



GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL D'ACTION CONTRE LE BLANCHIMENT D'ARGENT EN AFRIQUE DE L'OUEST

RAPPORT REGIONAL



**BLANCHIMENT DE CAPITAUX, FINANCEMENT DU
TERRORISME ET FLUX FINANCIERS ILLICITES LIES A LA
CRIMINALITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE**

Mai 2025



Le Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest (GIABA) est une institution spécialisée de la CEDEAO et un organisme régional de type GAFI qui promeut les politiques de protection des États membres contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et de la prolifération des armes de destruction massive. Les Recommandations du GAFI sont reconnues comme la norme mondiale de référence en matière de Lutte contre le Blanchiment de Capitaux, Financement du Terrorisme et de la Prolifération (LBC/FTP).

Pour plus d'informations sur le GIABA, vous êtes invités à consulter le site web : www.giaba.org

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Référence aux fins de citations :

Rapport de typologie du GIABA (2025), Blanchiment de Capitaux et du Financement du Terrorisme liés à la Cybercriminalité en Afrique de l'Ouest, GIABA Dakar, Sénégal.

© 2025 GIABA. Tous droits réservés.

Toute reproduction ou traduction sans autorisation préalable est interdite. Pour toute diffusion, reproduction de tout ou partie de ce document, il faut l'autorisation du GIABA, Complexe SICAP Point E, Av. Cheikh A. Diop x Canal IV 1^{er} Etage Immeuble A, BP 32400, Ponty, Dakar (Sénégal) Fax +22133 824 17 45, E-mail : secretariat@giaba.org

TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ACRONYMES	4
REMERCIEMENTS	6
RESUME ANALYTIQUE	7
CHAPITRE UN : INTRODUCTION	10
1.1. Contexte	10
1.2. Objectifs	11
1.3. Enjeux des normes de LBC/FT pour la sécurité maritime	12
1.4. Terminologie	13
1.5. Méthodologie	16
CHAPITRE DEUX : SITUATION DE LA SECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE	18
Introduction	18
2.1. Evolution de la menace	18
2.2. Nature et importance des flux financiers associés	22
2.3. Liens entre criminalité maritime et autres catégories d’infractions (y compris le blanchiment de capitaux et financement du terrorisme)	29
2.4. Réponses juridiques et institutionnelles des pays	30
Conclusion	43
CHAPITRE TROIS : APERCU DES RESEAUX FINANCIERS CLANDESTINS ET DES GROUPES CRIMINELS	44
Introduction	44
3.1. Piraterie maritime et vols à main armée	44
3.2. Pêche Illégale, Non déclarée, Non règlementée (Pêche INN)	48
3.3. Trafics maritimes illicites	51
Conclusion	55
CHAPITRE QUATRE : DEFIS POLITIQUES ET OPERATIONNELS	56
Introduction	56
4.1. Absence de vision politique et stratégique uniforme	56
4.2. Inadaptations des cadres juridiques et opérationnels	57
4.3. Faiblesses capacitaires en matière de détection, d’enquête et de poursuite	57
4.4. Défis aux enquêtes, poursuites et jugements des infractions maritimes	58
4.5. Coopération internationale et recouvrement des avoirs	59
CHAPITRE CINQ : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	60
5.1. Synthèse des indicateurs et signaux d’alerte de BC/FT	60
5.2. Conclusions générales	61
5.3. Recommandations (à l’endroit de tous les pays côtiers de la CEDEAO et des acteurs régionaux)	63
5.4. Recommandations (à l’endroit des pays côtiers cibles de l’étude)	65
RÉFRERENCES BIBLIOGRAPHIQUE/WEBOGRAPHIQUE	69

SIGLES ET ACRONYMES

AEM :	Action de l'État en Mer
BC :	Blanchiment de Capitaux
BDC :	Bureau de change
BMI :	Bureau Maritime International
CATM :	Charte Africaine des Transports Maritimes
CDD :	Centre ghanéen pour le développement démocratique
CEDEAO :	Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC :	Communauté économique des états de l'Afrique centrale
CENTIF :	Cellule Nationale de Traitement de l'Information Financière
CERMOC :	Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
CGG :	Commission du Golfe de Guinée
CIAPOL :	Centre Ivoirien Anti-Pollution
CITES :	la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ou Convention de Washington
CITES :	la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ou Convention de Washington
CNSM :	Comité National de Sureté Maritime
CNUDM :	Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer
CONAC :	Comité National de Coordination de la LBC/FT au Togo
CRESMAC :	Centre de coordination pour la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre
DCP :	Dispositif de Concentration de Poisson,
DOE :	Déclarations d'opérations en espèces
EFPJ :	École de Formation des Professions judiciaires
ENR :	Evaluation Nationale des Risques
FAO :	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
FED :	Fonds Européen pour le Développement
FFI :	Flux financiers illicites
FMI:	Fonds monétaire international
FoGG:	Les amis du Golfe de Guinée
FT :	Financement du Terrorisme
GAFI :	Groupe d'action financière
GdG :	Le Golfe de Guinée
GIABA :	Groupe Intergouvernemental d'action contre le Blanchiment d'Argent
INN :	Pêche Illégale, Non Déclarée et Non Règlementée

LBC/FT :	Lutte contre le blanchiment de capitaux et financement du terrorisme
MARPOL :	Convention internationale sur la pollution marine signé à Londres, le 2 novembre 1973 et son
NEC :	Conseil économique national
NEITI :	Initiative nigériane de Transparence pour les Industries Extractives
NFIU :	Cellule de renseignement financier nigériane
OCDE :	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OCRTIDB :	Office central togolais de répression des trafics illicites et du blanchiment
OMAOC :	Organisation Maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre
ONUDC :	Office des nations unies contre la drogue et le crime
OPJ :	Officier de police judiciaire
ORGP :	Organisations régionales de gestion des pêches
PPE :	Personnes politiquement exposées
PRG :	Groupe de travail sur la Revue des Politiques
RTMG :	Groupe de travail sur les Risques, Tendances et Méthodes
SAR :	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
SUA PROT	2005 : Protocole pour la répression d’actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, (), adopté à Londres le 14 octobre 2005 et entré en vigueur le 28 juillet 2010
SWAIMS :	Sécurité maritime intégrée de l’Afrique de l’Ouest
VMS :	Système de suivi des navires de pêche



REMERCIEMENTS

Ce rapport est le fruit d'un travail d'équipe et d'une formidable collaboration entre le Secrétariat du GIABA et ses États membres. Il a bénéficié du soutien important du **Dr. Axel KLEIN**, Chef de l'Equipe d'Assistance Technique du projet SWAIMS qui a consacré du temps et de l'attention constante à la conceptualisation et à la réalisation de cette étude pour le compte de l'Union européenne.

Le Secrétariat voudrait également remercier son équipe d'experts nationaux qui ont été au cœur de ce projet, pour avoir aidé le GIABA à recueillir les données nécessaires à la production de ce rapport régional. Il s'agit notamment du **Colonel Maxime AHOYO** (Bénin), du **Dr. Valère KOTCHI** (Côte d'Ivoire), de Madame **Stéphanie SCHANDORF** (Ghana), de M. **Francisco SANHA** (Guinée Bissau), de M. **Abimbola ADESEYOJU** (Nigéria) et de **M. Kofi NYANDA** (Togo). Leur participation à cette étude, grâce à la production de rapports pays, a été très appréciée et reconnue.

L'étude a également bénéficié d'un apport considérable des autorités compétentes du secteur maritime sur le plan national et régional, des cellules de renseignement financier, des membres du groupe de travail du Les membres du Groupe de Travail du GIABA sur les Risques, Tendances et Méthodes (RTMG) et du Groupe de Revue des Politiques (PRG), des partenaires techniques, en particulier le GAFI, le FMI et la Banque mondiale. Tous ont apporté leur pierre à l'édifice.

Il plait au Secrétariat de féliciter toute l'équipe de projet, et plus particulièrement **M. Idrissa Ouattara** et **M. Konan Djaha Benoit**, pour avoir travaillé d'arrache-pied à la production de ce rapport, sous la supervision étroite de M. **Muazu Umaru**, Directeur des Politiques et Recherche. Que tous ceux qui ont contribué à ce rapport, à un titre ou un autre, trouvent ici l'expression de notre profonde gratitude.

Secrétariat du GIABA

RESUME ANALYTIQUE

1. Le Golfe de Guinée (GdG) est une partie de l’océan Atlantique qui s’étend du Sénégal à l’Angola et couvre environ 2 874 milles marins de côtes. C’est une zone maritime importante pour le transport de pétrole et de gaz ainsi que de marchandises à destination et en provenance de l’Afrique et du reste du monde. Environ 20 000 navires circulent dans les eaux maritimes du golfe de Guinée par an, et les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes. C’est un espace maritime également riche en **hydrocarbures, poissons et autres ressources**, ce qui en fait un potentiel immense pour **le commerce maritime, l’extraction des ressources, le transport maritime et le développement**.
2. Il est de notoriété publique que la mer constitue le véritable théâtre de l’économie mondiale. En effet, 90% du commerce réalisé à travers le monde est facilité par les voies de navigation maritime. De plus, trois quarts (3/4) de la Planète est occupé par les océans. C’est pourquoi, la problématique de la sécurité en mer demeure au centre des objectifs du développement durable. Malgré tous les efforts, le Golfe de Guinée continue d’être aux prises avec l’insécurité. Selon le Bureau Maritime International (BMI), Soixante-cinq (65) incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires ont été enregistrés au cours du premier semestre 2023, soit une augmentation par rapport aux 58 incidents survenus au cours de la même période en 2022. Sur les 65 incidents signalés, 57 navires ont été arraisonnés, quatre (4) ont fait l’objet d’une tentative d’attaque, deux (2) ont été détournés et deux (2) ont essuyé des tirs. Au cours de la même période, les violences à l’encontre des équipages se poursuivent avec notamment 36 prises d’otages et 14 enlèvements.
3. Les produits générés par la criminalité maritime pourraient constituer dans une très large mesure une source de facilitation et d’approvisionnement des bandes criminelles organisées pour étendre leurs réseaux et faire prospérer leurs activités délictueuses en mer et sur la terre. Et pourtant, peu d’études jusque-là avaient été conduites pour explorer les liens entre les flux financiers associés et la criminalité maritime, et pour proposer des contre-mesures appropriées. La présente étude, entièrement financée par l’Union Européenne (UE) dans le cadre du 11^e FED, se veut une tentative dans ce sens. Elle ambitionne d’être une contribution importante au projet de soutien à la sécurité maritime intégrée de l’Afrique de l’Ouest (SWAIMS)¹, en suscitant une conscience maritime autour de la nécessité de prioriser la confiscation des produits et instruments de l’infraction maritime, et le démantèlement des groupes opérant en réseaux.
4. En résumé, les résultats de cette étude qui s’est basée fortement sur l’expertise du GIABA, de ses Etats membres et du réseau global des acteurs de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, découvrent une faible mise en œuvre des cadres juridiques existants en matière de sécurité et de sûreté maritime, mais surtout un manque notoire de coopération interministérielle et de collaboration inter-agences. Non seulement, cela affaiblit le potentiel de détection des activités criminelles en mer, mais rend plus difficile le repérage de l’origine des fonds générés par ces activités, qui peuvent être cachés dans des comptes offshore complexes ou déplacés à travers plusieurs juridictions.
5. Le présent rapport présente un état des lieux dans six (06) pays du Golfe de Guinée à savoir : **Bénin, Côte d’Ivoire, Ghana, Guinée Bissau, Nigéria et Togo**. Il espère néanmoins, grâce aux conclusions et recommandations pertinentes qu’il contient, inspirer tous les autres pays côtiers de la région.

¹ Le plan d’action de l’UE pour le Golfe de Guinée a été lancé pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie de l’UE pour le Golfe de Guinée. Par l’intermédiaire de la stratégie et du plan d’action, l’UE vise à soutenir les efforts déployés au niveau régional pour relever les nombreux défis que représentent la sécurité maritime et la criminalité transnationale organisée dans le cadre de ses travaux avec l’Afrique occidentale et centrale.

6. Ce rapport régional montre, à peu près, que la plupart des actes illicites commis partiellement ou totalement en mer génèrent des revenus à leurs auteurs. Il a le mérite de s'attarder sur la faiblesse des réponses juridiques, institutionnelles et opérationnelles à la criminalité maritime, de même que sur l'absence de partenariat public et privé pour venir à bout de ce phénomène. A la lumière des défis et vulnérabilités identifiés à travers une revue documentaire et une analyse approfondie des études de cas présentées par les pays, les recommandations suivantes ont été formulées :

Les Etats membres côtiers du GIABA doivent, entre autres :

- Procéder à une évaluation sectorielle des risques pour déterminer dans quelle mesure les criminels peuvent utiliser à mauvais escient leurs secteurs financier et non financier dans le but de dissimuler et blanchir des gains provenant de la criminalité maritime et d'appliquer des mesures d'atténuation.
- Élaborer ou mettre à jour les stratégies nationales en matière de sûreté et de sécurité maritimes afin de veiller à ce qu'elles associent de manière appropriée la Cellules de Renseignement Financier (CRF) et les autres acteurs concernés en matière de LBC/FT. Se doter d'un document de politique nationale de lutte contre toutes les formes de crimes commis en mer.
- Réviser les stratégies nationales de LBC/FT existantes pour y intégrer les professionnels de la mer et tous les intervenants directs dans la sécurité et la sûreté maritime.
- Mener des réformes législatives pour s'assurer que toutes les formes de criminalité maritime sont incriminées conformément aux normes internationales acceptables, notamment la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (CNUDM).
- Définir, par le biais de lois, de règlements ou de toute autre directive pertinente, les mécanismes par lesquels les principales agences et institutions maritimes collaboreraient avec les cellules de renseignement financier afin de faciliter la surveillance du secteur et de créer une routine d'échange d'informations à des fins de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme.
- Sensibiliser tous les acteurs exerçant dans les secteurs portuaires et maritimes afin qu'ils puissent appliquer strictement les normes du GAFI en tant qu'outil efficace permettant de lutter contre le blanchiment des capitaux provenant de la criminalité maritime.
- Soutenir les systèmes d'archivage dans toutes les agences maritimes et développer un mécanisme de partage spontané ou d'accès systématique aux informations par les Cellules de Renseignement Financier (CRF) et les autorités d'enquêtes et de poursuites pénales.
- Renforcer les capacités opérationnelles des autorités d'enquêtes et de poursuites pénales à détecter les formes de criminalité maritime et à mener les enquêtes financières parallèles.
- Adopter une politique pénale spécifique en matière de LBC/FT permettant de systématiser les enquêtes conjointes, les enquêtes financières, la confiscation et le recours à la coopération régionale et internationale.
- Doter les agences de lutte contre la criminalité maritime de moyens d'intervention rapide (moteurs de grande puissance) et d'équipements de pointe (drones) ;
- Mettre en place un système d'alerte et de dénonciation des actes de corruption dans le milieu maritime assortis d'un régime de protection des dénonciateurs.
- Renforcer le pouvoir et les responsabilités des agences maritimes compétentes pour s'assurer qu'elles contribuent aux efforts de détection des flux financiers, d'enquêtes et de poursuite en matière de LBC/FT.
- Prendre les mesures adéquates pour garantir la confiscation de tous les produits issus d'activités criminelles

(y compris celles commises en mer) et les biens de leurs auteurs (comptes bancaires, biens immobiliers et autres biens de valeur) lorsque la culpabilité de ceux-ci est établie ;

- Continuer et intensifier les formations des acteurs de la chaîne pénale (OPJ, Secrétaires de Parquets, Personnels de greffe et Magistrats) pour les préparer à agir en réseau avec de nouvelles méthodes de travail et des techniques spéciales et innovantes d'enquêtes.
- Renforcer les capacités des agences maritimes chefs de file en matière d'enquêtes financières et de tous les tribunaux maritimes en matière de LBC/FT.
- Établir des cadres juridiques et des mécanismes institutionnels pour coordonner plus efficacement l'utilisation de la coopération internationale dans les enquêtes et les poursuites relatives au BC/FT liés à la criminalité maritime.
- Instituer un mécanisme de contrôle et de supervision réglementaire des entreprises maritimes privées et de leurs activités pour s'assurer que celles-ci sont conformes au droit de la mer.
- Assurer un suivi au-delà du projet de l'UE pour soutenir la création d'un Forum régional des agences maritimes chefs de file pour l'échange d'informations et de connaissances sur les questions émergentes critiques relatives à la LBC/FT.
- Explorer l'opportunité de créer un tribunal régional du droit de la mer pour se consacrer à la poursuite en matière de criminalité maritime des actes commis dans l'espace marin du Golfe de Guinée.

