doté d'équipements techniques et de communication, d'un hélicoptère, des vedettes de surveillance et de sauvetage, des ambulances. L'OMI dispose de cinq centres régionaux de coordination de la recherche et du sauvetage maritimes en Afrique, notamment au Liberia, au Kenya, au Nigeria, au Maroc et en Afrique du Sud. Source : site web officiel du Congo-Brazzaville (<http://www.congo-site.com/>).

## ACCORDS MARITIMES BILATERAUX

- Séparés par le majestueux fleuve Congo, La République du Congo et la République Démocratique du Congo disposent des relations de coopération dans le domaine maritime. Cet *accord maritime* a été signé le 27 novembre 2000 à Brazzaville ;
- *Protocole d'accord de pêche entre le Congo et le Gabon du 9 novembre 1982*<sup>272</sup> dans lequel les navires de pêche de l'un et de l'autre Etat peuvent pratiquer la pêche dans les eaux sous juridiction de l'un ou l'autre pays ;
- le Congo avait signé avec la Chine *un accord sur les transports maritimes attribuant aux navires des deux pays le traitement de la nation la plus favorisée en 1962*<sup>273</sup>. L'article 2 de cet accord précise que « quant aux navires mentionnées dans l'article premier et à leurs équipages, lors de leur navigation dans les eaux territoriales de l'autre partie, ainsi que lors leur entrée, sortie ou mouillage dans ses ports, les deux parties contractantes s'attribueront l'une et l'autre le traitement de la nation la plus favorisée, qui devra être également appliqué à la perception des impôts ; taxes et frais à l'observation des règlements et formalités concernant les douanes, la quarantaine et les ports ;
- La République du Congo et la France disposent d'un *accord de coopération maritime* signé en 1974. la partie congolaise vise une assistance française dans le domaine de la sécurité maritime et de l'administration des gens de mer ;
- Le protocole *d'accord relatif aux transports maritimes et aériens*<sup>274</sup> conclu entre le Congo et la République Fédérale de l'Allemagne poursuit la même logique avec l'accord relatif à la Chine (de 1962) ;

---

<sup>272</sup> C. BATOUDILA, *op cit*, p.65.

<sup>273</sup> Cf. Le journal officiel du Congo en date du 1<sup>er</sup> décembre 1962, p.885.

<sup>274</sup> Cf. Le journal officiel du Congo en date du 15 décembre 1964, p.1009.

- Le Royaume du Maroc et le Congo sont liés par un accord maritime, signé le 23 février 2009 en terre marocaine. Il vise à établir et promouvoir les relations maritimes entre les deux pays, à assurer une meilleure coordination du trafic maritime bilatéral et du transport maritime y afférent, à développer la coopération technique en matière de formation, d'assistance et d'échanges d'informations maritimes ;
- **L'accord maritime** entre le Congo et l'Algérie a été signé le 27 mai 2006 à Alger. Cet accord de coopération maritime prévoit la formation des cadres congolais à l'Institut supérieur maritime (ISM) de Bou-Ismaïl en Algérie, la promotion et le développement de la navigation maritime, la mise au point d'une politique unifiée basée sur le principe de la participation et de la complémentarité entre les flottes des deux pays ;
- **L'accord maritime entre le Congo et l'Italie** a été signé en septembre 2006 à Brazzaville. Cet accord prévoit au-delà de la coopération, la formation des cadres congolais du secteur maritime, les échanges d'expériences et d'informations. Cet accord vise également à assurer la sécurité et la sûreté de la navigation maritime sur la base des normes régissant le transport maritime international ; et
- **L'accord de coopération maritime** signé par le Congo et le Nigeria en 2001 met un accent sur les échanges d'expériences et la formation des cadres congolais à l'académie maritime d'Oron (Nigeria) ;

Aux accords ci-dessus officiellement signés s'ajoutent les accords en cours de signature suivants :

- La Namibie et le Congo ont engagé la procédure de signature d'un **protocole d'accord** depuis mars 2009 sur la pêche. Les engagements pris porteront à la fois sur les échanges économiques entre les deux pays en matière de production halieutique mais aussi sur la formation des futurs pêcheurs. L'objectif est de développer une véritable filière de la pêche et de l'aquaculture au Congo ;
- **Accord maritime entre le Congo et l'Afrique du Sud** en chantier depuis 2005. cet accord, normalement prévu être signé en mai 2009, permettra l'échange d'expériences entre les deux pays en matière de formation du personnel maritime, de contrôle des navires et de sécurité maritime ; et

- La République du Congo et le Brésil entendent conclure *un accord maritime* depuis avril 2009.

## TABLEAU D' ACTIONS POSSIBLES EN HAUTE MER POUR UN NAVIRE DE GUERRE

Navires privés étrangers ou de nationalité incertaine qu'un navire de guerre peut "visiter" en haute mer de sa propre initiative	Textes de référence	Suites possibles
Navire national qui dissimule sa nationalité.	Convention CMB, art. 110.	Déroutement. Saisie.
Navire pirate.	Convention CMB, art. 100 à 107.	Saisie. Tribunaux de l'État du navire de guerre compétent pour juger les pirates.
Navire transporteur d'esclaves.	Convention CMB, art. 99 et 110.	Concertation avec l'État du pavillon après la visite.
Navire poursuivi depuis les eaux placées sous juridiction nationale.	Convention CMB, art. 111.	Déroutement. Saisie.
Navire qui diffuse des émissions non autorisées depuis la haute mer.	Convention CMB, art. 109-110.	Immobilisation du navire. Arrestation personnes. Saisie du matériel.
Navires privés étrangers ou de nationalité incertaine qu'un navire de guerre peut "visiter" en haute mer en vertu d'une convention particulière	Textes de référence	Suites possibles
Navire victime d'un acte de terrorisme	Convention de Rome 1988 plus son protocole de 2005 signé à Londres.	Répression des infractions devant les tribunaux.
Navire qui se livre au trafic illicite des stupéfiants.	Convention CMB, art. 108. Convention de Vienne 1988.	Mesures définies avec l'État du pavillon.

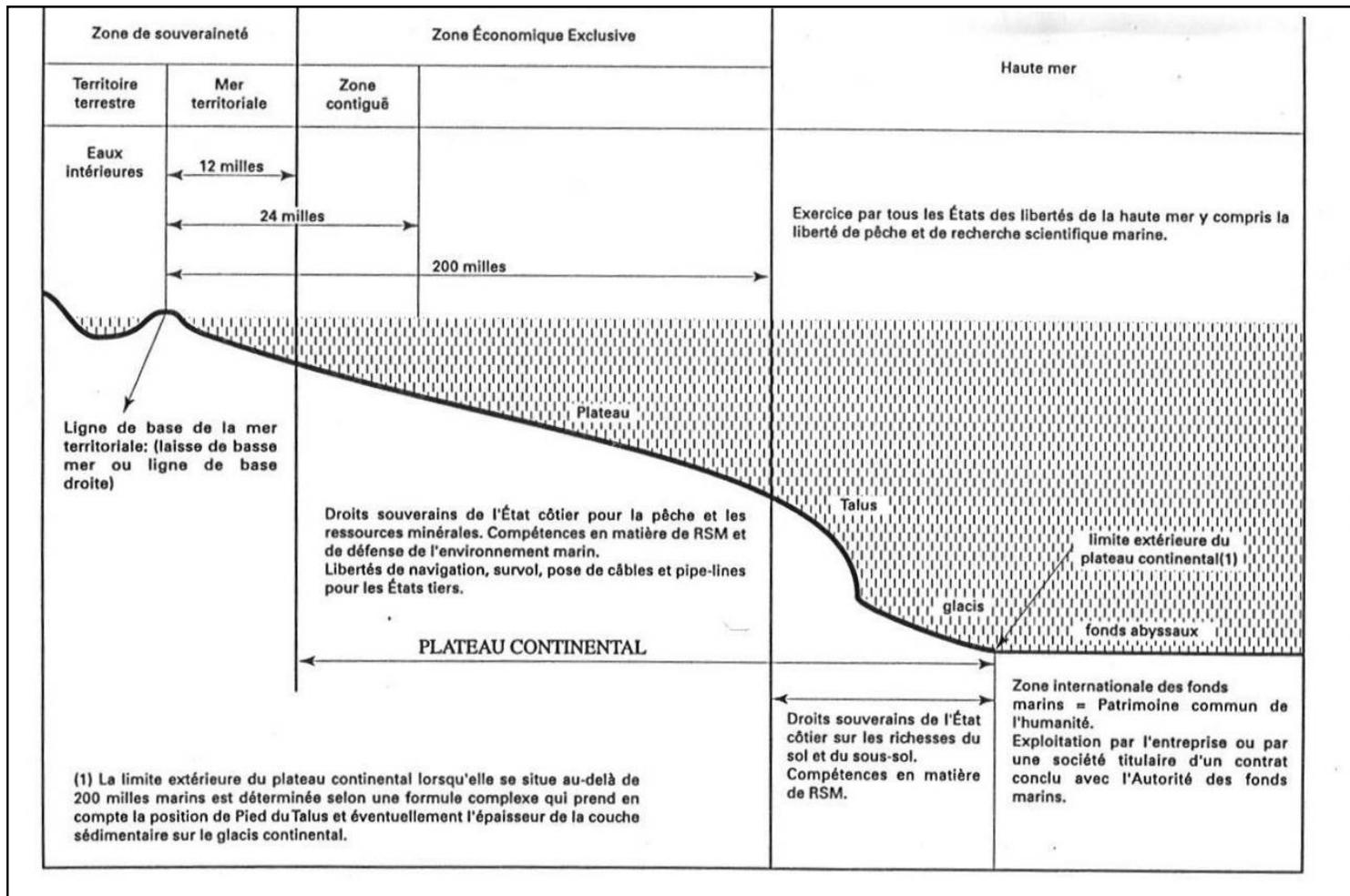
**POUVOIRS DE POLICE DES NAVIRES DE GUERRE A L'EGARD  
DES NAVIRES PRIVES EN FONCTION DES DIFFERENTES  
ZONES MARITIMES**