CHAPITRE UN :

INTRODUCTION

1.1. Contexte

7. Le Golfe de Guinée (GdG) fait partie des espaces maritimes les plus éprouvés par l'insécurité. Cet espace est quotidiennement sujet à diverses formes de crimes dont la piraterie maritime, les vols à main armée à l'encontre des navires, le trafic illicite de drogue en mer, la pêche INN, etc. Selon le Bureau Maritime International (BMI), soixante-cinq (65) incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires ont été enregistrés au cours du premier semestre 2023, soit une augmentation par rapport aux 58 incidents survenus au cours de la même période en 2022. Sur les 65 incidents signalés, 57 navires ont été arraisonnés, quatre (4) ont fait l'objet d'une tentative d'attaque, deux (2) ont été détournés et deux (2) ont essuyé des tirs. Au cours de la même période, les violences à l'encontre des équipages se poursuivent avec notamment 36 prises d'otages et 14 enlèvements.
8. A l'instar de ces crimes qui sans cesse menacent la sûreté des navires ainsi que la sécurité des biens et personnes, il se développe une économie souterraine alimentée par des flux financiers illicites. Ces flux générés par les activités illicites en mer s'accompagnent de manœuvres diverses telles que les virements électroniques, l'utilisation de comptes bancaires étrangers, le recours à des sociétés écrans et à des entités à but non lucratif, les dépenses consacrées à des projets philanthropiques, les investissements dans l'immobilier et d'autres propriétés foncières etc. visant à rendre impossible la détection de leurs origines ou de leurs destinations.
9. Bien que certaines des infractions maritimes dans le Golfe de Guinée puissent sembler fragmentées et opportunes, en particulier dans les grandes zones portuaires comme Lagos, qui peuvent être résolues en améliorant les défenses passives, elles ont souvent une portée transnationale. En effet, les attaques contre les navires sont parfois l'œuvre de bandes criminelles organisées. Celles-ci ont acquis des compétences maritimes et opérationnelles de plus en plus habiles, impliquant l'utilisation de navires-mères et d'équipements techniques qui leur permettent de traverser toujours plus loin le golfe de Guinée. Bien armés, ils ne sont pas dissuadés par la présence de gardes armés et ont une habileté considérable à monter à bord de grands navires se déplaçant à grande vitesse. Ces opérateurs spécialisés sont branchés sur une économie criminelle plus large avec une gamme de services de soutien. L'étendue même de leurs opérations suggère la présence de réseaux d'informateurs.
10. Il n'est pas exclu au regard des niveaux élevés de sophistication technique de leurs méthodes d'intervention, que différents acteurs puissent être impliqués, y compris des membres corrompus des forces de sécurité et des groupes militants régionaux. Il n'est pas exclu non plus que le financement de leurs opérations provienne en grande partie des recettes tirées du pétrole volé qui est traité dans les « raffineries de brousse » artisanales et ensuite vendue directement aux grossistes, aux stations-service ou sur le bord de la route. Bien que les produits pétroliers nigériens illicites soient largement vendus aux automobilistes au Bénin, au Togo et au Nigéria même, **l'on sait peu de choses sur les mécanismes financiers utilisés pour financer ce commerce. Pas grand-chose n'est su non plus sur les liens entre la criminalité maritime et les flux financiers illicites, le blanchiment de capitaux et financement du terrorisme.**
11. En réponse à cette lacune, l'Union européenne (UE) met en œuvre le programme d'appui à la sûreté maritime intégrée en Afrique de l'Ouest (SWAIMS), en collaboration avec le Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest (GIABA), dans le cadre de la stratégie de l'UE pour le golfe de Guinée. La stratégie reconnaît que les intérêts de la CEDEAO et de l'UE sont alignés dans la promotion de la sécurité de la région, étant donné que l'UE a soutenu la sécurité par le biais d'un certain nombre d'autres initiatives similaires.

12. Le GIABA est une institution spécialisée de la CEDEAO et un organisme régional du style du Groupe d'Action Financière (ORTG). Il est chargé de promouvoir au sein de ses États membres la mise en œuvre de politiques nationales de LBC/FT conformes aux standards internationaux. Ce faisant, le GIABA soutient le travail des cellules de renseignement financier (CRF) qui ont pour missions de recevoir, analyser et traiter les déclarations d'opérations suspectes et autres déclarations, en matière de LBC/FT, en vue de la détection d'infractions de BC ou de FT. La Résolution 2462 du Conseil de Sécurité des Nations Unies en appelle à juste titre tous les pays à valoriser les renseignements financiers et accompagner les CRF dans leurs activités de lutte contre le financement du terrorisme.
13. Depuis la création des CRF dans les pays membres du GIABA, l'on note qu'aucun acteur du milieu maritime n'a jusque-là contribué, par les déclarations d'opérations suspectes (DOS), déclarations d'opérations en espèces (DOE) ou le partage d'informations quelconques, à la détection d'un fait de BC ou de FT lié à la criminalité maritime, malgré la persistance de la menace dans le Golfe de Guinée et le potentiel élevé de ce secteur à connaître des informations suspectes. C'est pour toutes ces raisons que le programme SWAIMS qui est une réponse cohérente conçue pour accroître la capacité des acteurs sécuritaires et non sécuritaires dans la lutte contre la criminalité maritime, **s'est doté d'une composante qui cible la façon dont les réseaux criminels blanchissent les produits des crimes commis en mer.** D'où le présent rapport.
14. L'hypothèse générale qui a prévalu à l'initiative de cette étude est que le déficit de connaissances sur les produits financiers issus de la piraterie maritime, du vol à main armée en mer, du soutage illégal, de la pollution marine, du trafic illicite de drogue en mer, la pêche INN etc. et de la corruption maritime, est de nature à amenuiser significativement la qualité des réponses politiques et opérationnelles diverses au phénomène de la criminalité maritime dans le monde en général et dans le Golfe de Guinée en particulier.

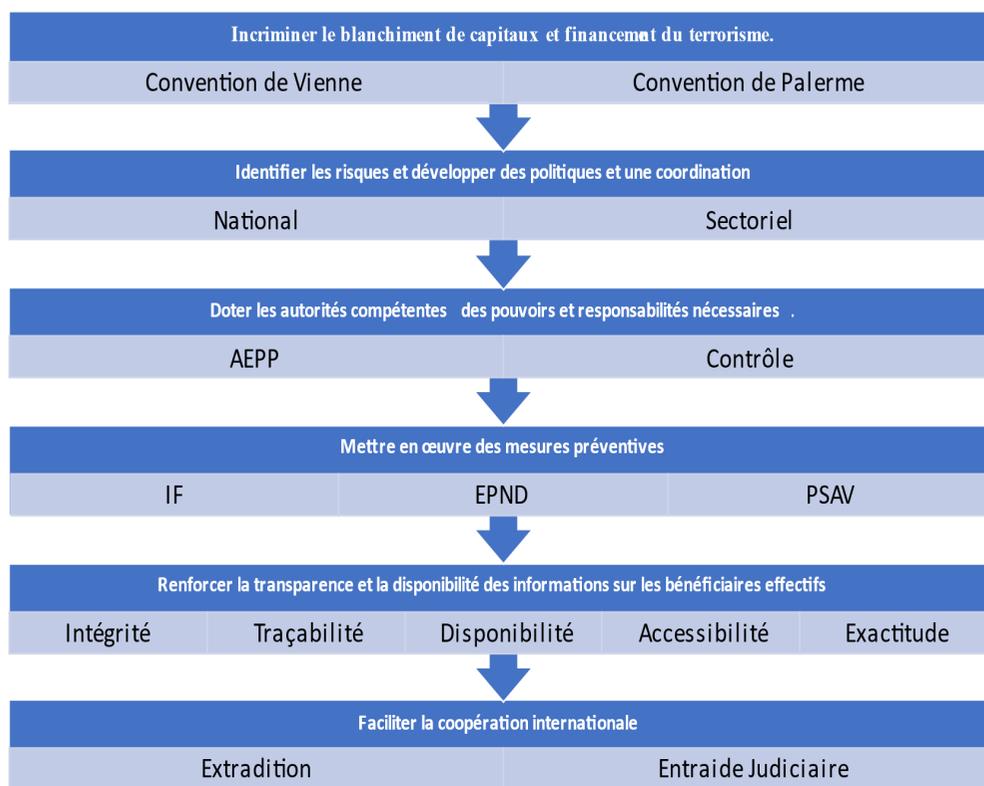
1.2. Objectifs

15. L'objectif général de ce rapport est d'évaluer et de comprendre comment le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et les flux financiers illicites sont liés à la criminalité maritime dans le golfe de Guinée, et de fournir des recommandations pertinentes qui pourraient être mises en œuvre afin combattre plus efficacement les activités criminelles commises en mer et de relever d'autres défis connexes.
16. Plus spécifiquement, ce rapport vise à atteindre les objectifs suivants :
- Fournir une meilleure connaissance des réseaux clandestins de blanchiment de capitaux provenant d'activités criminelles en mer et une évaluation des flux financiers générés.
 - Examiner d'autres réseaux financiers illégaux ouest-africains liés à d'autres crimes tels que la contrebande de drogues et d'armes et par la pêche illégale, non réglementée et non déclarée ou d'autres formes de crime environnemental.
 - Évaluer et comprendre comment le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et les flux financiers illicites sont liés à la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée.
 - Fournir une compréhension des réseaux financiers terroristes et criminels, leurs méthodes de blanchiment de capitaux, leurs sources, leurs réseaux et leurs connexions.
 - Examiner et analyser les réponses politiques et opérationnelles à la criminalité maritime dans les États côtiers de la CEDEAO.
 - Formuler des recommandations sur les adaptations institutionnelles ou opérationnelles pour mieux répondre au lien entre les réseaux financiers et la criminalité maritime.

1.3. Enjeux des normes de LBC/FT&P pour la sécurité maritime

17. Les normes du GAFI constituent la référence dans le monde en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et le financement de la prolifération des armes de destruction massive, de même que pour empêcher que des capitaux soient acquis, transférés ou utilisés illégalement. Elles exigent des pays la prise d'un ensemble cohérent de mesures politiques, institutionnelles et opérationnelles visant à priver tout délinquant de la jouissance du crime. Parmi ces exigences, il convient de noter, entre autres, ce qui suit :
- ❖ **Incriminer le blanchiment de capitaux** sur la base de la Convention de Vienne et de la Convention de Palerme, et appliquer l'infraction de blanchiment de capitaux à toutes les infractions graves afin de couvrir la gamme la plus large d'infractions sous-jacentes. Pour la sécurité maritime, la mise en œuvre de cette exigence est opportune en ce qu'elle permettra de faciliter la détection des flux de fonds associés aux crimes commis en mer.
 - ❖ **Identifier et évaluer les risques et développer des politiques et mécanismes de coordination** interagences au niveau national pour les atténuer. La mise en œuvre de cette mesure pourrait permettre aux autorités compétentes du secteur maritime de mieux comprendre les vulnérabilités liées aux différentes formes de criminalité maritime (piraterie, pêche INN, pollution marine etc.), d'appliquer une approche fondée des risques à l'effet d'optimiser les ressources, de renforcer le système de prévention des abus en mer et de contribuer à la détection des flux illicites et aux enquêtes grâce à la vigilance, à la conservation des documents et au partage d'informations avec les autorités compétentes, surtout avec les Cellules de Renseignement Financier. Cela pourrait également conduire à des réformes politiques en vertu desquelles certains professionnels de la mer seraient soumis à des exigences spécifiques en matière de LBC/FT & P, étant donné qu'ils seraient les seuls à pouvoir signaler ces infractions maritimes.
 - ❖ **Doter les autorités compétentes** (par exemple, les autorités chargées des enquêtes, les autorités de poursuite pénale et les autorités de contrôle) **des pouvoirs et responsabilités nécessaires**. La mise en œuvre de cette exigence a le potentiel d'éveiller la conscience maritime des autorités compétentes sur l'importance des enquêtes financières et de la confiscation des produits et instruments du crime.
 - ❖ **Mettre en œuvre des mesures préventives pour le secteur financier et non-financier**. Cette exigence requiert une gamme de mesures visant à favoriser le partenariat public/privé pour agir contre le BC et le FT. Ces mesures permettront aux enquêteurs dans le secteur maritime de disposer d'une variété de sources d'informations pour élaborer la preuve des infractions commises en mer et pour faciliter la localisation et le rapatriement des avoirs saisis ou confisqués.
 - ❖ **Renforcer la transparence et la disponibilité des informations sur les bénéficiaires effectifs** des personnes morales et constructions juridiques. La mise en œuvre de cette exigence peut permettre de s'assurer de l'intégrité des acteurs du système maritime, notamment en matière de propriété réelle des navires de pêches, d'octroi des permis d'exploitation, de lutte contre la corruption maritime etc.
 - ❖ **Faciliter la coopération internationale**. La mise en œuvre de cette exigence peut aider les autorités compétentes du secteur maritime à disposer d'un large éventail d'outils de coopération internationale, à la fois formels et informels, pour rendre la recherche plus dynamique en matière d'entraide judiciaire et d'extradition. Elle peut fournir également un cadre opérationnel à l'exercice du droit de poursuite en mer reconnu par la Convention de Montego Bay (1982).

Figure 1: Cartographie du mécanisme de LBC/FT



18. Le plus souvent la criminalité maritime ne concerne pas simplement les produits des infractions commises en mer, mais aussi et surtout les réseaux criminels ayant des liens à la fois à l'intérieur et à l'extérieur des frontières du pays. Comme tous les autres crimes, chacune des formes de la criminalité maritime est alimentée par des flux financiers illicites qui fonctionnent non seulement comme des catalyseurs et des facilitateurs, mais aussi comme une finalité aux activités criminelles dans la région.
19. Par conséquent, bien qu'une réglementation et une application efficaces du secteur maritime constituent une première étape cruciale pour faire face aux menaces maritimes dans tous les pays, elles sont loin d'être adéquates. Des actes criminels continueront de se produire dans notre espace océanique aussi longtemps qu'il y aura des flux financiers illicites pour que les gains pour les criminels valent bien le risque d'arrestation et de poursuites.
20. Bien qu'il y ait eu une abondance d'initiatives et d'interventions en matière de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée en général (telles que le G7++ Friends of the Gulf of Guinea (FoGG) et le Forum de collaboration maritime du Golfe de Guinée Shared Awareness and Deconfliction (GdG-MCF/SHADE)), chacune de ces interventions a été centrée sur des éléments tels que le partage efficace de l'information, améliorer la connaissance du domaine maritime et accroître la capacité des États à mener des opérations de réglementation et d'application de la loi maritimes. Très peu d'efforts ont été consacrés à l'identification des flux illicites qui aggravent ces crimes maritimes ou à la création systématique d'inhibitions à ces flux afin d'augmenter le coût d'opportunité de la commission de ces crimes.

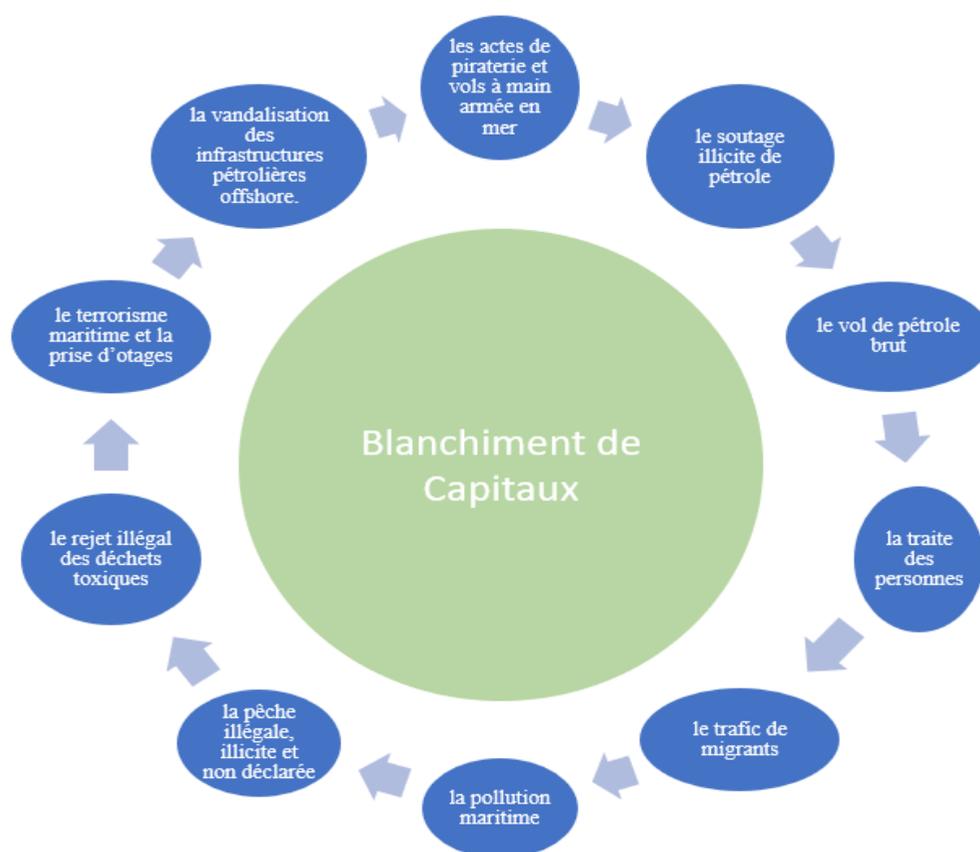
1.4. Terminologie

21. Le terme « **criminalité maritime** » est très englobant et renvoie à plusieurs formes de violations du droit de la mer. Ce concept seul est susceptible de faire intervenir pour sa prise en charge une multitude de secteurs (minier, environnemental, halieutique, transport, commerce, etc.). De ce fait, il est difficile de lui trouver une définition juridique universelle. Le droit pénal des pays se consacre d'ailleurs à un traitement spécifique de chaque forme de crime commis en mer. L'ONUDC définit la **criminalité maritime** comme un « crime perpétré en tout ou en partie en mer et interdit par le droit national et international applicable ».

22. Le Code de Conduite de Yaoundé relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, identifie douze (12) actes criminels transnationaux dans le domaine maritime, qui constituent pour la présente étude une base de référence. (Cf. graphique ci-dessous).
23. Le « **navire** » désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants².
24. Un « **Navire pirate** » désigne les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre un acte de piraterie, ou qui a servi à commettre un tel acte, tant qu'il demeure sous le contrôle de ces personnes ;
25. Un **Navire suspect** est un Navire dont il existe de sérieuses raisons qu'il est sans nationalité, et qui peut être visité en vertu du droit international de la mer. Cette expression peut englober le cas où la nationalité d'un navire est inconnue, incertaine, suspecte ou inexistante.
26. La **piraterie** signifie tout acte de violence ou de détention, commis à des fins privées par l'équipage ou des passagers d'un navire ou un avion privé et dirigé : (i) en haute mer contre un navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à bord de ces navires ou aéronefs ; (ii) contre un navire, aéronef ou des biens dans un lieu hors de la juridiction d'Un Etat. Il en résulte qu'un acte de piraterie ne peut être constitué que s'il a été commis en haute mer, dans une zone maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ou dans la zone économique exclusive. En dehors de ces zones, il convient de parler plutôt de brigandage en mer.
27. Le **vol à main armée**, est défini dans la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au Code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires comme : (i) tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou menace, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et directement contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de tel navire, à l'intérieur des eaux intérieures, des eaux archipélagiques et de la mer territoriale; (ii) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis à la lettre (i) ou commis dans l'intention de les faciliter.
28. L'**Etat du pavillon** représente l'État d'immatriculation d'un navire. La juridiction de l'État du pavillon est celle qui s'exerce à titre principal à bord de tout navire battant légalement pavillon de cet État. Les États sans littoral peuvent aussi être États du pavillon.
29. La **mer territoriale** est la ceinture d'eau dont la largeur ne dépasse pas 12 milles marins vers le large mesuré à partir des lignes de base d'un État et considérée comme faisant partie des eaux souveraines de cet État.
30. Une **Zone maritime** est une Zone de l'océan à laquelle s'applique l'un au moins des régimes décrits dans la Convention sur le droit de la mer ou reconnus en droit international coutumier. Les droits et obligations particuliers associés, d'un côté, à l'État côtier et, de l'autre, à l'État du pavillon, et entre lesquels on a ménagé un équilibre, peuvent différer selon les zones maritimes.
31. Le **Soutage illégal** est la vente illégale de pétrole brut ou raffiné, ne donnant lieu au paiement d'aucune taxe, d'aucun prélèvement ou d'aucun droit, notamment dans le cas où le produit a été volé ou a fait l'objet d'une contrebande.

² Article 1^{er} de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime entrée en vigueur le 1er mars 1992 (Recueil des Traités, vol. 1678, n° 29004)

- 32.** La **pêche illicite** renvoie aux activités (i) menées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux territoriales d'un Etat, sans la permission de cet Etat ; ou en violation de ses lois et règlements ; (ii) menées par des navires battant pavillon d'Etats membres d'une organisation régionale pertinente, mais qui opèrent en violation des mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et qui lient les Etats membres, ou des dispositions pertinentes des lois internationales applicables ou (iii) en violation des législations nationales ou des obligations internationales, y compris celles engageant les Etats en coopération à une organisation régionale pertinente d'une gestion de pêche.
- 33.** La **pêche non déclarée** renvoie aux activités de pêche (i) qui ne sont pas déclarées ou qui sont mal déclarées aux autorités nationales pertinentes, en violation des lois et règlements nationaux ou (ii) menées dans les domaines de compétence d'une organisation régionale compétente de gestion de pêcheries qui ne sont pas déclarées ou qui sont fallacieusement déclarées aux autorités nationales pertinentes, en violation des procédures d'élaboration de rapports à cette organisation.
- 34.** La **pêche non règlementée** renvoie aux activités de pêche (i) dans la zone de compétence d'une organisation régionale pertinente de pêcheries, par des navires étrangers, ou par des navires battant pavillon d'un Etat non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une manière qui n'est pas conforme ou qui contrevient aux mesures de conservation ou de gestion de cette organisation ; (ii) ou dans les zones ou pour les stocks de poissons à l'égard desquels il n'y a aucune mesure de conservation de gestion applicable, et où les activités sont menées d'une manière incompatible avec les responsabilités de l'Etat pour la conservation des ressources marines vivantes relevant du droit international.
- 35.** Le concept « **Pêche INN** » est utilisé pour caractériser l'ensemble de ces actes illicites en lien avec l'exploitation des ressources halieutiques.

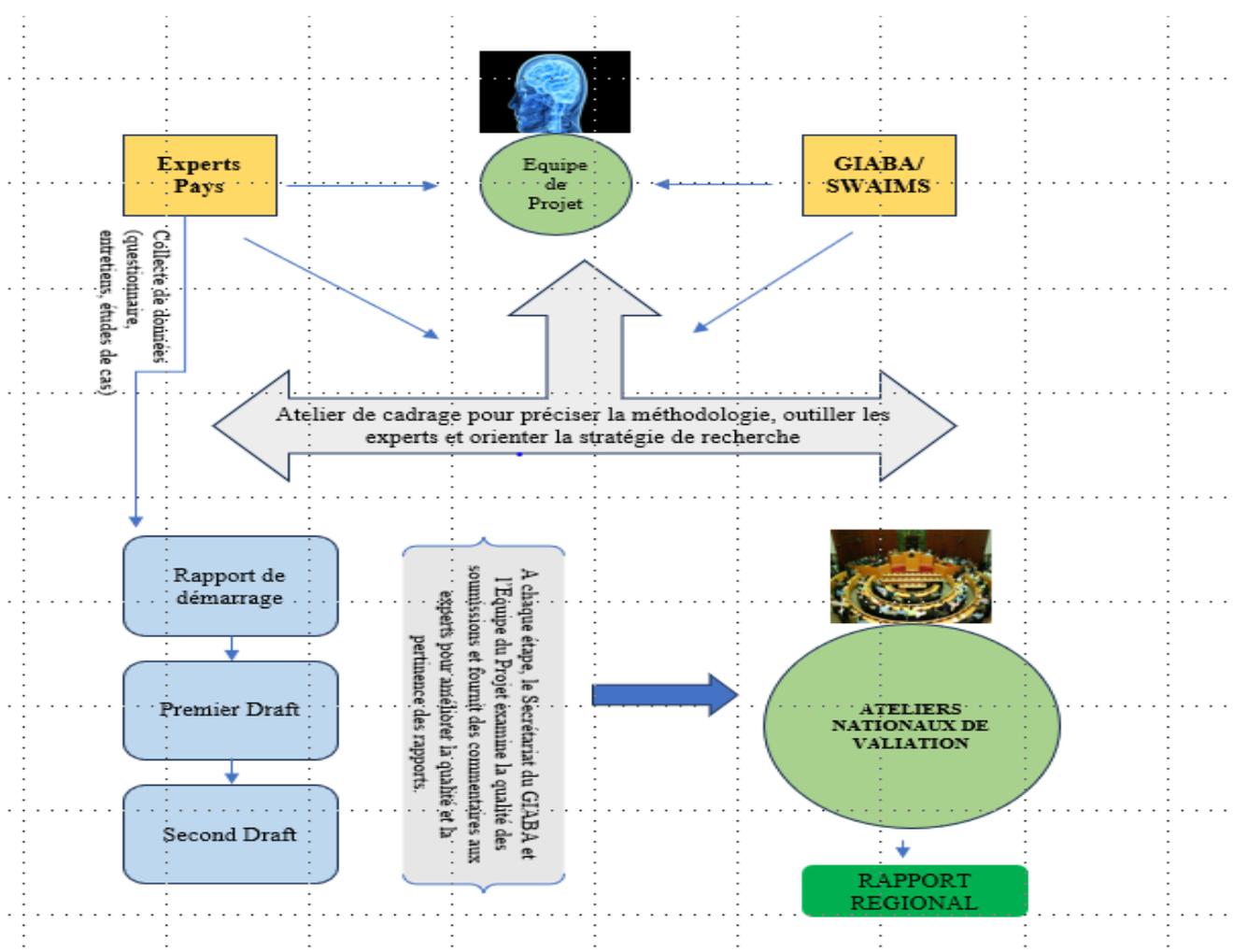


1.5. Méthodologie

- 36.** Cette étude a été pilotée par le Secrétariat du GIABA en collaboration avec l'équipe d'assistance technique du projet SWAIMS et un groupe d'experts du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, de la Guinée Bissau, du Nigéria et du Togo. L'équipe de projet s'est également appuyée sur les contributions des membres de la Commission Technique / Plénière du GIABA, de celles du GAFI et du Réseau Mondial.
- 37.** La recherche s'est déroulée en plusieurs phases (cf. figure ci-dessous) et a mis à profit une approche mixte impliquant principalement des données qualitatives, mais avec quelques ensembles de données quantitatives utiles fournis dans les études de cas. L'équipe de projet a d'abord procédé à une revue documentaire détaillée afin d'identifier les publications et articles de presse pertinents sur la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée. Le but de cette revue était d'obtenir une évaluation nette de la mesure dans laquelle ce sujet avait été documenté publiquement et d'identifier les lacunes que ce projet pourrait combler. (Cf. la liste de références bibliographiques en annexe). Des experts pays ont ensuite été recrutés et encadrés pour effectuer la collecte de donnée sur le terrain et produire des rapports nationaux, qui ont été discutés en ateliers et synchronisés en un rapport régional.
- 38.** En amont de cette étude, les hypothèses suivantes ont été retenues :
- La lutte contre la criminalité maritime est régie par des instruments juridiques internationaux dont les dispositions ne sont pas encore complètement transcrites dans le droit interne des pays.
 - Les pays du Golfe de Guinée ne disposent pas de politiques nationales spécifiques en matière de sécurité maritime. Dans les Etats du GdG qui disposent d'une stratégie intégrée en matière de lutte contre l'insécurité maritime, il subsiste des défis tels que l'inadéquation du cadre juridique de prévention et de répression, la faiblesse des institutions en place, l'absence d'une véritable politique de coordination et d'harmonisation des actions de lutte et l'insuffisance des capacités opérationnelles au niveau national.
 - Les dispositifs de LBC/FT et de lutte contre la criminalité maritime fonctionnent séparément sans que leurs aspects opérationnels ne soient coordonnés et articulés pour déposséder les délinquants des produits du crime. Les enquêtes conjointes et enquêtes financières en la matière ne sont pas menées. Malgré les éléments d'extranéité et ramifications transnationales que comportent les infractions maritimes, le potentiel de la coopération internationale est faiblement exploité.

39. Au vu de ces hypothèses et de la problématique ci-dessus mentionnées, des termes de référence ont été fournis aux experts nationaux pour prioriser : (i) l'identification des dispositions pertinentes des instruments juridiques internationaux devant figurer dans la législation nationale; (ii) l'analyse des textes nationaux existants sur la base des dispositions pertinentes du droit international relatif à criminalisation, la compétence, la définition des infractions, aux mesures coercitives, et à la coopération ; (iii) le relevé des dysfonctionnements du cadre institutionnel et opérationnel de la lutte au regard du cadre de la lutte communautaire et harmonisée adoptée dans d'autres régions du monde ; (iv) le relevé des limites de mise en œuvre, dans les Etats membres du GdG, des mesures de lutte contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et le financement de la prolifération.