EAUX CONCERNEES	NAVIRES DE COMMERCE CONGOLAIS		NAVIRES ETRANGERS	
	TYPES DE POLICE	MODALITES	TYPES DE POLICE	MODALITES
Mer territoriale congolaise	Police générale	Visite (V) et Déroutement (D)	Défense souveraineté.	Respecter passage inoffensif - Si passage non inoffensif : V - D Possibilité de poursuite en haute mer.
Zone économique congolaise	Police pavillon.	Visite - Déroutement.	Défense des droits souverains (pêche, Pollution etc.).	Respecter liberté navigation sauf si atteinte aux droits V – D. Possibilité de poursuite en haute mer.
Haute mer.	Police pavillon	Visite - Déroutement	Polices haute mer.	Voir : Partie II. Chapitre 2. Section B : B.4.2
Zone économique exclusive étrangère	Police pavillon.	Visite - Déroutement à condition de ne pas attenter aux droits souverains de l'Etat côtier.	Polices de haute mer.	Voir : Partie II. Chapitre 2. Section B : B.4.2
Eaux territoriales étrangères.	Police pavillon	Sous réserve que le bâtiment de guerre observe le passage inoffensif.	NEANT	
Eaux intérieures étrangères.	Police pavillon sous réserve droits de l'Etat de séjour.	A condition de ne pas troubler l'ordre public de l'Etat de séjour.	NEANT	

**LIBERTES ET RESTRICTIONS DE LA NAVIGATION  
DU NAVIRE DE GUERRE DANS LES ESPACES  
MARITIMES ETRANGERS**

ESPACE MARITIME	REGIME	POSSIBILITES	RESTRICTION DES LIBERTES
Haute mer	Liberté	Toute manœuvre et exercices	
ZEE	Liberté	Toute manœuvre et exercices	Interdiction d'attenter aux droits souverains de l'Etat côtier.
Mer territoriale	Passage inoffensif.	Passage continu et rapide - Navires.	- Interdiction survol - Interdiction manœuvres militaires.
Eaux intérieures	Accès selon conditions - Etat côtier.	Loi du pavillon applicable à bord  Immunité complète.	Interdiction d'enfreindre les règlements de l'Etat de séjour.

## DELIMITATION DES ZONES MARITIME SUIVANT LA CMB



*Source: Jean Pierre BEURIER, « Droits maritimes », Dalloz action, 2006-2007*

## DOCUMENTATION DES NAVIRES A EXAMINER LORS DE LA VISITE

Nom du document	Principal contenu
<b>Journal de navigation :</b>	Renseignements quotidiens sur la navigation d'un navire (positionnement, transit, mouillage, manœuvres, configuration de propulsion ou de production d'énergie etc.) puis les éléments environnementaux (état de la mer, nébulosité, marée, vents, houle etc.) correspondant aux traversées successives (zone de navigation).
<b>Journal de bord</b>	Evénements survenus à bord et aussi: le cap, la vitesse, les positions à des heures données et les conditions météorologiques.
<b>Journal de transmission :</b>	Synthèse du trafic des communications en provenance ou à destination du navire.
<b>Liste de passagers :</b>	C'est un document qui liste tous les passagers à bord du navire (navire à passagers).
<b>Liste des escales :</b>	Escales effectuées par le navire en précisant pour chaque port d'escale les horaires d'arrivée et de départ.
<b>Rôle de l'équipage :</b>	Liste nominative de tout l'équipage du navire en précisant le poste occupé le niveau de qualification, l'âge, la nationalité et les références du passeport. Ce document permet d'identifier éventuellement les clandestins embarqués par le navire.
<b>Certificat d'enregistrement:</b>	Caractéristiques techniques du navire ; données intrinsèques du navire (Nom du navire, indicatif international du navire son compartimentage, nationalité du navire, le port d'attache, sa date et lieu de construction, indications sur les particularités de son appareil propulsif etc.)
<b>manifeste de la cargaison</b>	Informations sur la nature de la cargaison ou du fret transporté par le navire (description, cubage, consignés etc.).
<b>Connaissance:</b>	Contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime où sont contresignés la nature, le poids et les marques des marchandises embarquées. Cette pièce est signée par le capitaine après réception des marchandises, avec l'engagement de les remettre dans l'état où il les a reçues, au lieu de destination, sauf périls et accidents en mer.
<b>Document de sortie de port</b>	Document attestant la sortie d'un port, délivré par les autorités du port d'escale.

LEXIQUE EQUIPE DE VISITE  
FRANÇAIS - ANGLAIS

*Source : Dictionnaire anglo-français des termes de la Marine, Ecole navale.*

### La visite en mer

Français	Anglais
Une enquête de pavillon	A visit
Rassemblez-vous, réunissez-vous sur le pont principal !	Please, muster the whole crew on the main deck!
Restez à votre poste!	Stay at your station!
Passez devant!	You go first
Montez!	Go up!
Descendez!	Go down!
Allumez / éteignez la lumière!	Switch on / off the light(s)!
Attendez!	Wait!
Avancez !	One step forward!
Reculez !	One step backward!
En arrière!	Back! Back!
Ouvrez !	Open!
Fermez!	Close!

Forcez cette porte!	Force this door open!
Aidez-moi!	Help me! Give me a hand!
Faites silence s'il vous plaît!	Quiet please!
Stoppez l'échelle de pilote sur bâbord/tribord !	Rig / Get the pilot ladder down on portside / starboardside
Nous arrivons en zodiac	We'll get to you on board a RRC (Rubber Raiding Craft) / RIB
La ligne de vie	The life line
Montrez-moi vos papiers de bord	Show me your log books
Est-ce de la drogue?	Is this drug?
Est-ce de la farine ?	Is this flour?
Qu'avez-vous dans les soutes?	What have you got in these storerooms / holds?

### Les hommes

Français	Anglais
Le Commandant (Marine Nationale)	The Captain / commanding officer (C.O.)
Le second (Marine Nationale)	The executive officer (X.O.)
Le commissaire (Marine Nationale)	The pursuer / paymaster
Le Commandant (Marine marchande)	The captain / skipper / master
Le second (Marine marchande)	The chief mate / chief officer
Le chef mécanicien (Marine marchande)	The chief engineer
L'équipage	The crew
Un passager clandestin (Marine marchande)	A stowaway / clandestine
Le bosco	The boson
Un manœuvrier	A deckhand

Le cuisinier	The cook
L'équipe de visite	The boarding / visit and search team
Chef de l'équipe de visite	The boarding officer
Elément de commandement	Chief team
Elément d'investigation	Sweep team
Elément de protection	Security team
Déroutement	Diversion
Dérouter	To divert
Dernière visite	Latest port of call

### Les zones du navire

Français	Anglais
L'avant	The bow
L'arrière	The stern
Tribord	Starboard
Bâbord	Port
La passerelle	The bridge
Le pont	The deck
PC machines	The engine control room
Les cales	The holds
La chambre du CDT	The captain's room
Le carré des officiers	The officers' messroom
Le mess	The mess / canteen / mess hall
Le poste d'équipage	The crew's accomodation
La buanderie	The wash room / laundry

La plage avant	The forecastle deck / foc's'le
La plage arrière	The quarter-deck / rear deck / stern deck
Le faux pont	The second deck
La cuisine	The galley
Une soute à vivres	A store room
Une cale à marchandises	A cargo compartment / hold / well
Le puits aux chaînes	The cable well / chain locker
Une chambre	A cabin / room
Un caisson	A locker
Le PC radio	The radio room
La salle des machines	The engine room
Un local	A room
Un local poubelle	A dustbin room

## Les documents du bord

<b>Français</b>	<b>Anglais</b>
Nationalité / numéro	Flag / number
Cargaison	Cargo
Certificat d'enregistrement	Certificate of registry
Certificat sanitaire	Health certificate
Charte-partie	Charter-party
Compartimentage	subdivision
Connaissance	Bill of lading
Tonnage net	Net tonnage
Destinataire	Notify address / consignes
Document de sortie de port	Port clearance certificate
Enregistrement/ immatriculation	Registry
Indicatif international	International call sign
Journal de bord	Ship's log

Journal de navigation	Log book
Journal de transmissions	Radio log
Loi Manifeste de cargaison	Law Cargo manifest
Manifeste de jauge	Registered tonnage certificate
Manifeste douanier	Custom manifest

Un navire de commerce	A merchant ship / vessel
Un navire à propulsion nucléaire	A nuclear propelled ship
Un navire de mer	An ocean ship
Un ravitailleur	A replenishment ship
Un bâtiment école	A training ship
Un bâtiment de guerre	A warship
Un boutre	A dhow

## Les types de bâtiments

<b>Français</b>	<b>Anglais</b>
Un vraquier	A bulk carrier
Un porte-conteneurs	A container ship / carrier
Un bâtiment Amiral	A flagship
Un navire à turbines à gaz	A gas-turbine ship
Un navire hôpital	A hospital ship
Un bateau feu	A light ship

## La prise en compte

Français	Anglais
Couchez-vous !	Lie down! / Duck!
Haut les mains , les mains en l'air !	Hands up!
Mains sur la tête	Put your hands over your head !
Lâche ton arme !	Drop your weapon / gun
Tourne-toi !	Turn round!
À genoux !	On your knees!
Croise les jambes !	Cross your feet / legs!
Croise les doigts !	Cross your fingers!
Un pas à droite !	One step to your right!
À gauche !	One step to your left!
En avant !	One step forward!
En arrière !	One step back!
Tourne la tête à droite !	Turn your head to the right!

Monte / descends!	Get up! / get down!
Sur le ventre !	(lie down) on your front!
Sur le dos !	(lie down) on your back!
Reste assis !	Don't get up!
Regarde devant!	Look in front of you!
Les mains sur le mur !	Hands on the wall!
Recule les pieds!	Move your feet back!
Encore !	More!
Je vais te fouiller	I'm going to search you
Je vais te menotter	I'm going to handcuff you
Y a t-il des explosifs?	Are there any explosives?