Figure 3 : Schéma descriptif de la méthodologie du rapport



CHAPITRE DEUX :

SITUATION DE LA SECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE

Introduction

- 40.** Les eaux du GdG abritent de nombreuses ressources. Ses réserves en pétrole lui permettent d'augmenter sa production et engendrent des flux importants, notamment reliés à l'axe maritime côtier, lui laissant l'espoir de devenir pas à pas, malgré les conflits et l'action néfaste des pirates, un nouveau centre de gravité énergétique et donc une zone d'intérêt stratégique.
- 41.** Dans sa définition la plus large, la région du GdG stratégique³ est constituée de 25 Etats dont 17 Etats côtiers, 2 îles et 6 Etats de l'hinterland, et présente des caractéristiques plutôt favorables aux relations commerciales : des pays relativement stables politiquement, avec des taux de croissance économique supérieurs à la moyenne du continent et des politiques d'attraction des investissements étrangers. En outre, deuxième province mondiale en matière d'énergie, après le Moyen-Orient, le GdG représente près de 50% de la production pétrolière du continent africain, soit 10% de la production mondiale⁴. Il couvre environ 40% des besoins Européens, 25% des besoins Américains (2015) et regorge de plus de 24 milliards de barils de réserve d'hydrocarbures. Les richesses halieutiques complètent ce tableau avec une capacité d'un milliard de tonnes par an. Le GdG est une région potentiellement très riche qui, cependant, n'arrive pas à faire prospérer ses Etats. C'est dire alors que le GdG est une région de toutes les contradictions avec 86,8 millions de personnes vivant dans l'extrême pauvreté rien qu'au Nigeria, et 59 millions dans le reste des Etats de la CEDEAO⁵.
- 42.** Dans ce chapitre, il est question d'analyser comment la menace a évolué au fil des ans et surtout comment les réponses des pays se sont adaptées continuellement pour contenir les facteurs de risques.

2.1. Evolution de la menace

- 43.** L'insécurité en mer a souvent été considérée comme la résultante de l'instabilité à terre. Elle gagne du terrain dans le golfe de Guinée et les entreprises criminelles très structurées prospèrent en étendant progressivement leur rayon d'action, tirant profit des faiblesses qui caractérisent de nombreux États de la région : l'insuffisante coordination intra et interétatique, l'inadaptation des cadres juridiques, l'insuffisante connaissance et maîtrise du domaine maritime, la corruption qui facilite l'écoulement à terre des produits volés et la lenteur dans la mise en œuvre des décisions arrêtées. Par exemple, en matière de piraterie, le rayon d'action des pirates, qui se situait à l'origine sur les côtes nigérianes, s'est peu à peu développé, de sorte que le phénomène s'est étendu et couvre désormais les espaces maritimes du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de la Guinée Équatoriale, du Gabon et du Togo.
- 44.** Alors qu'elle était souvent dirigée à l'encontre de navires ou de structures maritimes, la criminalité maritime n'a eu de cesse d'évoluer d'année en année. L'on observe de plus en plus dans les eaux du GoG de nouvelles formes de criminalité, notamment : des enlèvements de membres d'équipage à des fins de

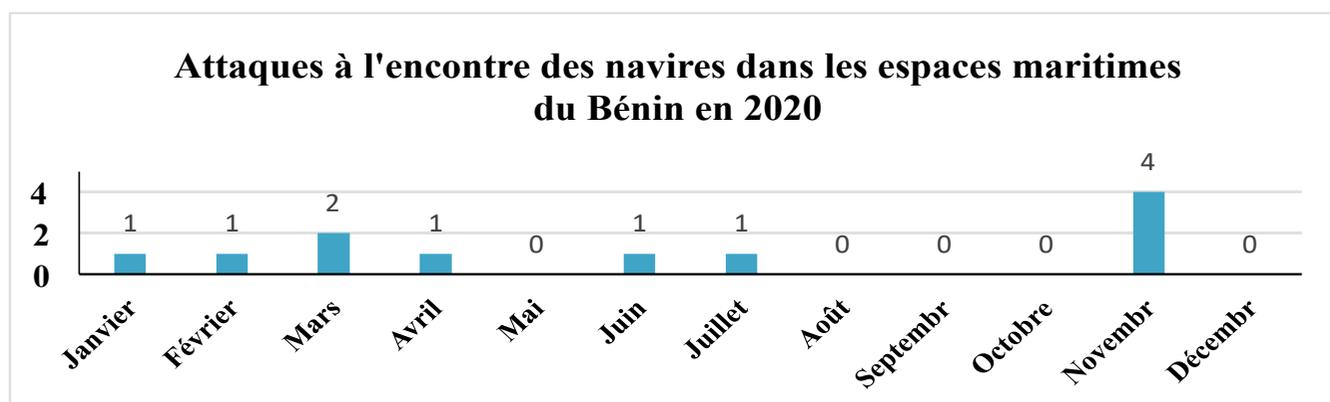
3 Michel, Luntumbue. *Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale*. Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, Bruxelles. URL : http://www.grip.org/fr/siteweb/images/notes_analyse/2011/na_2011-09-30_fr_m-luntumbue.pdf

4 Abdelhak, Bassou. *Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilité*. In: OCP Policy Paper, septembre 2016, 32 p

5 Curtis, Bell. *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States*. Nov. 2021

rançons, le détournement de navire pour servir de bâtiment mère (*mother boat*), le vol de cargaisons et soutage d'hydrocarbures (*Bunkering*), le vol (*accastillage, biens personnels de l'équipage*), la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (*dite pêche INN*), le trafic de migrants, le trafic d'armes et de stupéfiants, les déversements illégaux et la pollution marine.

45. À l'origine, les groupes de pirates cherchaient habituellement à voler la cargaison, mais les organisations criminelles et pirates nigériens s'orientent maintenant vers l'enlèvement des membres d'équipage ; ils ciblent souvent les pétroliers et enlèvent les membres d'équipage les plus précieux pour obtenir une rançon contre leur libération. On sait que les pirates d'Afrique de l'Ouest s'intéressent aux produits pétroliers raffinés tels que l'essence. Le trafic de pétrole est extrêmement lucratif pour les pirates. Par ailleurs, les pirates qui sévissent dans le golfe de Guinée ont la mauvaise réputation d'utiliser des modes opératoires violents, qui impliquent souvent l'enlèvement, la torture et le meurtre de membres d'équipage. On estime que les méthodes toujours plus violentes auxquelles recourent ces groupes font partie d'un modèle d'activité peu risqué et très rentable et qui fait la part belle à la violence et à l'intimidation⁶.
46. Les principales menaces à la sécurité maritime dans la région du GdG proviennent essentiellement des attaques contre les navires et embarcations. Au **Bénin**, les premiers actes de piraterie maritime ont été posés en 2008 dans sa Zone Economique Exclusive (ZEE). En raison de la faiblesse opérationnelle de la marine nationale, la menace s'était déplacée de la ZEE vers les eaux territoriales à l'encontre des navires pétroliers au mouillage dans la rade de Cotonou, dont les ponts sont relativement bas et donc faciles d'accès, comparativement aux porte-conteneurs. Les statistiques des incidents sur plusieurs années ont révélé que les attaques évoluent en fonction de la météo au cours de l'année.



Source : Etat-major de la Marine nationale

47. La marine ghanéenne a révélé que le pays avait enregistré 39 attaques de pirates entre janvier et octobre 2021 seulement, avec un passage croissant du détournement de navires pétroliers à l'enlèvement de marins contre rançons. En juxtaposant ce nombre aux dix (10) incidents de piraterie distincts qui se sont produits au large des côtes du Ghana entre 2015 et 2019, il est clair que la menace s'aggrave dans les eaux ghanéennes. Bien que, conformément au droit international, plusieurs attaques enregistrées dans les eaux territoriales et la ZEE du Ghana soient en fait des vols à main armée en mer par opposition à la piraterie, il est fort probable qu'elles soient perpétrées par les mêmes groupes ou réseaux pirates.
48. Selon le Bureau Maritime International (BMI), Soixante-cinq (65) incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires ont été enregistrés au cours du premier semestre 2023, soit une augmentation par rapport aux 58 incidents survenus au cours de la même période en 2022. Sur les 65 incidents signalés, 57 navires ont été

⁶ Source : Etude sur la Pêche Illégale au Large des Côtes d'Afrique de l'Ouest, septembre 2014, INTERPOL

arraisonnés, quatre (4) ont fait l'objet d'une tentative d'attaque, deux (2) ont été détournés et deux (2) ont essuyé des tirs. Au cours de la même période, les violences à l'encontre des équipages se poursuivent avec notamment 36 prises d'otages et 14 enlèvements.

49. La piraterie maritime est une des formes de criminalités maritimes les plus redoutables au Nigéria en raison de ses interconnexions avec le crime organisé. D'où le pays est considéré comme l'épicentre de l'actuelle vague de piraterie dans le golfe de Guinée. La figure ci-dessous montre l'évolution du phénomène entre 2017 et 2021. Ces statistiques concernent exclusivement les actes de piraterie, d'enlèvements et de vol à main armée en mer.

Figure 3 : Données recueillies auprès de l'Agence nigériane de l'administration et de la sécurité maritimes (NIMASA)



50. Outre les attaques contre les navires qui constituent un volet essentiel de la criminalité maritime, l'on note également une forte prévalence de la pêche INN qui cause d'énormes pertes économiques aux Etats. **À l'échelle mondiale, la pêche illicite et non déclarée représente annuellement 26 millions de tonnes métriques de poisson, pour une valeur de 23,5 milliards de dollars US. Cela équivaut à plus de 816 kg de poisson sauvage volé en mer chaque seconde. Près de 90 % des stocks du monde entier étant exploités au maximum de leur capacité ou en surexploitation, il est aujourd'hui plus crucial que jamais de prendre des mesures contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).**
51. En mai 2021, au Nigéria, la Chambre des Représentants a décidé d'enquêter sur la pêche illégale présumée d'une valeur de 70 millions de dollars par an par des chalutiers chinois et européens dans les eaux nigérianes. Le pays perdrait une telle quantité dans ses eaux nationales, comme l'a observé la marine nigériane en 2017, malgré l'accord de non-pêche du Nigéria avec des pays lointains tels que la Chine et l'Union européenne.
52. Selon une étude menée par INTERPOL en 2014 sur la Pêche Illégale en Afrique de l'Ouest, les types d'illégalité et de criminalité qui touchent le secteur de la pêche aujourd'hui comprennent entre autres :
- La mise en place de tactiques pour échapper à la surveillance, par exemple perturber les systèmes électroniques de surveillance et cacher les marques distinctives et l'identité des navires ;

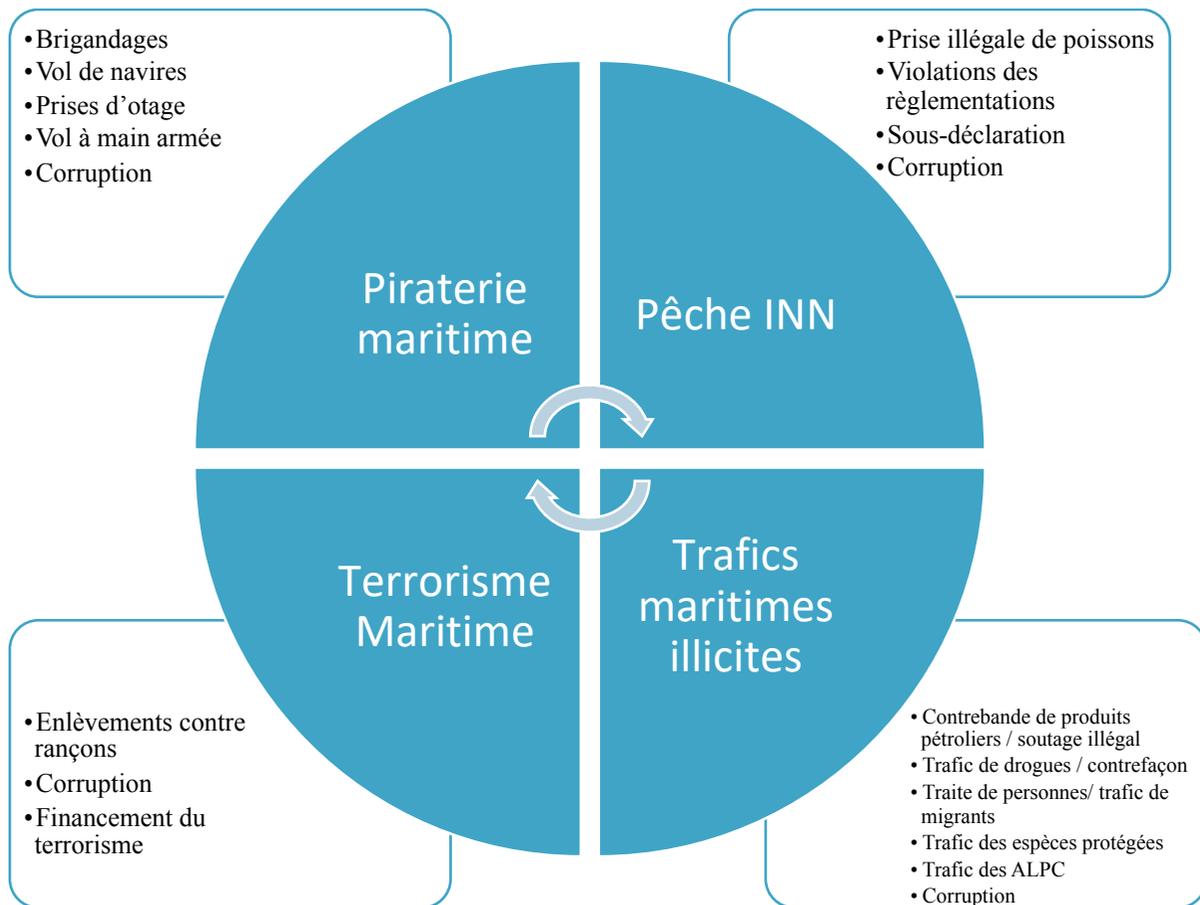
- Le transbordement en mer, qui peut faciliter le blanchiment de poissons pêchés illégalement par le transfert des captures vers des navires cargos, qui déchargent ensuite le poisson dans des ports lointains ;
- Les immatriculations frauduleuses, dans la région et ailleurs, pour faciliter les activités de pêche illégale dans le monde entier (un problème aggravé par le manque de transparence de la plupart des registres d'immatriculation des navires) ;
- Les infractions concernant les licences, par exemple pêcher avec des licences frauduleuses (un problème aggravé par l'absence de transparence dans la délivrance des licences dans la région) ;
- Une complicité avec le secteur artisanal, qui prend par exemple la forme de transbordements illégaux depuis des navires artisanaux vers des navires industriels ;
- La pêche illégale dans les zones de pêche artisanale par des navires industriels.

53. En ce qui concerne les **trafics maritimes**, les incidents relatifs à la contrebande et au trafic de drogue, de carburant, d'espèces sauvages et d'armes s'intensifient dans le golfe de Guinée. Au **Togo**, le phénomène de la criminalité liée aux espèces protégées a pris une ampleur alarmante entre 2012 et 2014 et concerne en grande majorité l'ivoire, les nageoires de requin et les écailles de pangolin. En effet, selon le rapport d'Evaluation Nationale des Risques (ENR) en matière de BC/FT conduit au Togo entre 2018 et 2019, au moins 3,815 tonnes d'ivoire dans deux conteneurs à l'export au port de Lomé ont été saisies en janvier 2014 impliquant un Vietnamien.

54. Au Bénin, le commerce illicite de carburant frelaté communément appelé « essence kpayo » a explosé en 1980, lorsque le pays a été confronté à une crise socio-économique et politique qui a entraîné des niveaux de chômage sans précédent, époque où cette situation laissait peu d'opportunités à de nombreux travailleurs. Ce carburant de contrebande provient du Nigeria, premier producteur de pétrole d'Afrique de l'Ouest et qui partage avec le Bénin une frontière de 780 kilomètres. Dans ce pays, les subventions gouvernementales rendent le carburant moins cher et donc aisément accessible aux contrebandiers.

55. L'activité illicite qui consiste à voler du pétrole (par perforation des pipelines) pour le revendre contribue au commerce illicite de carburant, car les revendeurs béninois l'achètent sur le marché noir. Même la fermeture de la frontière entre le **Bénin et le Nigéria** entre 2019 et 2021 n'a pas entamé ces réseaux de trafic car des dizaines de points d'entrée informels et mal surveillés du Nigeria au Bénin ont été identifiés. Ce carburant revendu environ 30 à 40% moins cher qu'à la pompe attire de nombreux citoyens béninois en dépit de sa mauvaise qualité. Dans ce commerce, l'on retrouve hommes, femmes et même des enfants de tous âges, écoliers, élèves ou non. Les revenus issus de ce commerce font vivre plusieurs milliers de familles, leur permettent de construire un habitat, de se soigner et paient les scolarités de leurs enfants. Dans un autre registre, il ne serait pas exagéré de penser qu'une partie de l'essence de contrebande entre dans un circuit formel et finance des activités politiques ou alimente les groupes armés qui sèment le chaos dans le Sahel ou finance leurs activités criminelles.

56. Le paysage de la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée est cartographié ci-dessous.



2.2. Nature et importance des flux financiers associés

57. Il est généralement admis que la criminalité est motivée par l'appât du gain. D'après le rapport sur les Flux financiers illicites publié par l'OCDE en 2018⁷, les coûts annuels de la piraterie en Afrique de l'Ouest avoisineraient 565 millions à 2 milliards USD. En ce qui concerne les vols de marchandise orchestrés par les pirates, ils se situeraient à plus d'un (01) million de dollars par an selon le rapport *Pirates of the Gulf of Guinea*, publié en décembre 2021 par Stable Seas⁸. La présente étude a révélé que plusieurs infractions maritimes procurent des revenus importants à leurs auteurs.

Bénin

58. Les retombées lucratives de la criminalité maritime ne sont pas négligeables au Bénin. En effet, la **contrebande de marchandises** dans les eaux béninoises rapporterait annuellement aux criminels 625 millions USD⁹ en moyenne par an, **le vol de carburant (siphonage)** 190 millions USD et les prises d'otage 1 million USD par groupe d'otages. Quant **au vol à main armée**, il rapporterait aux criminels 250.000 USD par an. Des statistiques relatives à la revente des hydrocarbures issues des **détournements de navires pétroliers** n'étant pas disponibles, les pertes financières peuvent aisément être évaluées à plusieurs dizaines de millions USD.

59. Les renseignements généraux ont récemment indiqué que dans le nord du Bénin, deux grands dépôts de carburant clandestins avaient été détruits. Ce trafic alimenterait des hommes armés qui s'y ravitaillent à moto, dans une zone à cheval entre le Burkina Faso et le Bénin. Cette filière d'écoulement d'hydrocarbures de provenance

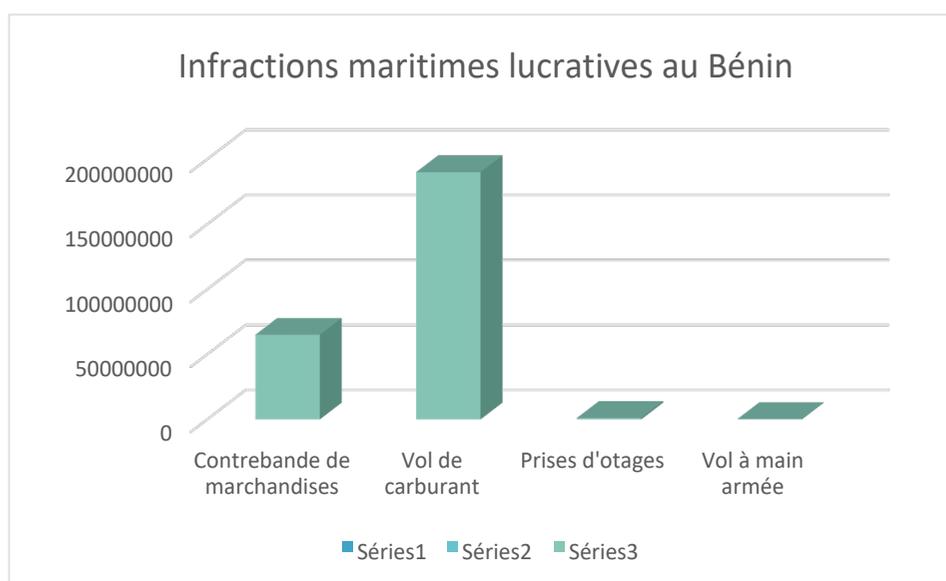
⁷ OCDE (2018), Flux financiers illicites : L'économie du commerce illicite en Afrique de l'Ouest

⁸ <https://www.stableseas.org/post/pirates-of-the-gulf-of-guinea-a-cost-analysis-for-coastal-states>

⁹ CMMC, avril 2022.

douteuse rapporterait beaucoup d'argent car ce carburant étant vital pour les déplacements des motos et autres pickups, les terroristes enrichis par d'autres types de trafics (stupéfiants, armes, êtres humains, grand banditisme, etc.) n'hésitent pas à l'acheter à prix d'or. Le carburant est le plus souvent transporté légalement dans des camions citernes, à partir de différents ports du GoG (Nigeria, Bénin, Togo), dans les mêmes conditions que ceux qui, en principe, sont régulièrement destinés aux pays de l'hinterland (Burkina Faso, Niger, Mali).

Figure 4 : Données extraites du rapport pays du Bénin, 2022



Côte d'Ivoire

60. En Côte d'Ivoire, les revenus tirés de la criminalité maritime proviennent essentiellement de la pêche INN, des trafics maritimes de produits illicites (faux moyennage, drogues, médicaments contrefaits, etc.) et de la corruption. L'analyse des différentes données recueillies a permis d'estimer à ce jour les pertes en termes de FFI, restreints aux FFI sortant, entre 685 et 950 milliards de francs CFA ces dernières années (2018/2021), soit une hausse moyenne 104,4 % du montant des FFI, il y'a environ une dizaine d'années. En moyenne, ce montant représente 62,9 % de l'aide publique au développement reçu par le pays en 2020. Conformément aux taux provenant des récentes études relatives aux risques de blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et trafic d'armes de destruction massive, les rapports de l'ONUSUDC sur les stupéfiants et la corruption, **le secteur maritime contribuerait en moyenne à environ 35 % des FFI, soit environ à 286.1 milliards de francs CFA par an ces trois dernières années.**

Encadré 1 : Recours au trafic maritime pour l'importation frauduleuse de faux billets de banque

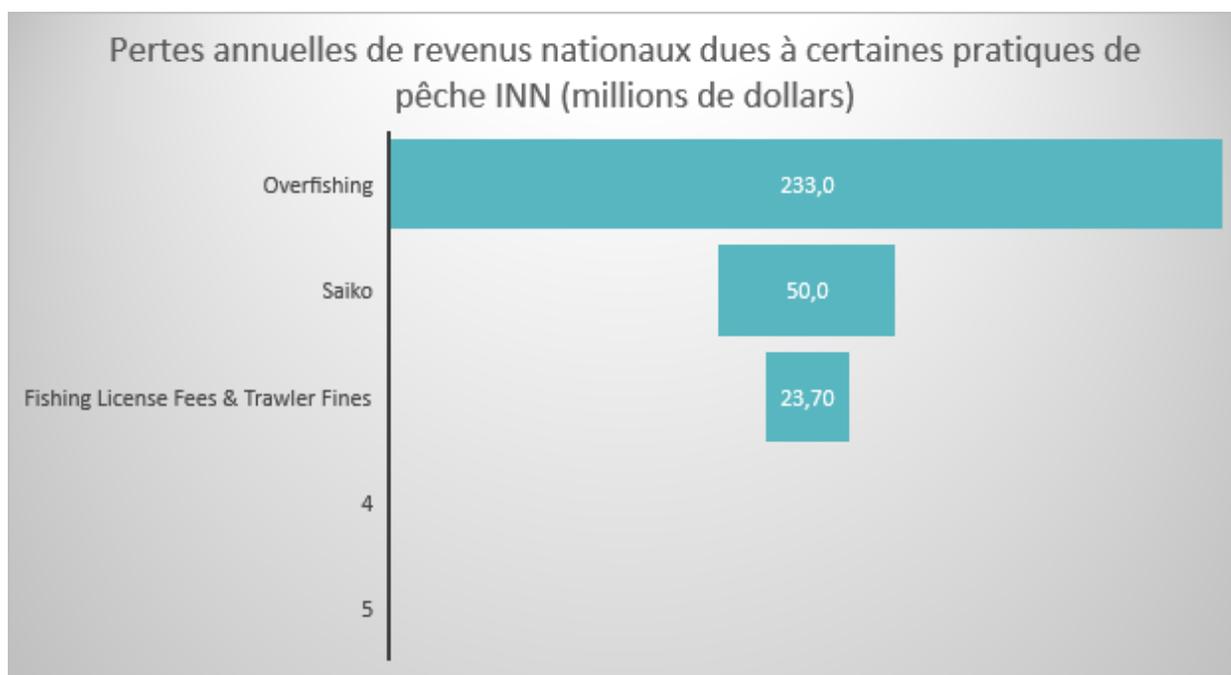
Monsieur AT, entrepreneur européen de son état a été contacté par monsieur ZB en Afrique par le biais d'un de ses collègues pour une opération portant sur des fonds appelés « vrai faux billets ». Il s'agit en réalité de billets de banque qui passent sans aucune difficulté les machines de contrôle de billets de banque mais qui ne peuvent plus circuler dans l'espace monétaire d'origine, dans le cas d'espèce, au niveau de l'Union Européenne. L'opération porte sur l'achat de 50 millions d'euro à 50 % de sa valeur. Monsieur ZB a donc envoyé par le système « hawala » l'équivalent en euro de 50 millions d'euro. En retour, monsieur AT par le biais d'un navire Tanker a fait parvenir les fonds. A son arrivée, des bateaux artisanaux de soutage résiduel d'hydrocarbure ont fait sortir les fonds au profit de monsieur ZB.

Source : Rapport Pays, Côte d'Ivoire (2022)

61. Plus de 90 % des échanges extérieurs de la Côte d’Ivoire transitent par les deux ports d’Abidjan et de San Pedro, lesquels assurent également le trafic de transit pour des pays tels que le Niger, le Mali et le Burkina Faso ; le port d’Abidjan et celui de San Pedro génèrent, à eux seuls, 88 % des recettes douanières du pays (2015) ; le port de pêche d’Abidjan est le premier port thonier de la côte Ouest africaine, avec un volume annuel supérieur à 100 000 tonnes ; plus de 30 000 emplois en dépendent.

Ghana

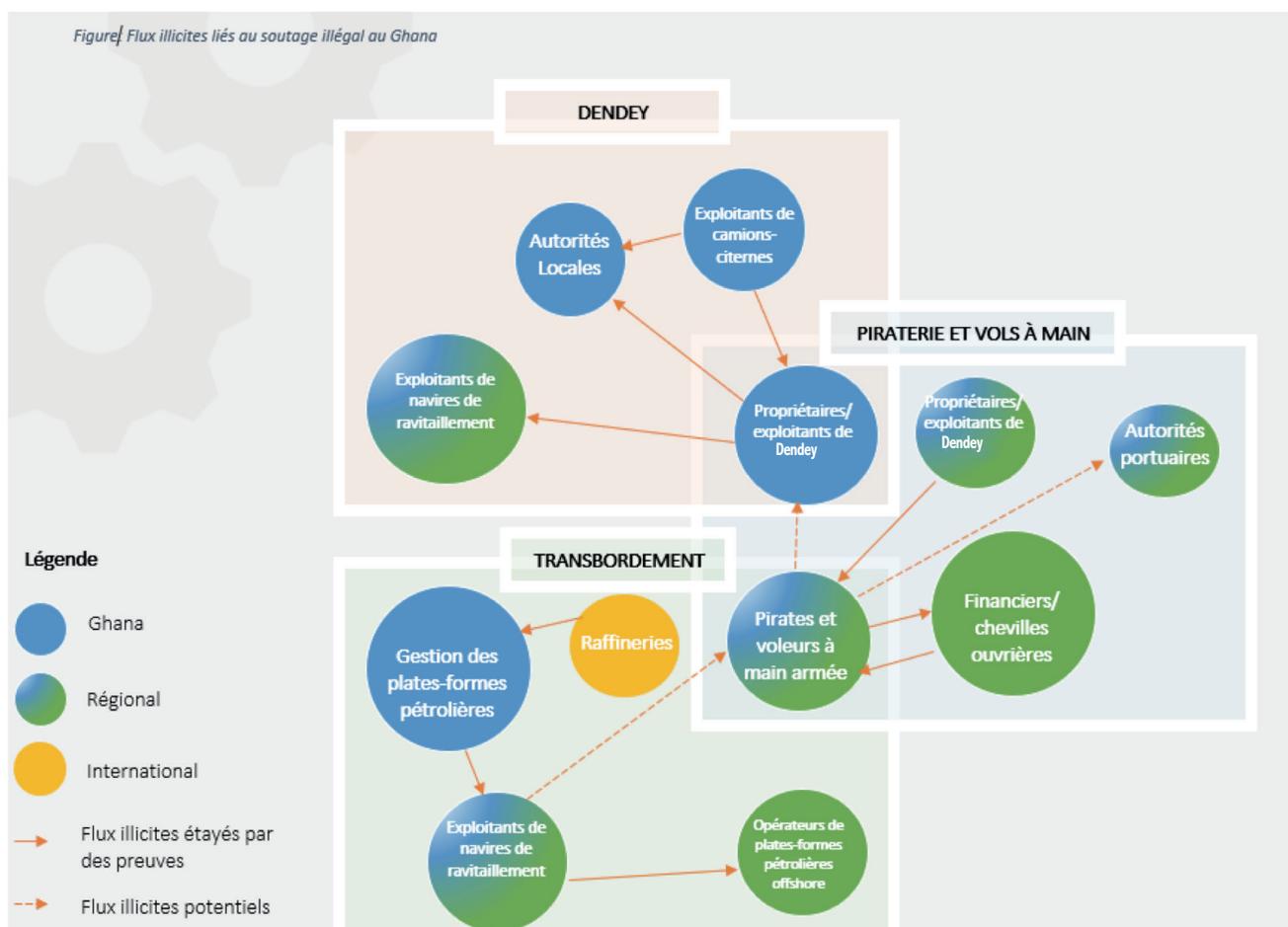
62. Des entretiens avec le personnel naval directement impliqué dans les opérations au Ghana ont révélé que le soutage illégal (avec la pêche INN) est l’une des criminalités maritimes les plus fréquentes dans le domaine maritime du pays. La figure ci-dessous illustre les pertes nationales annuelles de revenus constatées dues à certaines pratiques de la pêche INN selon les estimations de la Environmental Justice Foundation (2019 et 2021) et de la Banque mondiale [rédigé par Srivastava et Pawlowska (2020)]. Dans ce cas, la surpêche pourrait être considérée comme plutôt globale (comme en témoigne le chiffre nettement plus élevé), car *le saiko*, la perte des droits de licence de pêche et les amendes des chalutiers pourraient tous conduire à la surpêche dans les eaux du Ghana.
63. Les chiffres peuvent ne pas avoir été directement indiqués comme représentant les flux illicites ; cependant, les pertes de revenus pour l’État finissent souvent par des profits/revenus accumulés provenant de la criminalité et pourraient donner des indications utiles sur l’ampleur des flux illicites résultant de la pêche INN au Ghana.