## La lutte contre la drogue

Français	Anglais
La brigade des stupéfiants	Central Drugs Intelligence Unit / squad
L'office américain de lutte contre le trafic de drogue	Drug Enforcement Agency (DEA)
Le plan de lutte contre la drogue	Anti-drug plan
Infiltrer un réseau	To infiltrate a ring
Le chien renifleur	The drug-sniffing dog
Flairer	To smell, nose out
Fouiller qn	To search sb
Faire une saisie	To make a seizure
Saisir	To seize
Etre arrêté pour détention de stupéfiants	To be arrested on narcotics charges
Démanteler un réseau	To dismantle a ring
Le trafic d'influence	Influence peddling

## Le contrôle de l'immigration

Français	Anglais
Les conditions d'obtention de visa	Visa requirements
La fraude au visa	Visa fraud
Falsifier	To falsify, to tamper
Les papiers falsifiés	Tampered documents
Faux, falsifié	Forged, fake, false
Les faux papiers	Forged identify papers / fake identification / ID
Être muni de faux papiers	To be armed with false documents
Le contrôle d'identité	Identity check
Le permis de séjour	Residence permit
Le permis de travail	Work permit
Chasser les immigrés clandestins	To root out the illegal immigrants
Entrer clandestinement	To smuggle in
Sans papiers	Undocumented

Empêcher les immigrants d'entrer	To keep immigrants out
L'interdiction de séjour	Banning / exclusion order
Expulser	To expel
Etre refoulé	To be turned back
Renvoyer par bateau	To ship back

## La Météo

Français	Anglais
accalmie	lull, smooth
arc en ciel	rainbow
averse passagère	passing shower
avis de tempête	storm warning
baisse du baromètre	falling of the barometer
banc de brume	fog bank
basse pression	low pressure
beau temps	fair weather
bourrasque, grain	squall
brise	breeze
brouillard	fog
bruine	drizzle
brume	mist
brume légère	haze
climat	climate

coup de vent	gale
Crachin	fine drizzle
Cyclone	cyclone
Dépression	depression
échelle de Beaufort	Beaufort wind scale
Eclair	lighting
Eclaircie	clear spot
état de l'atmosphère	atmospheric conditions
Etouffant	oppressive, sultry
Foudre	thunderbolt
Fraîchir	to freshen
Froid	cold
front froid	cold front
Gelée	frost
Glacial	icy
Grêle	hail
gros temps	heavy weather

grosse chaleur	heat
grosse pluie	heavy rain
haute pression, anticyclone	light pressure
le baromètre est au beau fixe	the barometer is set fair
le baromètre est au variable	the barometer is at change
mollir, faiblir	slacken
nuage	cloud
nuageux	cloudy
ondée, averse	(rain)shower
orageux	stormy
ouragan	hurricane
pleuvoir à verse	to pour down
pluie	rain
pluie et neige mêlées	sleet
pluie fine	light rain

prévisions météo	weather forecast
quel temps fait-il ?	what's the weather like?
rafale	gust
sans nuages	cloudness
se lever	to lift
tempête	storm
temps sec	dry weather
tonnerre	thunder
tornade	tornado
tourbillon	whirlwind
typhon	typhoon
vent	wind
vent alizé	trade wind
vent du large	offshore wind
vents d'ouest	westerlies
vents dominants	prevailing winds

## INFORMATIONS A EXTRAIRE DE L'EXAMEN DES DOCUMENTS

Français	Anglais
Nom du navire	<i>ship name</i>
Nationalité du navire	<i>flag</i>
Port d'attache :	<i>home port</i>
Port d'immatriculation	<i>port of registry</i>
Armateur	<i>ship owner</i>
Affréteur :	<i>shipper, charterer</i>
Taille de l'équipage	<i>ship's complement</i>
Nom de la compagnie	<i>company's name</i>
Tonnage brut	<i>gross tonnage</i>
Tonnage net	<i>net tonnage</i>
Journal de navigation :	<i>log book</i>
Journal de transmission	<i>radio log</i>
Liste de passagers	<i>passengers list</i>
Document de sortie de port	<i>port clearance certificate</i>
Rôle de l'équipage	<i>manning certificate – crew list</i>
Certificat d'enregistrement:	<i>certificat of registry</i>
Liste des escales :	<i>port of call list</i>
manifeste de la cargaison :	<i>cargo manifest</i>
Connaissance:	<i>bill of lading</i>

C'est à partir de ces éléments que le chef de l'équipe de visite compare les données fournies par le navire focal à la CELCOM et celles contenues dans les documents pour déterminer les éventuelles irrégularités.

## DOCUMENTATION UTILE AU COM

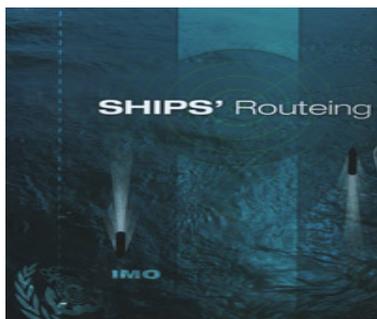
## 1-FLOTTE DE COMBAT.

Almanach français (vente libre) recensant l'ensemble des bâtiments des marines de guerre du monde.



## 2-SHIPS ROUTEING.

Ouvrage publié par l'OMI qui liste tous les Dispositifs de Séparation de Trafic agréés (par elle) dans le monde et toutes les informations nautiques qui s'y rattachent.

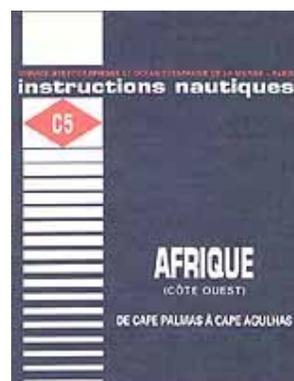


## 3-INSTRUCTIONS NAUTIQUES.

Ce sont des ouvrages édités par le SHOM qui donnent à un navigateur les informations relatives à sa zone de navigation (courants, balisage, ports, DST, marées, vagues,

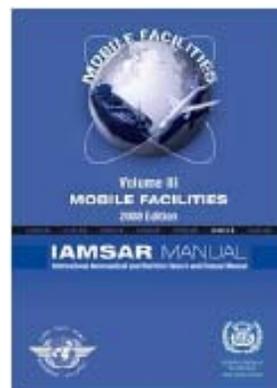
réglementation...). L'édition qui concerne notre région est :

C5-INA Afrique (côte Ouest) - De Cape Palmas à Cape Agulhas 2010.



## 4-IAMSAR<sup>275</sup>.

Conjointement édité par l'OMI et l'OACI<sup>276</sup>, cet ouvrage est la référence dans le cadre de la recherche et du sauvetage en mer. C'est la manuel à partir duquel qu'il faut s'appuyer pour élaborer des planchettes de réaction pour la conduite du SAR.

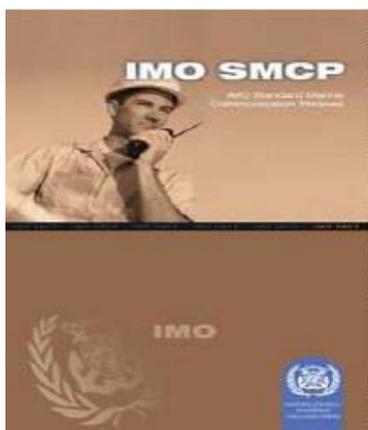


<sup>275</sup> International Aeronautical and Maritime Search and Rescue.

<sup>276</sup> Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

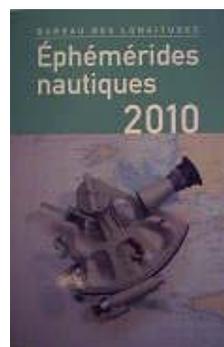
## 5-SMCP<sup>277</sup>.

Le SMCP a pour objectif de proposer un langage (en anglais) normalisé afin de faciliter la compréhension et ainsi d'éviter les malentendus souvent sources d'incidents. On y retrouve des phrase types pour des communications à bord, navires – navires et navires –terre dans des domaines couvrant la sécurité maritime (navigation, météo, et SAR...).



## 6-EPHEMERIDES NAUTIQUES.

C'est un ouvrage à partir duquel on calcule les levers et couchers d'un certain nombre d'astres. Les plus importants pour nous seront le soleil et lune.



## 7-LIVRE DES FEUX.

Les Livres des Feux et des Signaux de Brume énumèrent les caractères des aides à la navigation, lumineuses et sonores, pour le monde entier. Ils décrivent également les phares, balises et bouées qui les supportent et donnent leur position géographique. L'édition correspondant à notre sous-région est : CB-FNA Atlantique : de l'Espagne à l'Afrique du Sud.



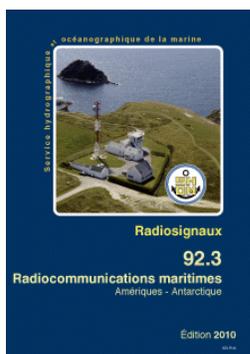
## 8-RADIOSIGNAUX.

Ces ouvrages servent à la localisation (radionavigation), à la communication en mer (radiocommunication) et à la réception des renseignements relatifs à la navigation

<sup>277</sup> Standart Maritime Communication Phrases.

(avertissements de navigation) ou à la météorologie.

Ils donnent les caractéristiques des aides radioélectriques à la navigation partout dans le monde. L'édition correspondant à notre zone est : 922-RNA Radiocommunications maritimes (volume 2) - Afrique - Asie – Australasie.



## 9-INDICATIFS INTERNATIONAUX DES NAVIRES : *MMSI*<sup>278</sup>.

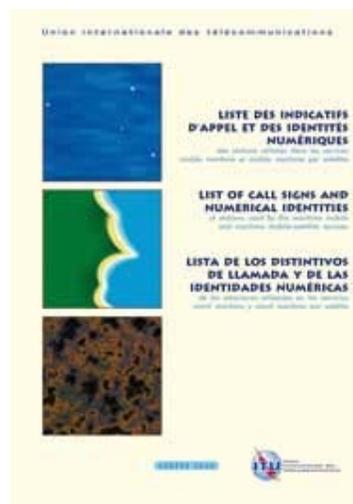
Le MMSI est un code de neuf chiffres que l'agence d'attribution de fréquence de l'Etat de pavillon attribue à un navire exploitant des équipements radio dotés notamment de l'ASN<sup>279</sup> utilisé dans le cadre du *SMDSM*<sup>280</sup>. Il permet une identification sûre du navire par les centres de secours tout spécialement

<sup>278</sup> Maritime Mobil Service Identification.