Source : Ghana

64. En matière de soutage illégal, selon l’actuel vice-président du Ghana, le Dr. Mahamudu BAWUMIA, le pays perd plus de 200 millions de dollars par an en recettes fiscales à cause d’activités illicites telles que le soutage illégal et le vol de pétrole dans le secteur pétrolier en aval. Il les a décrites comme constituant « une menace émergente qui a un impact négatif sur la sécurité maritime [du Ghana] ainsi que sur les efforts du pays pour mobiliser les recettes fiscales provenant de la vente des produits pétroliers » (Markwei, 2020).

Figure 1 Flux illicites liés au soutage illégal au Ghana



65. Une étude récente du Centre ghanéen pour le développement démocratique (CDD-Ghana) sur les liens entre les flux financiers illicites et le financement des campagnes politiques au Ghana, a identifié que certains financiers des partis politiques étaient impliqués dans des crimes organisés graves, y compris le soutage illégal. (Nyarko, 2022).
66. Selon le Wall Street Journal, plus de 470 000 barils de pétrole ont été siphonnés de cette manière en moins de trois (3) mois et expédiés avec le pétrole de Saltpond comme production légitime du Ghana vers les raffineries italiennes (Faucon & Hinshaw, 2014). **Ces seuls incidents ont probablement entraîné plus de 47 millions de dollars de flux illégitimes entre le Nigeria, le Ghana et l'Italie, qui seraient presque impossibles à retracer.**

Guinée-Bissau

67. En termes de criminalité maritime, les différentes autorités contactées considèrent que la principale activité illicite en mer génératrice de revenus en Guinée-Bissau est le trafic international de drogue, en raison du vaste littoral du pays, de ses nombreuses îles, du volume de ses eaux territoriales et des faibles moyens mis à sa disposition des différentes structures de l'Etat chargées de la prévention et de la répression pénale de ce phénomène. Le pays continue d'être une plate-forme pour l'entrée de cocaïne d'Amérique du Sud sur le territoire européen. De plus, l'environnement est permissif pour les opérations de trafic grâce à une corruption latente. Forts de certaines complicités internes, les barons de la drogue continuent de faire du pays le centre de transbordement de ce produit avec l'appui de leurs collaborateurs de la région et d'ailleurs.

68. Diverses formes de criminalité maritime sont perpétrées dans le pays avec une forte dynamique haussière. Il s'agit notamment de : Le trafic maritime international de drogue, la piraterie maritime et l'enlèvement de marins, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le trafic de migrants, la contrebande de devises par voie maritime, l'abattage illégal d'arbres transportés par voie maritime et l'extraction illégale de minerais transportés par voie maritime. L'essor de la criminalité maritime dans le pays a été largement attribué à l'affaiblissement de l'autorité de l'État, à la corruption généralisée et à l'absence d'orientations politiques claires pour le secteur maritime. **En termes absolus, pas moins de 45 milliards de francs CFA ont été générés par la commission de ces crimes entre 2006 et 2022, et seulement 0,73% de ce montant a été saisi ou confisqué.**



Guinée-Bissau

69. Les statistiques disponibles ne permettent pas d'évaluer la rentabilité de la criminalité maritime au point d'en déduire les infractions maritimes les plus lucratives au Nigéria. Cependant, les estimations de la quantité de pétrole que le Nigéria perd quotidiennement au profit des voleurs dans la région maritime continuent d'augmenter quotidiennement (Waziri Adio, Arise News, 2022). NEITI, en 2020, a signalé une perte d'environ 200 000 barils par jour, évaluée à environ 4,1 milliards de dollars de revenus par an. Au dernier trimestre de 2021, les chiffres étaient passés à environ 500 000 barils, le pétrole se vendant à plus de 90 dollars le baril sur le marché international. Ce chiffre n'inclut pas ce qui a été largement décrit comme un « vol en col blanc » impliquant des expéditeurs, des acheteurs et des vendeurs de pétrole brut nigérian.

70. Selon NEITI Policy Brief de novembre 2019, le comité ad hoc du Conseil économique national (NEC) sur le vol de brut a révélé que le Nigéria avait perdu environ 22 millions de barils au cours des six premiers mois de 2019. Cette perte a ensuite été estimée à 1,35 milliard de dollars. Ce montant représente déjà environ 5 % du budget de l'année entière. En outre, c'est plus que les allocations de capital pour l'éducation, la santé, la défense et l'agriculture combinées. Pourtant, il s'agit de pétrole brut perdu en seulement une moitié de l'année. Mais ces chiffres ne sont qu'une fraction de la conséquence. Bien que les chiffres publiés par le comité NEC semblent être la première grande tentative au niveau gouvernemental d'évaluer empiriquement le volume des pertes au fil du temps, les chiffres présentés par NEITI depuis son audit de 2009 ont calculé les volumes et les valeurs des pertes brutes sur une base de 12 mois.

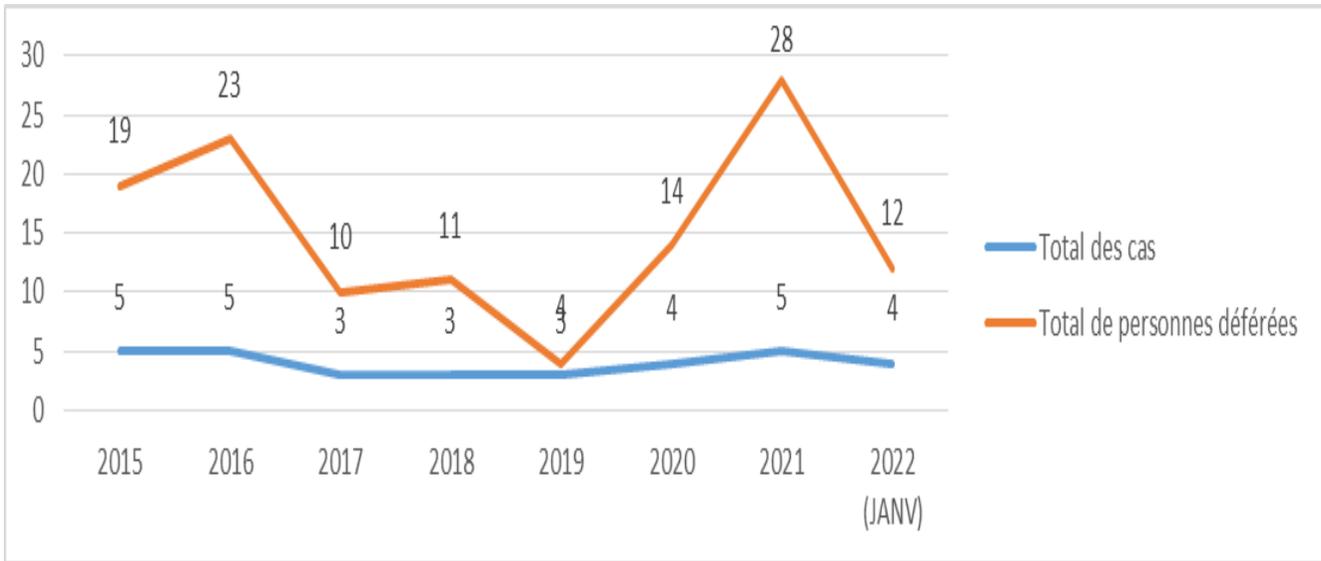
- 71.** Dans son étude, NEITI a présenté les chiffres des pertes de brut sur dix ans (2009 à 2018). En 10 ans, le Nigeria a perdu plus de 505 millions de barils de pétrole brut et 4,2 milliards de litres de produits pétroliers évalués respectivement à 40,06 milliards de dollars et 1,84 milliard de dollars. Cumulativement, les pertes totales de brut et de produits pour la période s'élèvent à 41,9 milliards de dollars. **En moyenne, le Nigéria a perdu 11,47 millions de dollars par jour, 349 millions de dollars par mois et 4,2 milliards de dollars par an pour la période.**
- 72.** Les deux autres facteurs, outre les pertes de production, attirent l'attention sur le fait que le problème, même en termes quantitatifs, est bien plus qu'un casse-tête de 41,9 milliards de dollars sur 10 ans. Les réparations de pipelines, conséquence directe du vandalisme, sont un indice majeur des pertes dans l'industrie pétrolière. **Pendant trois ans, de 2014 à 2016, les dépenses totales de réparation des pipelines se sont élevées à 363 milliards de nairas.**
- 73.** De même, la piraterie et surtout les enlèvements contre rançons génèrent des flux de fonds importants au Nigéria. Ces dernières années, la valeur des paiements de rançon a également augmenté. Selon un rapport de l'UNODC, la demande initiale de rançon pour le personnel kidnappé en 2008 se situait entre 20 et 25 millions de nairas (100 000,00 \$ - 150 000,00 \$). En 2016, la somme convenue pour un ensemble de captifs est passée à environ 125 000,00 \$ - 150 000,00 \$. Depuis lors, il y avait eu une augmentation significative du montant de la demande de paiement de rançon par les pirates.
- 74.** Les opérations des syndicats de pirates dans la région maritime impliquent également l'utilisation d'armes sophistiquées nécessaires aux attaques de moyenne à grande envergure. Ils peuvent enlever de grands groupes de marins et opérer à des distances plus éloignées des côtes du pays. **Les pirates disposent également de ressources suffisantes, telles qu'un assortiment d'armes et de bateaux équipés de moteurs turbo, qui les aident à naviguer et à s'échapper facilement.**

Togo

- 75.** La contrebande de produits pétroliers au Togo génère énormément de flux financiers. Il est certes difficile d'évaluer l'ampleur de ces flux, mais il ressort des statistiques fournies par le GIGM et la Marine Nationale, que le trafic de carburant et d'autres produits pétroliers dans les eaux sous juridiction togolaise est récurrent et d'une importance significative. Les personnes impliquées dans la contrebande de ces produits sont pour la plupart de nationalité togolaise, ghanéenne, béninoise et nigériane selon les responsables du GIGM¹⁰. Il ressort des saisies effectuées, qu'une seule pirogue motorisée peut acheminer de la mer aux côtes, en moyenne 300 bidons de vingt-cinq (25) litres de carburant ou d'autres produits pétroliers. Sur le marché togolais, le prix d'un litre de carburant varie entre cinq cents (500) et six cents (600) FCFA. Il découle de ces constatations que la contrebande de carburant peut rapporter au moins par pirogue saisie, une somme de quatre millions cinq cent cinquante mille (4 500 000) FCFA.

¹⁰ Information recueillie auprès du GIGM et de la marine nationale lors de la collecte des données quantitatives

Graphique : Evolution des saisies de produits pétroliers liées à la contrebande de 2015 à janvier 2022 (source GIGM)



Graphique : Evolution des saisies de produits pétroliers liées à la contrebande de 2015 à janvier 2022 (source GIGM)

- 76.** La contrebande de produits pétroliers est suivie, en termes de rentabilité économique, de la contrefaçon qui est très répandue au Togo, comme dans tout le continent. Les produits contrefaits sont de diverses gammes et concernent notamment les produits alcoolisés, les médicaments, l'électroménager, les insecticides, les produits alimentaires, les pagnes africains etc. Pour pouvoir écouler ces produits, les trafiquants ne cessent de développer de nouvelles techniques et l'une d'entre elles consiste à renseigner le nom des pays enclavés, notamment le Burkina-Faso, le Niger ou le Mali comme étant la destination finale desdits produits qui arrivent par voie maritime au port de Lomé. Ceci leur permet d'échapper au contrôle douanier et une fois que les produits quittent le port, les cargaisons sont tout simplement détournées.
- 77.** Entre 2016 et 2021, au moins 192.000 boîtes d'insecticides, 248,28 kg de pâte dentifrice, 3800 paquets de serviettes hygiéniques, 2470 bouteilles de liqueurs, pour ne citer que ceux-là ont été saisis par l'OCRTIDB.¹¹
- 78.** Il est tout à fait difficile d'évaluer le coût financier des produits issus de la contrefaçon ayant transité par l'espace maritime togolais puisque la grande partie de ces produits ne sont pas détectés. Cependant, pour avoir une idée de l'ampleur, une bouteille d'insecticide est vendue à 1000 FCFA environ sur le marché togolais. Avec les 192 000 bouteilles saisies, on est dans les proportions de 190 000 000 de FCFA. Ceci dénote de l'aspect lucratif de ce type de criminalité au Togo.
- 79.** Bref, la nature des flux de fonds générés par diverses formes de criminalité maritime dans les six (6) pays cibles de l'étude et leur importance, confirment bien la nécessité de prendre en charge le lien entre le BC/FT et la criminalité maritime, de même que les interconnexions entre la criminalité maritime et d'autres catégories d'infractions.

¹¹ Rapports d'activité 2016 à 2021 de l'OCRTIDB

2.3. Liens entre criminalité maritime et autres catégories d'infractions (y compris le blanchiment de capitaux et financement du terrorisme)

- 80.** En matière d'illégalité et de criminalité, les infractions se soutiennent mutuellement. Certaines génèrent des profits financiers, d'autres au contraire génèrent les moyens de faire subsister l'illégalité, l'informalité et la criminalité. La manne financière issue de tous les types de trafic blanchie est réinjectée dans l'économie formelle et permet à leurs auteurs de les réorienter vers d'autres activités. Certains acteurs investissent dans les travaux publics, ce qui fait perdre la trace du blanchiment. D'autres renforcent leurs moyens logistiques d'attaque en mer (bateaux plus robustes, moteurs plus rapides, communication par satellite, jumelles de vision nocturne, etc.). Ainsi, ces moyens permettent aux délinquants de mener leurs activités criminelles dans des zones de plus en plus éloignées de la côte, hors des capacités de la plupart des marines des Etats côtiers du GdG.
- 81.** Assez souvent, les cas de soutage illégal et de vol de pétrole se recoupent profondément avec des incidents de piraterie et de vol à main armée en mer. Au Ghana, plusieurs pétroliers transportant à la fois du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés ont été attaqués par des pirates dans le golfe de Guinée. Le pétrole de ces navires est ensuite vendu au large des côtes d'autres pays au-delà de la région d'attaque, ce qui les rend beaucoup plus difficiles à retracer.
- 82.** Ces dernières années, les activités informelles dans le secteur maritime connaissent un développement fulgurant. Ces activités s'inscrivent le plus souvent dans le trafic maritime, la pêche artisanale, le soutage illicite de tankers, l'avitaillement illicite de certains navires, etc. Les investigations menées par différents auteurs (Forent Gohourou et al., 2019 ; AHUA Émile Aurélien, 2019) mettent en exergue un certain nombre de déterminants au nombre desquels l'attraction des ressources en eau, l'absence de contrôles administratifs près de ces ressources et la perception que les commerçants informels ont des eaux quant à l'émergence des pratiques informelles. Ces études ont également montré le développement d'une économie informelle non négligeable qui intègre sans cesse l'économie formelle.
- 83.** La pratique des activités informelles dans le secteur maritime pourrait constituer une véritable faille quant à la prolifération et au développement d'activités illicites orchestrées par des bandes criminelles. Les activités informelles serviraient alors d'écran ou de façade pour le développement de véritables activités criminelles au profit des bandes organisées. Ainsi, les enquêtes menées auprès de certaines associations ou coopératives de pêcheurs ont montré l'usage de pirogues artisanales de pêche au convoyage de drogues et substance psychotropes. Il en est de même de l'usage des dites pirogues pour le trafic de migrants de la côte vers des navires en haute mer, du soutage illicite de navires, etc.
- 84.** Le développement des activités informelles pourrait s'imposer si l'on n'y prend garde, comme de véritables canaux de développement de réseaux de criminels de BC/FT/FFI.