<sup>279</sup> Appel Sélectif Numérique est un mode de communication utilisant une technique de transmission automatique des appels codés en format numérique avec un système de détection d'erreur. L'ASN permet d'appeler sélectivement une station de navire ou une station terrestre. Une simple pression sur un bouton permet de lancer une alerte de détresse automatiquement à toute station.

<sup>280</sup> Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer.

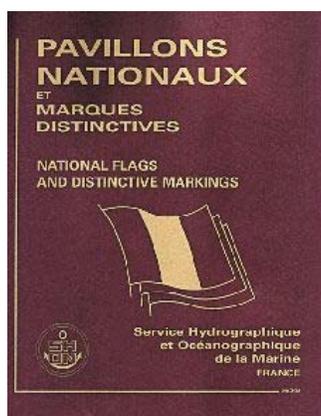
en cas de détresse. Cet ouvrage édité par l'UIT<sup>281</sup> contient la liste mondiale des MMSI.



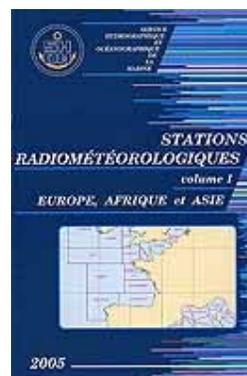
## 10-ALBUM DES PAVILLONS.

Cet ouvrage édité par le SHOM contient toutes les informations disponibles relatives aux pavillons et drapeaux depuis les emblèmes nationaux jusqu'aux drapeaux des Chefs d'Etat, les marques distinctives des autorités civiles et navales, les pavillons de Beupré, les flammes de guerre, ainsi que les cocardes d'aviation.

<sup>281</sup> Union Internationale des Télécommunications.

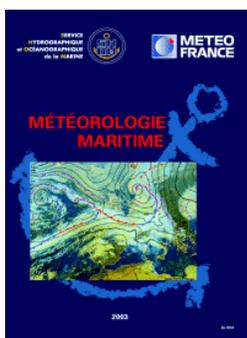


zone est : 961-RNA Stations radiométéorologiques (volume 1) - Europe, Afrique et Asie.



## 11-MANUELS DE METEOROLOGIE MARITIME.

Cet ouvrage est pratique à l'usage des navigateurs pour comprendre la météorologie générale et tropicale, recevoir, interpréter et utiliser l'information météorologique diffusée en mer.



Par ailleurs l'ouvrage qui récence l'ensemble des stations météo dans notre

Ordonnance n° 047/77 du 9 septembre modifiant l'article 2 de  
l'ordonnance du 18 OCTOBRE 1971

Page 1

Ordinance No. 049/77 of 20 December  
amending article 2 of Ordinance 26/71 of 18 October 1971

Article 1

The present Ordinance amends article 2 of Ordinance No. 26/71 of 18 October 1971 on the territorial sea, marine pollution, the exercise of maritime fisheries and the exploitation of the products of the sea.

Article 2

The sovereignty of the People's Republic of the Congo extends beyond its territory to a distance of two hundred nautical miles measured from the low-water line along the coast.

This sovereignty extends to the airspace above the territorial sea as well as to the seabed and subsoil of that sea.

Article 3

The outermost points of the coast are determined by the following ordinances:

Point situated between the 5th and 6th parallels:

Longitude = 5°53, 5'S

Latitude = 8°22 E

Point situated between the 6th and 7th parallels:

Longitude = 6°43' S

Latitude = 9°06, 5 E

Article 4

The present ordinance is to be executed as a law of the State.

# Marche vers les systèmes d'Information et de commandement

Par l'Enseigne de Vaisseau  
de 1<sup>re</sup> classe  
**MIENAHOU Thérard**  
**Doriant Ibarol**  
Chef de section doctrine d'emploi  
(Etat-major de la marine nationale)

Tel un public sert de thermomètre à un art, tel les usagers d'une arme sont le plus en mesure d'en juger la capacité opérationnelle. Trois (3) lettres I, et S dans l'ordre SIC ont suffi pour servir d'acronyme à l'arme dite système d'informations et de communication faisant partie du large spectre du métier des Transmissions. Si la dextérité de Saint Eloi a convaincu les marins pour en faire leur saint patron, et si l'archange saint Michel reflète le mieux le panache des parachutistes, alors l'ange saint Gabriel, cité dans les textes ecclésiastiques comme le messager des cieux auprès des hommes, fait bien l'affaire des transmetteurs.

Si le métier du fantassin est l'infanterie ou encore celui du logisticien à approvisionner et acheminer les unités en matériels nécessaire dans les délais opérationnels, celui du transmetteur consiste schématiquement à aiguiller de l'information d'un point vers d'un autre pour assurer le suivi organique en temps de paix, opérationnel en temps de crise ou de guerre des unités et formations.

Reste au génie de l'homme de trouver les moyens et les méthodes adéquats pour acheminer cette



information aux points escomptés tout en gardant son intégralité et son caractère secret (chiffrement). Il faut alors s'adapter aux caprices du milieu physique qui sépare les points à desservir.

Via des transducteurs ou périphérique d'entrée suivant la nature de l'information à transmettre (voix, texte, image, vidéo...), un signal est créé et s'apprête à affronter son milieu de propagation (atmosphère, vide, eau, cuivre...) qui tentera toujours de le distordre ou de le déformer ou encore de le perturber d'où la nécessité d'un certain nombre de dispositions avant émission (modulation, codage...). Le signal, pouvant se définir de façon succincte comme agent vecteur de l'information, est de nature électromagnétique. Le coffret des équations régissant l'évolution spatio-temporelle du champ élec-

tromagnétique hérité du brillant physicien écossais Sir James Clerk Maxwell (1838- 1879) lègue aux transmetteurs cette alchimie leur permettant de transformer l'information en signal électromagnétique.

Comme la boule de neige qui roule sur une pente déclive déclara le physicien français Louis Duc de Broglie (1892- 1967) dans son ouvrage intitulé Physique et Microphysique, en tant qu'officier de marine, je ne peux murir ma réflexion sur ce sujet sans pourtant souligner l'onglet embarqué de ce métier d'où je puise d'ailleurs le socle de mes connaissances sur ce vaste domaine des transmissions.

Autant une unité de chars au champ de bataille veille précieusement sur sa liaison avec son commandement tactique duquel il reçoit les ordres autant une unité tactique navigante en posture de

crise ou de combat protège son matériel de transmission.

Le PC TELECOM, local du navire dédié à l'exploitation de sa chaîne de transmission, revêt déjà le caractère sensible du métier par la réglementation de son accès et ce depuis à quai. A l'appareillage, surtout au moment ultime du largage de la dernière aussière, dernier cordon ombilical du navire à la terre des hommes, le navire s'éloigne dans ce liquide amniotique océanique où le seul lien avec la terre devient l'apanage des ondes électromagnétiques, cœur du métier des transmissions. Commence une nouvelle vie dans ces mers et océans qui ont longtemps séparés les hommes mais qui aujourd'hui les unissent comme l'a écrit Christian Buchet, écrivain français dans la préface de son ouvrage intitulé: « Une autre histoire des océans et de l'homme ». Une vie dans ces flots où Neptune tenant à sa main droite son trident règne sans concession en déchainant à volonté les éléments de la nature (météorologie) tempête pourquoi pas rafale, pluie, cyclone, brouillard qui ne peuvent laisser indemne le plan d'eau (mer) qui à son tour soumet les navires aux brusques mouvements parfois rudes de tangage et de roulis, véritable école de la vie des marins où les midships viennent s'amariner.

Le niveau technologique embryonnaire dans le domaine des transmissions fait que les différentes Armées dans notre sous-région n'exploitent que la phonie généralement en HF, très connue pour son indiscretion électromagnétique et sa dépendance jour/nuit. L'absence d'appareil de chiffrement généralement constatée dans la chaîne de transmission rompt totalement avec la notion de confidentialité exigée par certains messages. La composante de la guerre électronique consistant à utiliser les indiscretions des émissions électroniques ou électro-

magnétiques des unités ennemies donne un préavis majeur dans la conduite d'une action militaire décisive.

Progressivement l'arme des transmissions sous son concept de SIC ne se réduit plus seulement à mettre en liaison phonique ou télégraphique une unité tactique navigante à son commandement opératif mais constitue une véritable aide à la décision. En effet le succès des opérations militaires réside désormais inéluctablement dans la capacité à transmettre et à exploiter rapidement des informations nombreuses et multiformes.

Dans le but de s'adapter au statut quo relatif aux menaces, crises et instabilité politique nées dans le sillage de la période post guerre froide. La tendance actuelle est la mise en place des outils informatiques permettant aux forces de remplir de façon optimale leurs missions dans ce nouveau contexte géopolitique mondiale. L'intégration sur une interface unique des systèmes d'information et de communication et des Systèmes d'Informations Géographiques (SIG) a été l'approche adoptée pour élaborer des systèmes dits systèmes d'information et de commandement. Cette synergie des ressources présente en bout de chaîne une interface graphique via un écran d'ordinateur sur laquelle le commandement opératif dispose de la situation tactique surface (mer) en temps réel. Cette technologie, qui exige la numérisation des théâtres d'opération (Air, Mer, Terre), permet aux échelons supérieurs de préparer et de conduire des opérations et surtout d'apprécier l'idée de manœuvre de leurs unités tactiques en disposant d'une vue panoramique conviviale du théâtre d'opération.