Encadré : Interrelations entre activités informelles, criminalité maritime et autres infractions

Monsieur XL, est connu dans son milieu d'habitation, notamment aux bords des plages togolaises, comme étant un homme d'affaire. Son activité réelle connue est la pêche, l'achat et la vente de pirogue. Mais il est soupçonné par son entourage de se livrer aussi à la récupération illégale de ferraille dans les fonds marins togolais. Dans la nuit du 11 au 12 mai 2019, il s'associe à un groupe de criminel pour perpétrer un acte de piraterie maritime. En effet, six (6) ressortissants d'un pays de la sous-région reconnu comme abritant un grand groupe djihadiste très radicalisé se sont rendu au Togo au mois de mai 2019 dans le seul but de commettre un acte de piraterie maritime. Pour parvenir à leur fin après avoir associé deux autres togolais et un Ghanéen et préparer minutieusement leur coup, ils sollicitent les services de monsieur XL qui leur a loué une pirogue motorisée et probablement d'autres matériels. Ils se rendent nuitamment à bord d'un navire pétrolier battant pavillon togolais qui stationnait dans la zone de mouillage du port. Ils contraignent le commandant de bord sous la menace des armes qu'ils détenaient à appareiller et à prendre la direction de la haute mer en vue d'accaparer du pétrole et du contenu du navire. Les forces d'intervention rapide de la marine nationale ayant détecté un mouvement inhabituel du navire qui a repris le large sans autorisation, s'est lancé à la poursuite de ce dernier et par suite d'échanges de tirs, les pirates ont pu être maîtrisés et remis à la justice. Les charges retenues contre eux étaient « la piraterie », « les violences volontaires » et « l'association de malfaiteurs ». Monsieur X et ses complices ont écopé des peines d'emprisonnement de 12 à 20 ans avec des amendes allant de 50 à 25 millions de FCFA et une interdiction de séjour de 5 ans pour les étrangers. Cependant aucune enquête financière n'a été menée et la probabilité que les mis en causes soient liés à un groupe terrorise ou au financement d'un groupe terroriste n'a pas été recherchée.

Source : GIGM

2.4. Réponses juridiques et institutionnelles des pays

85. Le Golfe de Guinée (GG) est un espace maritime géostratégique. Conscients des incidences négatives de la piraterie, des vols à main armée, du brigandage et de la pêche INN sur leur développement économique et social, ainsi que sur la sécurité alimentaire des populations, de nombreux États côtiers ont pris des mesures vigoureuses. Celles-ci comprennent des initiatives d'ordre juridiques, institutionnelles et opérationnelles aux niveaux internationaux, régional et national.
86. Aussi, au niveau juridique, les Nations Unies ont-elles établi un ensemble d'instruments juridiques internationaux dont la prise en compte des dispositions pertinentes dans les législations nationales permet de prévenir et réprimer de façon efficace et durable les actes illicites perpétrés dans les espaces maritimes nationaux et internationaux.
87. L'analyse des cadres juridiques nationaux et régionaux, eu égard aux exigences du droit international, a permis de relever que **les droits internes des pays couverts par cette étude restent à parfaire en vue d'une lutte efficace contre la criminalité maritime.**

2.4.1. Instruments juridiques de portée internationale et régionale

a) Instruments internationaux de 1ère Génération

88. Les premiers instruments en matière de criminalité maritime sont :
 - La Convention de Genève de 1958 sur le droit de la mer, qui comprend quatre traités complémentaires : (i) la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë ; (ii) la Convention sur la haute mer, (iii) la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer et (iv) la Convention sur le plateau continental. Ces instruments de premières générations comportent des faiblesses, notamment : (i) le Choix pour un Etat sur la convention à ratifier selon ses intérêts ; (ii) l'absence d'accord sur limites de la mer territoriale et la zone de pêche ; (iii) l'insuffisance de codification et de consensus sur le droit maritime coutumier.

- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 qui qui définit le régime juridique des différents espace maritimes (Eaux intérieures, Mer territoriale, Eaux archipélagiques, Zone contiguë, Zone économique exclusive, Plateau continental et Plateau continental élargie, Haute mer et Grands fonds marins) et qui fixe des modalités de gestion et d'exploitation des ressources situées sous aucune juridiction des Etats côtiers.
- Les Instruments internationaux subsidiaires en matière de lutte contre les crimes sous-jacents de la piraterie. Il s'agit de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes du 19 décembre 1988 ; la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée adoptée à Palerme (Italie) du 15 novembre 2000 et ses Protocoles additionnels ; du Protocole visant à prévenir et combattre la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants ; du Protocole relatif à la lutte contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer ; de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.
- Les autres instruments internationaux en matière de lutte contre la piraterie (1) la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er Novembre 1974 dite SOLAS ; (2) la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) adoptée le du 10 mars 1988 entrée en vigueur le 1er mars 1992 et ses trois protocoles y relatifs dont, (3) le Protocole de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental adopté le 14 octobre 2005 et entré en vigueur le 28 juillet 2010 ;
- les Instruments concernant le domaine de la pêche, à savoir : (a) la convention de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) visant à prévenir et à lutter contre la pêche illicite pour protéger les ressources halieutiques marines contre les prédateurs ; (b) la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ou Convention de Washington (Convention CITES), adoptée en janvier 1973 ; (c) la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), adoptée à Hambourg le 27 avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985; (d) la Convention internationale sur la pollution marine (MARPOL) signé à Londres, le 2 novembre 1973 et son Protocole de 1978 ; (e) le Protocole à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA 2005), adopté à Londres le 14 octobre 2005 et entré en vigueur le 28 juillet 2010 ; (f) le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, (SUA PROT 2005), adopté à Londres le 14 octobre 2005 et entré en vigueur le 28 juillet 2010; (g) l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté à Rome le 22 novembre 2009 et entrée en vigueur en 2016.
- A tous ces textes s'ajoutent les instruments juridiques de l'OMI autres que la Convention de Montego Bay, pris en matière de sécurité de la navigation, à savoir : (i) la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety Of Life At Sea, dite convention SOLAS), avec l'annexe et l'acte final de la Conférence internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, conclue à Londres le 1er novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980 ; (ii) la Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Collision Regulations - ColReg) ; (iii) la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standard on Training, Certification and Watchkeeping – STCW) ; (iv) le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port facility Security Code (appelé Code ISPS), adopté en décembre 2002 et entré en vigueur le 1er juillet 2004.

b) Instruments régionaux en matière de lutte contre la piraterie

- Ce sont : (a) la Charte Africaine des Transports Maritimes (CATM) adopté en 1994 ; (b) la Résolution de Durban de 2009 et Plan d'action sur le transport maritime adoptée à Abuja février 2007 revu en avril 2008 et à Alger et octobre 2009 Durban ; (c) la Résolution 2039 (2012) pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le Golfe de Guinée et renforcer la sûreté et la sécurité maritime de la CEEAC, la CEDEAO, la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) ; (d) la Résolution 67/78 du 05 décembre 2012 sur les océans et le droit de la mer.

2.4.2. Initiatives institutionnelles sur le plan régional

89. Il s'agit notamment de la Communauté économique des états de l'Afrique centrale (CEEAC), de la commission du Golfe de Guinée (CGG), de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre (OMAO) et de la communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

a) La CEEAC : C'est une institution sous-régionale qui regroupe 11 états de l'Afrique centrale dont l'objectif est de promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité et l'intégration régionale. Celle-ci, au regard de l'insécurité régnant dans le golfe de Guinée a adopté en 2009 « une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des états du golfe de Guinée » avec la signature d'un protocole prévoyant la création d'un centre régional de coordination pour la sécurité maritime en Afrique centrale. La stratégie adoptée par l'institution est axée entre autres, sur le partage d'informations ainsi que des moyens de surveillance et d'intervention civile et militaires des états de la sous-région de l'Afrique centrale. Notons que cette initiative a été une réussite dans la sous-région de l'Afrique centrale, cependant elle ne couvre pas toute la région du golfe de Guinée et bien évidemment, elle n'a pu freiner les actes illicites perpétrés dans la région du GG. Par ailleurs, il convient de relever que cette initiative rencontre quelques difficultés en raison du coût élevé des opérations et de la défaillance de certains états membres à honorer leur engagement financier et matériel vis-à-vis de la réalisation de ce projet. La CEEAC met en application la Résolution 193/12/2003 de la CEEAC adoptée à Luanda le 31 octobre 2003 sur la sécurité maritime

b) La CGG : Créée en 2001 à Libreville à Luanda, la CGG est une institution régionale dont le but est de faciliter les consultations pour prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de l'exploitation des ressources naturelles à l'intérieure des frontières nationales des états membres. Le 29 novembre 2012, face à la triste réalité de la violence sous régionale, elle a signé une déclaration visant à apporter une réponse opérationnelle permanente par le biais d'une coopération régionale et un dialogue inter-état. Notons qu'à ce jour cette réponse opérationnelle n'a pu être concrétisée.

La Commission du Golfe de Guinée (CGG) : Le Centre Inter régionale de Coordination regroupant les Etas de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG, inauguré à Yaoundé le 11 septembre 2014 s'efforce de renforcer la coopération opérationnelle dans la lutte contre la piraterie maritime dans la mise en œuvre de la Stratégie régionale de lutte contre la piraterie maritime

c) L'OMAO : Créée en 1975, cette organisation régionale regroupe 20 états côtiers et 5 états sans littoral. Elle a pour objectif d'assurer un service de sécurité maritime rentable pour ses états membres, promouvoir la sécurité et lutter contre la pollution marine. En octobre 2003 à Luanda, elle adopte la résolution n° 193/12/03 qui met en place un cadre légal de coopération pour la lutte contre les menaces de sûreté maritime. Celle-ci vise sous les auspices de l'OMI, à établir un réseau sous régional intégré de garde côte aux fins de la sécurisation des espaces maritimes de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Malheureusement, force est de constater qu'à ce jour ce projet n'a pu voir le jour.

d) L'OMAO appuie la mise en œuvre de la Résolution 2039 relative à la stratégie, au Mémoire d'Entente et au Code de conduite pour la prévention et la répression de la piraterie et des vols à main armée. Le Code de conduite signé en juin 2013 par 25 Chefs d'Etats est un instrument de renforcement de la coopération régionale contre les activités illicites de vol de pétrole dans le Golfe de Guinée.

e) **La CEDEAO** : Depuis 2012, en réponse à l'appel du Conseil de Sécurité des Nations Unies, contenu dans les résolutions 2018 et 2039, la CEDEAO a initié en collaboration avec la CEEAC, la CGG, l'OMAOOC une série de réunions d'experts qui vise à élaborer une stratégie efficace de lutte contre la criminalité maritime dans le GG. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (EIMS) a ainsi été adoptée en 2014 pour compléter les efforts continentaux et renforcer les synergies avec toutes les parties prenantes, servant ainsi d'outil de coopération aux niveaux national, bilatéral et multilatéral, impliquant toutes les parties prenantes traitant des différentes questions sectorielles dans le domaine maritime.. Notons par ailleurs que dans le cadre de cette lutte régionale engagée, les chefs d'états ont adopté depuis le 25 juin 2013, un code de conduite transitoire non contraignant pour une période de trois ans. Pendant ce temps les délinquants de la mer peuvent aisément poursuivre leurs œuvres sans être inquiétés. La CEDEAO met en Code de conduite relative à la prévention et la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

f) Autorité Maritime Administrative (Ministère chargé des affaires maritimes)

90. Dans les Etats membres du Golfe de Guinée, il existe un Ministère en charge des questions de transport maritime dont les missions concernent, entre autres: (a) la conception, la mise en œuvre le suivi et l'évaluation de la politique générale de l'Etat en matière de transports terrestre, maritime, et fluviaux-lagunaire ; (b) la constatation des crimes et délits commis en mer, en lagune et dans les parties navigables ; (c) l'administration des navires et engins flottants, des îles artificielles, des ouvrages de mer ou de lagunes, les épaves et hypothèques maritimes et la participer à la défense nationale ; (d) l'organisation et la coordination des transports maritimes et fluviaux-lagunaires ; (e) la formation des gens de mer sur les plateformes de forage ; la participer à la gestion des plateformes de forage en ce qui concerne la police, la sécurité et la protection du milieu marin ; le suivi et la coordonner des règles de sécurité maritime et portuaires et d'application de la réglementation de la sécurité de la navigation ; l'application des règles relatives et participer au maintien de l'ordre dans les ports ainsi que la participer au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes.

91. En ce qui concerne les questions liées à la Pêche Maritime, il s'agit de : (a) l'élaboration et la coordination de la mise en œuvre de la politique de l'Etat dans le domaine des Pêches maritimes et la valorisation des ressources ; (b) de la contribue à l'élaboration des textes législatifs ; (c) de l'aménagement de la gestion des pêches et à l'application de la réglementation des pêches maritimes.

92. Pour ce qui est des trafics maritimes illicites, ils font intervenir une variété de ministères et d'agences selon la nature du produit faisant l'objet de trafics (environnement, sécurité, finance etc.).