Le besoin de sécurité maritime collective exprimée par les Etats de l'Afrique centrale en faveur du Golfe de Guinée est un tremplin in-

commensurable pour aiguïser une réflexion vers une exploitation à l'échelle communautaire de cette télématique de commandement des forces dont l'apport est irréfutable dans la répression du terrorisme maritime (suivi automatique de la cinématique de pistes suspectes ou hostiles).

La mise en œuvre de la première session d'application en transmission à l'académie militaire Marien Ngouabi l'année académique passée donnerait à l'avenir le point départ du premier maillon de cette chaîne de processus visant à sensibiliser les forces à l'apport de cette technologie.

Etant étroitement attelée à la course du temps, l'évolution technologique des systèmes de communication est de nos jours une réalité indéniable. Les systèmes d'informations et de commandement sont la réponse au besoin des commandements opératifs de s'adapter à la nature des menaces actuelles afin de conduire de façon efficiente les missions qui leur sont assignées par la mise en réseau de toutes les ressources informatiques disponibles. Comme toute technologie informatique, cette dernière n'est pas à l'abri des bugs qui peuvent s'avérer très néfaste mais le principe de redondance des systèmes dans la conception de matériels militaires constitue un palliatif efficace. Cet article n'est aucunement une vision figée de la conception de l'apport des systèmes d'information et de communication au service de ladite arme transmission, mais simplement une esquisse de ma vision soumise aux critiques constructives de tous ceux qui ce sujet est centre d'intérêt. Toutefois n'est-il pas vrai d'affirmer que le succès d'une opération dépend non pas seulement de la puissance des armes et de la qualité des hommes mais aussi de l'aptitude des forces à maîtriser de l'information ? ■

## COMMUNIQUES DE PRESSE CEEAC



Economic Community of Central African States

Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

**COMMUNIQUE FINAL**

**DE LA 9<sup>ème</sup> REUNION DE LA COMMISSION DE DEFENSE ET DE  
SECURITE (CDS) DU CONSEIL DE PAIX ET DE SECURITE DE L'AFRIQUE  
CENTRALE (COPAX)**

**Kinshasa, République Démocratique du Congo, 04-05 décembre 2008**

1. Sur convocation du Président du conseil des Ministres du COPAX, son Excellence Monsieur TAMBWE MWAMBA, Ministre en charge des Affaires Etrangères du Gouvernement de la République Démocratique du Congo, il s'est Tenu du 04 au 05 décembre 2008 à Kinshasa, République Démocratique du Congo la 9<sup>ème</sup> réunion de la commission de défense et Sécurité (CDS) du Conseil de Paix et de sécurité de l'Afrique centrale (COPAX).
2. Ont pris part à cette réunion :
  - 2.1. Les Chefs d'Etat-major généraux ou des armées, les Commandants des Gendarmeries et Polices des pays membres de la CEEAC : Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, RCA, RDC et Tchad ;
  - 2.2. Les Représentants des Ministères en charge des Affaires étrangères et /ou de la coopération sous régionale des Gouvernements des Etats membres de la CEEAC : Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, RCA, RDC et Tchad ;
  - 2.3. La délégation de la CEEAC conduite par Son Excellence Monsieur Louis SYLVAIN-GOMA, Secrétaire Général de la CEEAC ;
  - 2.4. La délégation de Sao Tomé et Príncipe a été excusée.
3. La liste des participants est en annexe.
4. La séance d'ouverture a été ponctuée par trois allocutions :

4.1. Celle de Son Excellence Monsieur Louis SYLVAIN-GOMA secrétaire Général de la CEEAC qui a fait l'état des lieux sur la mise en place de l'architecture de paix et sécurité de l'Afrique centrale, donné une évaluation sur l'exécution de la mission de paix du COPAX en République Centrafricaine du 12 juillet au 30 novembre 2008, mission réalisée sous le mandat FOMUC 4, éclairé les aspects sécuritaires du Dialogue Politique entre l'Union Européenne (UE) et la communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEAC) du 10 novembre 2008 à Bruxelles, développé les traits caractéristiques de la situation sécuritaire en Afrique Centrale en se focalisant: particulièrement sur la situation sécurisante au Nord Kivu en République Démocratique du Congo ;

4.2. Celle de son Excellence Monsieur Ignace GATA MAVITA, Vice-ministre en charge des affaires étrangères du Gouvernement de la République Démocratique du Congo qui a fait un point exhaustif sur le fonctionnement des instances du COPAX, présenté la situation sécuritaire en Afrique centrale et particulièrement: en République Démocratique du Congo et donné les Orientations sur les objectifs visés par la 9<sup>ème</sup> CDS ;

4.3. Celle de son Excellence Monsieur Charles MWANDO NSIMBA, Ministre de la Défense Nationale et des Anciens Combattants du Gouvernement de la République Démocratique du Congo, qui a procédé à l'ouverture des travaux.

4.4. Son Excellence Monsieur Raymond TSHIBANDA, Ministre de la Coopération internationale et régionale du Gouvernement de la République Démocratique du Congo a également pris à la cérémonie d'ouverture.

5. Après la mise en place du Présidium de la réunion composé de :

- Président : Lieutenant-Général Didier ETUMBA LONGILA, CEMG des Forces armées de la RDC ;

-Vice-président : Général de division René Claude MEKA, CEMA du Cameroun ;

-1<sup>er</sup> Rapporteur : Général de division Charles Richard MONDJO, CEMG des Forces armées Congolaises ;

2<sup>ème</sup> Rapporteur : Tenente-général MARIO JOAO VENANCIO, représentant du CEMG des Forces Armées Angolaises.

Les membres de la CDC ont examiné les trois points de l'ordre du jour des travaux à savoir :  
- la présentation et l'analyse du dossier d'étude sur la stratégie de Sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golf e de Guinée ;

- La présentation et l'analyse du rapport de la 1<sup>ère</sup> mission du COPAX en RCA : MICOPAX 1 ;

L'analyse la situation sécuritaire en Afrique centrale avec un point particulier sur la République Démocratique du Congo et la formulation des propositions de la CDS.

6. s'agissant du dossier d'étude sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée présenté par le Contre Amiral SOSSA SIMAWANGO Marc, Directeur de l'étude, les membres de la CDS ont recommandé au conseil des Ministres du COPAX ;

6.1. D'instruire le Secrétaire Général de la CEEAC de mettre en place un groupe de travail restreint chargé d'étudier toutes les modalités pratiques pour la mise en œuvre de la stratégie formulée dans le dossier ;

6.2. De baptiser la structure qui sera responsable de la sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée en CENTRE DE COORDINATION REGIONALE POUR LA SECURITE MARITIME DE L'AFRIQUE CENTRALE (CRESMAC) ;

6.3. De réunir sous l'égide de la CEEAC les chefs d'états-majors généraux des armées du Cameroun, du Gabon, de Guinée Equatoriale et Sao Tomé et Principe, en vue de l'élaboration d'un plan de surveillance et de mise en commun des moyens pour démarrer la sécurisation effective de la zone D.

7. Analysant le rapport sur la MICOPAX 1 et ayant en esprit le bilan d'étape fait par son Excellence Monsieur le secrétaire Général de la CEEAC, les membres de la CDS ont recommandé au secrétariat général, conformément aux dispositions statutaires du COPAX :

7.1. De mettre en application le TUEM FORCE variante 1 qui consiste à confier aux commandants des détachements certaines tâches relevant du

COMFORCE ;

7.2. De trouver les voies et moyens de résoudre les problèmes posés par les préoccupations de la Force MICOPAX 1, tout en tenant compte des règlements en vigueur et des propositions faites ;

7.3. De proposer un plan de relève prévoyant à compter du 12 juillet 2009 l'introduction d'une compagnie d'infanterie des Forces Armées de la République Démocratique du Congo, la relève par la République du Congo de la compagnie de police intégrée de la République d'Angola, relève du peloton prévôtal de la République du Congo par la Guinée équatoriale et la relève de la compagnie d'infanterie Gabonaise par la république d'Angola.

8. Les membres de la CDS suggèrent au conseil des Ministres du COPAX de prendre en compte la nomination au moins trois mois avant, d'un officier général en prévision de la relève du COMOFORCE MICOPAX 1 qui devrait intervenir à compter du 12 juillet 2009. La relève du Chef d'Etat-major devrait cependant être différée d'environ trois mois de celle du COMFORCE, afin de permettre une meilleure transmission du commandement.

9. Analysant la situation sécuritaire présentée par le Secrétaire général de la CEEAC corroborée par les exposés respectifs des chefs d'états-majors généraux des armées, les membres de la CDS n'ont souligné que le contexte sous-régional reste marqué par la persistance des tensions au sein des Etats malgré des efforts louables au plan politique et institutionnel.

10. Les Chefs d'états-majors généraux des armées ont convenu d'encourager la tenue régulière des commissions mixtes sur les problèmes de sécurité et d'envisager une action vigoureuse visant la mise en Ouvre effective du « Programme frontières de l'Union Africaine » et de finaliser celui de la CEEAC en cours d'élaboration.

11. L'analyse de la situation de la RDC a fait l'objet d'une séance particulière à l'issue de laquelle les membres de la CDS ont :

- i. condamné les tentatives de déstabilisation de la RDC ;
- ii. Manifesté leur solidarité et leur appui aux efforts déployés en vue de restaurer de manière durable, la paix et la sécurité sur toute l'étendue du territoire de la RDC ;
- iii. Arrêté une combinaison d'options politiques, humanitaires et militaires à soumettre à la Conférence des chefs d'Etats et de Gouvernement, conformément aux engagements d'assistance mutuelle liant les Etats de la CEEAC.

12. Cette analyse a été honorée de la participation de son Excellence Henri EYEBE AYISSI, Ministre des relations extérieures de la république du Cameroun.

13. Après avoir épuisé les points inscrits à l'ordre du jour, les conférenciers ont :

13.1. Présenté leur vive et déférente gratitude à Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE Président de la République commandant Suprême des Forces Armées de la République démocratique du Congo et Président en exercice de la conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement de la CEEAC, pour les efforts sans cesse déployés dans la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Afrique Centrale ;

13.2. Exprimé leurs chaleureux remerciements au gouvernement et au peuple

Congolais pour toute l'attention et les moyens déployés qui ont permis le bon déroulement des travaux :

13.3. Exprimé enfin leur profonde solidarité à l'égard du Gouvernement en du peuple de la République démocratique du Congo gravement touchés dans leurs efforts d'unification et de sortie de crise du pays.

14. Les travaux ont été clôturés à dix sept heures, par Son Excellence Monsieur Charles MWANDO NSIMBA, Ministre de la Défense Nationale et des Anciens Combattants de la République Démocratique du Congo, en présence de son Excellence Raymond TSHIBANDA, Ministre de la Coopération Internationale et régionale du Gouvernement de la République Démocratique du Congo.

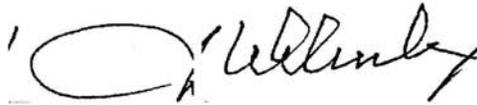
15. Fait à Kinshasa le 05 décembre 2008

Pour le secrétariat

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. GOMA', written over a set of diagonal lines. The signature is somewhat stylized and includes a small mark below it.

Général Louis Sylvain-GOMA

Le Président des travaux

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. LONGILA', written over a horizontal line.

Lieutenant –Général Didier ETUMBA LONGILA  
CEMG des Forces armées de la RDC



**COMMUNIQUE FINAL**  
**DE LA 9<sup>ème</sup> REUNION DE LA COMMISSION DE DEFENSE ET DE SECURITE**  
**(CDS) DU CONSEIL DE PAIX ET DE SECURITE DE L'AFRIQUE CENTRALE**  
**(COPAX)**

Kinshasa, République Démocratique du Congo, 04-05 décembre 2008

1. Sur convocation du Président du Conseil des Ministres du COPAX, Son Excellence Monsieur TAMBWE MWAMBA, Ministre en charge des Affaires Etrangères du Gouvernement de la République Démocratique du Congo, il s'est tenu du 04 au 05 décembre 2008 à Kinshasa, République Démocratique du Congo, la 9<sup>ème</sup> réunion de la Commission de Défense et Sécurité (CDS) du Conseil de Paix et de Sécurité de l'Afrique Centrale (COPAX).
2. Ont pris part à cette réunion:
  - 2.1 Les Chefs d'Etat-major généraux ou des armées, les Commandants des Gendarmeries et Polices des pays membres de la CEEAC : Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, RCA, RDC et Tchad;
  - 2.2 Les Représentants des Ministères en charge des Affaires étrangères et/ou de la coopération sous régionale des Gouvernements des Etats membres de la CEEAC : Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, RCA, RDC et Tchad ;
  - 2.3 La délégation de la CEEAC conduite par Son Excellence Monsieur Louis SYLVAIN-GOMA, Secrétaire Général de la CEEAC;
  - 2.4 La délégation de Sao Tomé et Principe a été excusée.
3. La liste des participants est en annexe.
4. La séance d'ouverture a été ponctuée par trois allocutions :

Celle de Son Excellence Monsieur Louis SYLVAIN-GAMA, Secrétaire Général de la CEEAC qui a fait l'état des lieux sur la mise en place de l'architecture de paix et sécurité de l'Afrique Centrale, donné une évaluation sur l'exécution de la mission de paix du COPAX en République Centrafricaine du 12 juillet au 30 novembre 2008, mission réalisée sous le mandat FOMUC 4, éclairé les aspects sécuritaires du Dialogue Politique entre l'Union Européenne (UE) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEE AC) du 10 novembre 2008 à Bruxelles, développé les traits caractéristiques de la situation sécuritaire en Afrique Centrale en se focalisant particulièrement sur la situation sécuritaire au Nord Kivu en République Démocratique du Congo;

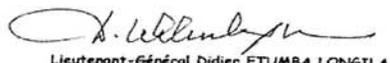
- i. Condamné les tentatives de déstabilisation de la RDC;
  - ii. Manifesté leur solidarité et leur appui aux efforts déployés en vue de restaurer de manière durable, la paix et la sécurité sur toute l'étendue du territoire de la RDC;
  - iii. Arrêté une combinaison d'options politiques, humanitaires et militaires à soumettre à la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement, conformément aux engagements d'assistance mutuelle liant tous les Etats de la CEEAC.
12. Cette analyse a été honorée de la participation de Son Excellence Henri EYEBE AYISSI, Ministre des relations extérieures de la république du Cameroun.
13. Après avoir épuisé les points inscrits à l'ordre du jour, les conférenciers ont:
- 13.1 Présenté leur vive et déférente gratitude à Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE, Président de la République Commandant Suprême des Forces Armées de la République Démocratique du Congo et Président en exercice de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEEAC, pour les efforts sans cesse déployés dans la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Afrique Centrale;
- 13.2 Exprimé leurs chaleureux remerciements au Gouvernement et au peuple Congolais pour toute l'attention et les moyens déployés qui ont permis le bon déroulement des travaux;
- 13.3 Exprimé enfin leur profonde solidarité à l'égard du Gouvernement et du peuple de la République Démocratique du Congo gravement touchés dans leurs efforts d'unification et de sortie de crise du pays.
14. Les travaux ont été clôturés à dix sept heures, par Son Excellence Monsieur Charles MWANDO NSIMBA, Ministre de la Défense Nationale et des Anciens Combattants de la République Démocratique du Congo, en présence de Son Excellence Raymond TSCHIBANDA, Ministre de la Coopération internationale et régionale du Gouvernement de la République Démocratique du Congo.

Fait à Kinshasa le 05 décembre 2008

Pour le Secrétariat général  
de la CEEAC

  
Général Louis SYLVAIN-GOMA  
Secrétaire Général

Le Président des travaux

  
Lieutenant-Général Didier ETUMBA LONGILA  
CEMG des Forces armées de la RDC

**14<sup>e</sup> SOMMET ORDINAIRE DES CHEFS D'ETAT ET DE  
GOUVERNEMENT DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES  
ETATS D'AFRIQUE CENTRALE (CEEAC)**

**COMMUNIQUE FINAL**

Kinshasa, 22 Octobre 2009

La 14<sup>ème</sup> Session Ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) s'est tenue le 24 octobre 2009 à Kinshasa, en République Démocratique du Congo, sous la présidence de **Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE**, Président de la République Démocratique du Congo et Président en exercice de la CEEAC.

Ont pris part aux travaux :

- **Son Excellence Monsieur Théodoro OBIANG NGUEMA MBASOGO**, Président de la République de Guinée Equatoriale ;
- **Son Excellence Monsieur Denis SASSOU-N'GUESSO**, Président de la République du Congo;
- **Son Excellence Monsieur Fradique MELO DE MENEZES**, Président de la République Démocratique de Sao Tome et Principe;
- **Son Excellence Monsieur Son Excellence Monsieur François BOZIZE YANGOUVONDA**, Président de la République Centrafricaine ;
- **Son Excellence Monsieur Ali BONGO ONDIMBA**, Président de la République Gabonaise;
- **Son Excellence Monsieur ASSUNCAO AFONSO DE SOUSA ANJOS**, Ministre des Relations Extérieures de la République d'Angola ;
- **Son Excellence Monsieur Gabriel NTISEZERANA**, Deuxième Vice-président de la République du Burundi;
- **Son Excellence Monsieur Philémon YANG**, Premier Ministre et Chef du Gouvernement de la République du Cameroun.

Ont également pris part à la cérémonie d'ouverture, les hautes personnalités ci-après :

- **Monsieur Miguel TROVOADA**, Ancien Président de Sao Tome et Principe, Secrétaire Exécutif de la Commission du Golf de Guinée ;

• **Madame SAHLE WORK ZEWDE**, Représentante Spéciale du Secrétaire général des Nations Unies en République Centrafricaine ;

• **Monsieur OUEDRAOGO YOUSOUF**, Ancien Premier Ministre du Burkina-Faso, Conseiller Principal, Représentant le Président de la Banque Africaine de Développement ;

• **Monsieur Hakim KOUMARE**, Directeur du Bureau Sous Régional de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique Centrale (BSR-AC).

La cérémonie d'ouverture s'est déroulée en trois temps :

1. L'allocution du General Louis SYLVAIN-GOMA, Secrétaire General de la CEEAC;
2. L'hommage à Son Excellence El Hadj Omar BONGO ONDIMBA, feu Président de la République Gabonaise ;
3. Le discours de Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE, Président de la République Démocratique du Congo et Président en exercice de la CEEAC.

La Conférence a exprimé sa haute appréciation des initiatives prises par Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE, Président de la République Démocratique du Congo et Président en exercice de la CEEAC dans l'intérêt de la Communauté.

Abordant les questions inscrites à l'ordre du jour, la Conférence a suivi le Rapport du Secrétaire General, et celui du Conseil des Ministres, en a pris acte et a décidé des actions relatives aux questions suivantes :

#### **I. Paix, stabilité et sécurité**

En matière de Paix, sécurité et stabilité, après un examen minutieux des enjeux sécuritaires au plan mondial, continental et régional, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a noté avec satisfaction les efforts enregistrés dans l'espace CEEAC, tant dans l'opérationnalisation de l'architecture de paix et sécurité en Afrique Centrale, que dans la prévention de gestion des crises et la consolidation de la paix.

Consciente de la persistance des facteurs générateurs de crises, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement condamne toutes les actions tendant à entretenir la conflictualité, et encourage les Etats à tout mettre œuvre pour faire avancer le processus de démocratisation et de gestion pacifique des différends.

A cet égard, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement encourage les instances du COPAX à poursuivre les travaux engagés et exhorte les Etats membres à s'acquitter de leurs obligations en rapport avec la réalisation desdits travaux.

De ce fait, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a décidé que:

- la stratégie de sécurisation des inter3tS vitaux en mer des Etats de la CEEAC, du Golfe de Guinée soit mise en œuvre en veillant a ce que cette question reste une prérogative régalienne des Etats et de la Communauté. A cet effet, elle diligente l' implantation du Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC), a Pointe-Noire, République du Congo, la mise en place du mécanisme de financement de la stratégie et l' organisation d'une Conférence Maritime Internationale;
- tous les efforts soient mis en œuvre pour tenir l' échéance de la Certification de la FOMAC a l' occasion de l' exercice Kwanza qui aura lieu en mai 2010 en Angola;
- le Programme Frontière de la CEEAC mis en place dans le cadre du Programme Frontière de l'Union Africaine, fasse l'objet d'une grande vulgarisation aux fins de sa mise en œuvre urgente en rapport avec le Plan d'action de l'Union Africaine. D'ores et déjà, le Secrétariat général devra poursuivre l'aboutissement du programme de lutte contre les AL PC en l'intégrant dans une approche plus globale de coopération policière en matière de lutte contre la criminalité transfrontalière ;
- la révision de l'instrument juridique instituant le COPAX soit menée à terme en vue de sa présentation à la 15ème Session Ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement tout en veillant à la capitalisation de toutes les expériences vécues sur le continent et dans la sous-région ;
- l'adaptation du dispositif de la MICOPAX 1 à l'évolution de la situation politique et sécuritaire et la mise en œuvre pour l'approfondissement de la situation en République Centrafricaine à l'horizon 2013. Le Secrétaire général doit communiquer dans les meilleurs délais aux Autorités angolaises le moment et les conditions arrêtées pour l'emploi de l'Unité de Police;
- Le Président Ali BONGO ONDIMBA, Président de la République Gabonaise, assumera désormais les responsabilités de Chef d'Etat Responsable de la Mission de Paix en République Centrafricaine.

## **II. Intégration physique économique et monétaire**

La Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a pris connaissance des réflexions et de mesures de sortie de crise proposées par les instances sectorielles de la Communauté en réaction à la crise financière et économique mondiale. Elle s'engage à le faire mettre en œuvre.

S'agissant du processus de rationalisation des Communautés Economiques Régionales de notre espace, la Conférence s'est félicitée de la rencontre récente de Bangui entre les Présidents en exercice de la CEEAC et de la CEMAC, et de la mise en place prochaine du Comité de Pilotage dont elle confie la présidence à la République du Cameroun.

En outre, elle a décidé d'institutionnaliser la réunion annuelle des Gouverneurs des Banques Centrales/Nationales des Etats membres.

Elle s'est par ailleurs félicitée des avancées dans les domaines prioritaires que sont les infrastructures et l'environnement sans préjudice des autres domaines.

#### **II.1 Infrastructures**

S'agissant des infrastructures, la Conférence s'est particulièrement félicitée des progrès de certains dossiers notamment:

- pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa et le prolongement de chemin de fer Kinshasa-Ilebo ;
- route Ouesso-Sangmélia ;
- pont sur l'Oubangui entre Bangui et Zongo.

Elle encourage les Etats membres et le Secrétariat général a intensifier les efforts et a réunir toutes les conditions pour la tenue a brève échéance d'une Table ronde de bailleurs de fonds dans le cadre du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC).

#### **11.2. Environnement et gestion des Ressources naturelles**

S'agissant de l'Environnement et de la gestion des Ressources naturelles, la Conférence s'est réjoui des efforts déployés pour la mobilisation des ressources financières conséquentes.

#### **11.3. Les Changements climatiques**

Pour ce qui est des Changements climatiques, la Conférence s'est félicitée de l'élaboration d'une position commune de l'Afrique Centrale issue du Conseil des Ministres respectivement en charge des Fon3ts, de l'Environnement et du Plan. Elle a décidé de mandater Son Excellence Monsieur le Président en exercice de la CEEAC pour la transmettre a l'Union Africaine et de s'assurer de son intégration a la position commune du Continent. La Conférence a encouragé les Chefs d'Etat et de Gouvernement a saisir l'occasion de Copenhague pour le plaidoyer en faveur de cette position commune.

Par ailleurs, la Conférence a exprimé sa préoccupation face à la menace que constitue la disparition progressive du Lac Tchad et s'est engagée a déployer tous les efforts nécessaires en vue d'inverser cette tendance.

#### **II.4 Autres secteurs**

La Conférence a pris note de l'état d'avancement de l'élaboration de la Politique Agricole Commune (PAC) et l'actualisation du Programme Régional de Sécurité Alimentaire (PRSA) et a décidé de la création d'un Fonds Spécial Régional de Développement Agricole (FSRDA).

## **II. Questions administratives, financières et ressources humaines**

### **III. 1. Mise en œuvre de la Communauté d'Intégration (CCI)**

La Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement, préoccupée par le très faible niveau de mise en œuvre de la Contribution Communautaire d'intégration (CCI) et ses répercussions négatives sur le processus d'intégration voire sur la survie même de la Communauté, a invité les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait, à inscrire dans les meilleurs délais, le mécanisme de la CCI dans leurs corpus juridiques nationaux.

Elle a instruit les Ministres des Finances, du Budget et les Gouverneurs des Banques Centrales/Nationale de tenir dans les plus brefs délais une réunion extraordinaire pour la mise en application de la CCI. Ils devront également recommander au Secrétariat général un mécanisme de gestion budgétaire plus rigoureux en vue d'obtenir un meilleur rendement des ressources disponibles.

### **III.2. Acquisition/construction d'un nouvel immeuble/Siège de la CEEAC**

La Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a décidé de la construction d'un Immeuble/Siège de la CEEAC qui soit digne de l'Institution. A cet égard, la Conférence remercie le Président de la République Gabonaise de toutes les facilités qui pourraient être amené à consentir et instruit le Secrétaire général d'accélérer le processus d'édification dudit Immeuble/Siège.

### **111.3. Sante**

En matière de sante, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a été informée des avancées significatives en matière de coordination, de renforcement et d'harmonisation de la réponse mondiale face à la pandémie de grippe NH1N1 et s'est félicité de ce que l'OMS ait décidé, dans le cadre du respect des normes d'éthique, de donner gratuitement des stocks de vaccins aux pays à faible revenu pour faire face à la situation d'urgence sanitaire de la grippe A/H1N1.

La Conférence a décidé d'institutionnaliser le Conseil Annuel des Ministres en charge de la sante.

- le Bureau So us régional de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/BSR-AC) pour son appui constant ;
- le Groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) pour ses financements dans le cadre l' appui institutionnel du Secrétariat général, la gestion des écosystèmes du Bassin du Congo;
- l'Union Européenne pour le Projet d'Appui à la Paix et à la Sécurité (PAPS), le financement de MICOPAX1 et le Programme Indicatif Régional (PIR/10eme FED) ; et enfin.

Pour le reste, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a entériné le Rapport du Conseil des Ministres.

En conséquence, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a adopté les Déclarations et Décisions suivantes :

La Conférence a décidé de confier sa Présidence à Son Excellence Monsieur Idriss DEBY ITNO, Président de la République du Tchad et tenir sa quinzième session ordinaire en 2010 à Ndjamena (République du Tchad).

A l'issue de leurs travaux, les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont hautement apprécié l'hospitalité dont ils ont été l'objet ainsi que leurs délégations durant leur séjour à Kinshasa.

Ils ont aussi exprimé leur vive reconnaissance à Son Excellence Monsieur Joseph KABILA KABANGE, au Gouvernement et au peuple congolais pour leur contribution à la consolidation de la CEEAC.

**Fait à Kinshasa, le 24 octobre 2009**

Pour la République d'Angola

**S.E.M. Assuncao Afonso De Sousa Anjos**

Ministre des Relations Extérieures

Pour la République du Cameroun

**S.E. M. YANG Philémon**

Premier Ministre et Chef du Gouvernement

Pour la République du Congo

**S.E. M. Denis SASSOU-N'GUESSO**

Pour la République Gabonaise

**S.E. M. Ali BONGO ONDIMBA**

Pour la République Démocratique de Sao Tome et Principe

**S.E. M. FRADIQUE MELO DE MENEZES**

Pour la République du Burundi

**S.E. M. Gabriel NTISEZERANA**

Deuxième Vice-président

Pour la République Centrafricaine

**S.E. M. François BOZIZE YANGOUVONDA**

Pour la République Démocratique du Congo

**S.E. M. Joseph KABILA KABANGE**

Pour la République de Guinée Equatoriale

**S.E.M. Théodoro OBIANG NGUEMA MBASOGO**

Pour la République du Tchad

**S.E.M. Idriss DEBY ITNO**

# TABLE DES MATIERES

DEDICACES.....	x
REMERCIEMENTS .....	xi
LISTE DES FIGURES/CARTES/TABLEAUX .....	xiii
INTRODUCTION .....	- 1 -
PARTIE I : GOLFE DE GUINEE ET BESOIN DE SECURITE ET SURETE MARITIMES .....	- 10 -
Chapitre 1 : Vue panoramique du Golfe de Guinée.....	- 11 -
Section A : Problématique sécuritaire maritime dans le Golfe de Guinée.....	- 11 -
A.1-Synoptique des menaces enregistrées dans le golfe de Guinée. ....	- 12 -
A.1.1.-Braconnage ou pêche illicite et surpêche industrielle sans contrôle.....	- 12 -
A.1.3-Piraterie maritime. ....	- 14 -
A.1.4-Pollution maritime. ....	- 17 -
A.1.5-Trafics des stupéfiants. ....	- 19 -
A.1.6-Mouvements incontrôlés des armes de petits calibres. ....	- 21 -
A.1.7-Trafic des êtres humains .....	- 21 -
A.1.8.-Déversements des déchets toxiques.....	- 22 -
A.1.9-Immigration clandestine. ....	- 22 -
A.1.10-Accidents de navigation : Sécurité maritime. ....	- 23 -
A.2-Golfe de Guinée : future zone d'affrontement des pays industrialisés. ....	- 23 -
A.3-Marche vers un mécanisme de sécurisation maritime communautaire.....	- 29 -
A.3.1-Prise de conscience collective.....	- 29 -
A.3.2.-Vision de la CEEAC.....	- 30 -
A.3.3.-Etude de faisabilité : mise en place d'un groupe d'étude. ....	- 30 -
Section B : Stratégie de sécurisation maritime communautaire.....	- 32 -
B.1- Stratégie de sécurisation maritime des Etats CEEAC du Golfe de Guinée. ....	- 32 -
B.1.1-Définition de ladite stratégie.....	- 32 -
B.1.2-Missions de la stratégie.....	- 33 -
B.2-Organes fonctionnels de la stratégie. ....	- 34 -

B.3-Théâtre d'opérations maritime de la CEEAC. ....	- 35 -
B.4-Chronologie et bilan de la montée en puissance de la stratégie. ....	- 36 -
Chapitre 2 : Présentation de la République du Congo. ....	- 40 -
Section A : Généralités sur le Congo et sa stratégie maritime. ....	- 40 -
A.1- Vue panoramique du Congo. ....	- 40 -
A.2-Présentation du littoral du Congo. ....	- 42 -
A.2.1-Données physiques de l'espace maritime. ....	- 42 -
A.2.2-Atouts économiques du littoral congolais. ....	- 43 -
A.2.2.a-Le Port Autonome de Pointe noire : port stratégique de la sous région. ....	- 44 -
A.2.2.b- Congo terminal. ....	- 45 -
A.2.3.-Etat des lieux du littoral congolais : Menaces. ....	- 46 -
A.2.4-Nécessité de la mise en place d'un mécanisme de sécurisation maritime nationale....	- 46 -
A.3-Confrontation de deux stratégies: Garde côte ou Marine nationale. ....	- 47 -
A.3.1-Vision du Ministère en charge de la Marine Marchande. ....	- 47 -
A.3.2-Vision du Ministère en charge de la Défense Nationale. ....	- 48 -
A.3.2.a-Administration publique au cœur de l'action dans l'instance départementale. ....	- 49 -
A.3.2.b-De la stratégie de sécurisation maritime nationale à la stratégie de sécurisation maritime communautaire. ....	- 50 -
Section B : Le Congo et le droit maritime. ....	- 51 -
B.1- Espaces maritimes sous juridiction nationale. ....	- 51 -
B.2- Arsenal juridique maritime du Congo. ....	- 52 -
B.2.1- Libellés des accords maritimes. ....	- 52 -
B.2.2-Etat des lieux juridique. ....	- 52 -
PARTIE II : MISE EN PLACE D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE MARINE (COM). ....	- 54 -
Chapitre 1 : Vision conceptuelle et managériale d'un COM. ....	- 55 -
Section A : Chaine fonctionnelle d'un COM. ....	- 55 -
A.1-Définition d'un COM. ....	- 56 -

A.2-Missions d'un COM. ....	- 56 -
A.2.1-Missions militaires : <i>Contrôleur opérationnel</i> des unités de la Marine nationale sur la façade atlantique. ....	- 56 -
Parmi les missions militaires pouvant être assignées à un COM, on peut citer :.....	- 56 -
A.2.2-Missions de service public : coordonateur interministériel de l'Action de l'Etat en mer....	- 57 -
A.3-Proposition d'une chaîne « Opérations »du COM.....	- 58 -
A.3.1-Chaine fonctionnelle « Opérations ».....	- 58 -
A.3.1.a-Division conduite des opérations. ....	- 58 -
A.3.1.b-Division des Transmissions. ....	- 60 -
A.3.1.c-Division Renseignement. ....	- 61 -
A.3.1.d-Division Logistique opérationnelle.....	- 61 -
A.3.1.e-Salle Conduite des Opérations. (Voir partie II, section B pour son aspect technologique).....	- 62 -
A.4-Profil des principaux acteurs opérationnels. ....	64
A.5.-Organigramme de la chaîne opérationnelle du COM proposée.....	1
Section B : Technologie d'acquisition et gestion de l'information dans un COM. ....	67
B.1-Salle Conduite des Opération.....	67
B.2-Acquisition de l'information : Equipements principaux.....	68
B.2.1-Equipements de surveillance maritime (et aérienne) : détecter. ....	68
B.2.1.a-Radars.....	68
B.2.1.b-Système d'Identification Automatique : AIS (Automatic Identification System). ....	69
B.2.1.c-Satellites : VMS. ....	70
B.2.1.d- Nouvelle innovation technologique : LRIT. ....	72
B.2.2-Equipements d'identification : identifier. ....	73
B.2.2.a-Caméras.....	73
B.2.2.b- Transpondeurs IFF. ....	74
B.2.3- Equipements de coordination : coordonner.....	74
B.2.4-Equipement d'interventions: intervenir.....	76
B.3- Echange d'information et partenaires. ....	77

B.4-Exemples d'outils de recherches d'informations maritimes : nécessité de coopération internationale (AESM et USCG). .....	79
--	----

Chapitre 2 : COM et emploi des moyens nautiques.....	84
--	----

Section A : Conduite de l'action en mer. ....	84
---	----

A.1.-Définition du concept de visite. ....	85
--	----

A.2 Contexte de mise en œuvre d'une opération de visite.....	85
--	----

A.3-Equipe de visite.....	86
---------------------------	----

A.4.-Cellule de crise de l'opération de visite : CELLule de COMmunication= CELCOM.....	89
--	----

A.5-Profil des principaux acteurs engagés dans la visite d'un navire privé. ....	90
--	----

A.6-Organigramme de la chaîne opérationnelle de l'opération de visite proposée. ....	91
--	----

A.7-Phase préparatoire de l'opération de visite à bord du navire de guerre. ....	92
--	----

A.7.1-Passerelle de navigation.....	92
-------------------------------------	----

A.7.1-Central Opérations. ....	93
--------------------------------	----

A.8-Phase d'exécution de l'opération de visite : arraisonnement.....	94
--	----

A.8.1-Prise de contact avec le navire focal. ....	94
---	----

A.8.2-Consignes pour l'interrogation. ....	94
--	----

A.8.3-Briefing du chef de l'équipe de visite. ....	1
--	---

A.8.4-Aboutissement de la phase d'interrogation.....	96
--	----

A.9-Le navire focal est coopératif.....	97
---	----

A.9.1-Phase de déploiement vers le navire focal. ....	97
---	----

A.9.1.a-Transit de l'embarcation de visite vers le navire focal.....	97
--	----

A.9.1.b-Déroulement de la visite abord du navire focal. ....	1
--	---

A.9.1.c-Prospection négative. ....	99
------------------------------------	----

A.9.1.d-Prospection positive : recherche fructueuse.....	99
--	----

A.10-le navire focal est non coopératif. ....	102
---	-----

A.10.1-Démonstration du rapport de force. ....	102
--	-----

A.10.2-Exemple de la Marine nationale française : emploi de la force. ....	102
--	-----

A.10.3-Ebauche de solution opérationnelle au niveau national. ....	103
--	-----

A.10.4-Phase d'exécution de la visite. ....	104
A.10.5-Consignes importantes pendant une opération de visite. ....	104
Section B : Cadre juridique de l'action tactique des navires hôtes. ....	106
B.1.Rappel sommaire de quelques notions de droit maritime. ....	106
B.1.1-Droit international de la Mer. ....	106
B.1.2-Notions juridiques relatives à un navire. ....	106
B.1.2.a-Définition d'un navire. ....	106
B.1.2.b-Nationalité du navire. ....	107
B.1.2.d-Cas du pavillon de complaisance. ....	107
B.1.2.e-Effets juridiques du pavillon. ....	108
B.1.3- Espaces maritimes soumis à la souveraineté de l'Etat. ....	108
B.1.3.a-Eaux intérieures. ....	108
B.1.3.b-Mer territoriale. ....	108
B.1.4-Espaces soumis à la juridiction de l'Etat. ....	109
B.1.4.a-Zone contiguë. ....	109
B.1.4.b-Zone économique exclusive. ....	109
B.1.5-Espaces non soumis à la juridiction de l'Etat : Haute mer. ....	110
B.2-Principaux domaines d'intervention de l'Etat de pavillon, de l'Etat côtier et de l'Etat du port. ....	110
B.3-Concrétisation opérationnelle du pouvoir de police d'un Etat. ....	111
B.3.1-Droit d'approche ou de reconnaissance. ....	111
B.3.2-Droit de visite ou d'arraisonnement. ....	111
B.3.3-Droit de poursuite. ....	111
B.3.4-Droit de déroutement, de conduite au port. ....	112
B.4- Actions possibles d'un navire de guerre sur les navires privés étrangers. ....	112
B.4.1- Dans les espaces maritimes congolais. ....	112
B.4.1.a-Eaux intérieures. ....	112
B.4.1.b-Mer territoriale. ....	112
B.4.1.c-Zone contiguë. ....	113

B.4.1.d-Zone économique exclusive : police de défense des droits souverains.....	113
B.4.2-Cas particulier de la haute mer.....	114
B.4.2.a-Arraisonnement sans accord de l'Etat de pavillon. ....	114
B.4.2.b-Arraisonnement avec accord de l'état du pavillon. ....	116
B.4.3.-Dans les espaces maritimes étrangers. ....	118
B.4.3.a-Eaux intérieures.....	118
B.4.3.b-Mer territoriale. ....	118
B.4.3.c-Zone économique exclusive : voir police de la haute mer (Partie II. Chapitre II. Section B : B.4.2). ....	119
B.5-Actions possibles d'un navire de guerre sur un navire privé battant pavillon congolais : loi de pavillon. ....	120
B.5.1-Espaces maritimes congolais. ....	120
B.5.2-Espaces maritimes étrangers. ....	120
B.5.2.a-Eaux intérieures.....	120
B.5.2.b-Mer territoriale. ....	120
B.5.2.c-Zone contiguë et zone économique exclusive. ....	120
B.6-Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire de guerre étranger. ....	121
B.6.1-Particularité du navire de guerre. ....	121
B.6.2-Immunités d'un navire de guerre. ....	121
B.6.2.a-Immunité de législation. ....	121
B.6.2.b-Immunité de juridiction.....	121
B.6.2.c-Immunité d'exécution. ....	121
CONCLUSION .....	123
BIBLIOGRAPHIE .....	128
ANNEXES.....	137
TABLE DES MATIERES .....	187