Tableau 1 : Autorités Maritimes : lois, règlements en Afrique de l'Ouest

États membres	Lois et dispositions réglementaires	Commentaires
BÉNIN	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n°2021-04 du 08 juillet 2021 portant protection et règles relatives au commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction en République du Bénin - Loi Cadre 2014-19 du 07 août 2014 relative à la pêche et à l'aquaculture en République du Bénin ; - Loi 2020-25 du 02 septembre 2020 portant modification de la loi 2018-17 du 25 juillet 2018 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme en République du Bénin et portant composition de la CENTIF ; - Décret n°2011-394 du 28 mai 2011 fixant les modalités de conservation de développement et de gestion durable de la faune et de ses habitats en République du Bénin. - Décret n°2013 -551 portant Stratégie nationale de protection, de sécurité et de sûreté maritimes ; - Décret n°2014-785 portant création, organisation, attributions et fonctionnement de l'autorité nationale chargée de l'action de l'État en mer ; - Décret n°2020-270 du 06 mai 2020 portant obligation d'une protection armée dans les navires de commerce à destination du port de Cotonou ; - Décret n° 2021-253 du 19 mai 2021 fixant les coordonnées de la carte marine du Bénin. - Elaboration du plan d'action national de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le plan de préservation de l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> - De nombreux lois et décrets ont été également adoptés en vue de l'application, soit d'instruments internationaux et régionaux, soit dans le cadre de l'action politique gouvernementale. - En outre, sans utiliser expressément le terme piraterie maritime, le code pénal a enfin prévu les éléments constitutifs de la piraterie maritime et, plus important a prévu une peine de réclusion criminelle (art 204 et 210). Désormais, la piraterie maritime au sens de la CNUDM est réprimée dans le droit positif Béninois. - Dans la loi 2018-16 du 28 décembre 2018 portant Code pénal en République du Bénin, le législateur Béninois a commencé par inclure formellement les espaces maritimes au territoire de la République (art 11). Il a qualifié d'actes de terrorisme les infractions à la sécurité de la navigation aérienne, maritime ou au transport terrestre (article 162), ou le fait de propager dans l'atmosphère, au sol, ou dans les eaux, y compris celles de la mer territoriale, une substance de nature à mettre en péril la santé de l'homme ou des animaux ou de dégrader le milieu naturel (163 al 4), a donné une définition claire du navire (art 7) et de la plateforme (art 8) ; la possibilité pour l'administration maritime d'arraisonner tout navire surpris en flagrant délit de déversement de contaminants, y compris les hydrocarbures, en mer (art 851 al 2). - En outre, sans utiliser expressément le terme piraterie maritime, le code pénal a enfin prévu les éléments constitutifs de la piraterie maritime et, plus important a prévu une peine de réclusion criminelle (art 204 et 210). Désormais, la piraterie maritime au sens de la CNUDM est réprimée dans le droit positif Béninois.

États membres	Lois et dispositions réglementaires	Commentaires
CÔTE D'IVOIRE	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 2017 – 442 du 30 juin 2017 portant code maritime ; - Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ; - Loi n° 96 – 669 du 29 août 1996 portant code pétrolier ; - L'ordonnance n° 2012 – 369 du 18 avril 2012 modifiant la loi N°96 – 669 portant code pétrolier ; - Loi n° 95-553 DU 17 juillet 1995 portant code minier ; - Loi n° 64-291 du 1er août 1964 portant code des douanes ; - Loi n° 2016-554 ou 26 juillet 2016 relative à la pêche et a l'aquaculture ; - Loi n° 88-686 du 22 juillet 1988, portant répression du trafic illicite des drogues et stupéfiants ; - Loi n° 61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un code de la marine marchande ; - Les lois n° 2018-975 du 27 décembre 2018 portant institution d'un Code de Procédure pénale ; - L'ordonnance n° 2013-660 du 20 septembre 2013 relative à la prévention et à la lutte contre la corruption et les infractions assimilées ; - Loi n° 2016-410 du 15 juin 2016 relative à la répression des fraudes et des falsifications en matière de vente des biens ou services. 	<p>Plusieurs textes juridiques (lois, décrets, arrêtés, circulaires, etc.), aussi bien au plan national qu'international ont comme champ d'action directe ou indirecte les activités dans l'espace maritime ivoirien. Ils concernent l'organisation et la gestion des activités tout en mettant en exergue le contrôle, la surveillance, et la pénalisation des infractions à la législation et à la réglementation des activités de façon générale et celles ayant un lien avec les actes illicites en particulier.</p> <p>Le code de l'environnement ne mentionne en aucun lieu la notion de BC/FT/FFI</p> <p>Ainsi, l'étude de BC/FT/FFI liée à la criminalité maritime devra dans un premier temps s'imposer une compréhension de la notion de criminalité spécifique au secteur, mais en plus connaître la gravité de celle – ci non pas seulement en termes d'impact environnemental dans le cas du code de l'environnement, mais et surtout de risques liés à la susceptibilité de l'y exploiter à des fins de BC/FT/FFI.</p> <p>Cela pose alors la question de la génération de fonds sales susceptibles de provenir de la commission d'une infraction spécifique. Si l'analyse de cette infraction peut d'une manière ou autre montrer la possibilité de génération de fonds sales directement ou indirectement, alors la nécessité d'évaluer la survenue d'un usage à des fins de BC/FT/FFI est avérée.</p> <p>Il s'en suit non seulement la révision des texte juridiques en y incluant la notion de BC/FT/FFI, mais et surtout une appropriation de la lutte contre lesdits fléaux par les institutions régies par ces textes.</p>

États membres	Lois et dispositions réglementaires	Commentaires
GHANA	- Règlement de 2004 sur la marine marchande (formation, certification, effectif et quart) (LI 1790)	Le présent règlement s'applique aux gens de mer servant à bord de navires immatriculés au Ghana et de navires d'autres pays, à l'exception de ceux servant à bord de navires de guerre, d'auxiliaires navals ou d'autres navires détenus et exploités par un État et engagés uniquement dans le cadre d'un service gouvernemental non commercial, de navires de pêche, les yachts de plaisance non commerciaux et les navires en bois de construction traditionnelle.
	- Règlement du Ghana sur la navigation (travail maritime), 2015 (LI 2226)	Le présent règlement s'applique à un navire immatriculé au Ghana qui se livre à des activités commerciales, sauf lorsque le navire est engagé dans la pêche, un navire de guerre ou un navire de guerre, ou un navire qui est exempté par le directeur général de l'Autorité maritime du Ghana.
	- Règlement de 2012 sur le transport maritime ghanéen (protection des opérations et des actifs offshore) (LI 2010)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Établir des zones de sécurité autour d'une installation offshore pour protéger l'installation installée ou en cours d'installation sur le fond marin dans la juridiction maritime du Ghana ; 2) Prescrire les mesures que le ministre juge nécessaires dans la zone de sécurité établie pour la protection de l'installation ou de l'appareil en mer à l'égard duquel la zone de sécurité est établie ; et 3) Réglementer ou interdire l'entrée d'un navire ou de toute catégorie spécifiée de navires, de navires ou de personnes dans la zone de sécurité.
	- Règlement de 2012 de l'Autorité maritime du Ghana (frais et redevances) (LI 2009)	<p>L'autorité est par cette loi mandatée pour imposer des redevances de sécurité maritime en ce qui concerne les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Une installation offshore qui opère dans la juridiction maritime du Ghana 2) Navires, pipelines, câbles et installations de stockage dans la juridiction maritime du Ghana, 3) Les pétroliers qui visitent une installation offshore dans la juridiction maritime du Ghana pour le chargement de pétrole, 4) Pétroliers opérant comme chaland de soutage, vraquiers, navires scientifiques marins. 5) Ou tout navire commercial qui n'est inclus dans aucune autre catégorie qui fait escale dans un port ou un terminal relevant de la juridiction maritime du Ghana

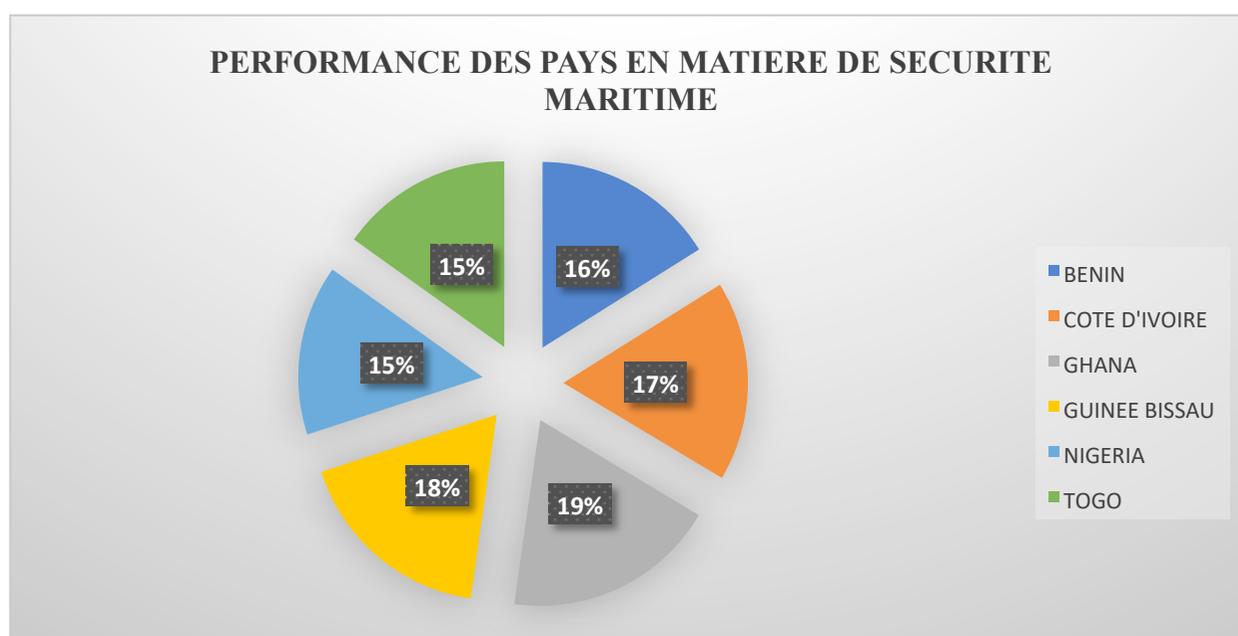
États membres	Lois et dispositions réglementaires	Commentaires
GUINÉE BISSAU	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 13/2013, du 27 décembre, fixe les limites des zones maritimes sous la souveraineté ou la juridiction de la République de Guinée-Bissau – abrogeant les lois n. 2 et 3/85 ; - Décret n° 21/2016, du 17 février, réglementant les opérations de pêche connexes ; - Décret n° 4/96, du 2 septembre, établit les principes généraux de la politique d'utilisation des ressources halieutiques nationales ; - Loi n° 3/2018, du 7 août, établit des mesures de nature préventive et répressive pour lutter contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, transposant dans l'ordre juridique interne la directive n° 02/2015/CM/UEMOA, - Décret-loi n° 10/2011, du 7 juin, sur les règles générales de gestion et de développement de la pêche ; - Décret-loi n° 14/99, du 27 octobre, porte création de l'Administration des Ports de Guinée-Bissau ; - Décret-loi n° 15/2011, du 11 octobre, portant création de l'Institut des ports maritimes ; - Décret-loi no 265/72, du 31 juillet, approuve le règlement général des capitaineries ; - Décret-loi n° 9/96 du 2 juin 1997, Règlement de la Commission de surveillance maritime - FISC MAR - complété par l'arrêté du 21 juillet 1999 sur la présidence du FISC MAR ; - Acte Additionnel à la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental) ; - Arrêté conjoint n° 01/GMPPEM/2006, du 16 janvier (BORGB, n° 3, p. 18) – redevances pour les opérations de pêche connexes ; - Résolution n° 7/97, du 19 juin, Protocole relatif à la coopération en matière d'opérations de surveillance des pêches et de poursuite maritime entre la République de Guinée-Bissau et la Guinée Conakry. 	<p>Il n'y a pas de disposition dans le Code pénal de la Guinée Bissau qui qualifie spécifiquement le délit de piraterie maritime, ni de dispositions qui précisent les crimes de vol à main armée en mer et d'actes contre la sécurité de la navigation maritime.</p> <p>La piraterie et les vols à main armée en mer, en particulier, sont des crimes complexes, en ce sens qu'un ensemble diversifié d'actes criminels peut être intégré dans les concepts sans qu'ils soient nécessairement cumulatifs.</p>

États membres	Lois et dispositions réglementaires	Commentaires
NIGÉRIA	<ul style="list-style-type: none"> - Loi de 1991 sur la compétence de l'Amirauté (AJA) - Loi de 2003 sur la navigation côtière et intérieure (cabotage) - Loi de 2004 sur l'Autorité portuaire du Nigéria (NPA) - Loi de 2022 sur le blanchiment d'argent (prévention et interdiction) - Loi de 2007 sur la marine marchande (MSA) - Loi de 2007 sur l'Agence nigériane d'administration et de sécurité maritimes (NIMASA) - Loi de 2019 sur la suppression de la vie privée et d'autres infractions maritimes - Loi de 2022 sur le terrorisme (prévention et interdiction) - Loi de 2022 sur les produits de la criminalité (recouvrement et gestion) - Loi de 1975 sur la production et la distribution de pétrole (lutte contre le sabotage) 	<ul style="list-style-type: none"> - L'absence de lois et de règlements modernes et à jour qui soient en phase avec la réalité actuelle des différentes activités criminelles dans la région maritime du Nigéria est une faille souvent exploitée. Même si la nouvelle loi sur la répression de la piraterie et d'autres infractions maritimes (SPOMO) a été promulguée en 2019 pour combler certaines des lacunes liées à la piraterie, il reste encore beaucoup à faire pour résoudre les problèmes liés au vol de pétrole brut, au vandalisme des oléoducs et au raffinage illégal du pétrole. - La loi de 1975 contient des dispositions contre le sabotage des oléoducs et prévoit des peines pouvant aller jusqu'à la peine de mort. Toutefois, cette disposition ne s'applique qu'au transport de produits pétroliers et non de pétrole brut (Note d'orientation NEITI, numéro 5, novembre 2019). - Les crimes liés au BC/FT sont pratiquement absents du cadre juridique des structures et institutions opérant dans l'espace maritime.
TOGO	<ul style="list-style-type: none"> - Le Togo a adhéré au Protocole à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental conclu à Rome le 10 mars 1998 - Loi n°2016-004 du 11 mars 2016, relative à la lutte contre les actes de piraterie maritime et autres actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime commis en mer au sens des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, - Loi uniforme n°2018-004 du 04 mai 2018 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme dans les Etats membres de l'union monétaire ouest africaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Togo a ratifié plusieurs conventions ou accords internationaux en matière de lutte contre la criminalité maritime sous toutes ses formes. Mise à part la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer qui vise entre autres la lutte contre le transport d'esclaves, la lutte contre la piraterie et la conservation des ressources biologiques en haute mer, le Togo a ratifié la convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, adoptée à Abidjan le 23 mars 1981. Le Togo a également adhéré au Protocole à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental conclu à Rome le 10 mars 1998. - Cette loi vise à s'assurer du respect par les navires des dispositions s'inscrivant dans le cadre de la lutte contre la piraterie et les autres actes illicites commis en mer et qui s'appliquent en vertu du droit international, ainsi que des lois et règlements de la République togolaise. - Cette loi incrimine le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. Elle fait de la traite des personnes et du trafic illicite de personnes migrantes par terre, mer et air des infractions sous-jacentes au blanchiment de capitaux et au financement du terrorisme

- 93.** Sur le plan institutionnel et opérationnel, alors que les régions de la Méditerranée et des Caraïbes développent une approche régionale intégrée de la lutte, axée sur la coopération, la collaboration, la coordination des actions et la mutualisation des moyens, celle engagée par les Etats et la région du GdG est entravée par une faible collaboration et coordination des actions entre les services et administrations nationales concernées, entre les organisations sous régionales existantes ainsi que des difficultés d'ordre financiers, matériels et humains qui compromettent la pérennisation des actions de sécurisation maritime initiées tant au niveau national que régional.
- 94.** Eu égard aux défaillances relevées, les états de la région du GdG ainsi que les organisations sous régionales devraient s'inspirer de l'expérience enrichissante de la Méditerranée et des Caraïbes pour développer une nouvelle approche de la lutte basée sur la mise en place d'un cadre juridique qui répond aux exigences du droit international et d'une approche intégrée fondée sur la collaboration, la coordination des actions et la mutualisation des moyens.

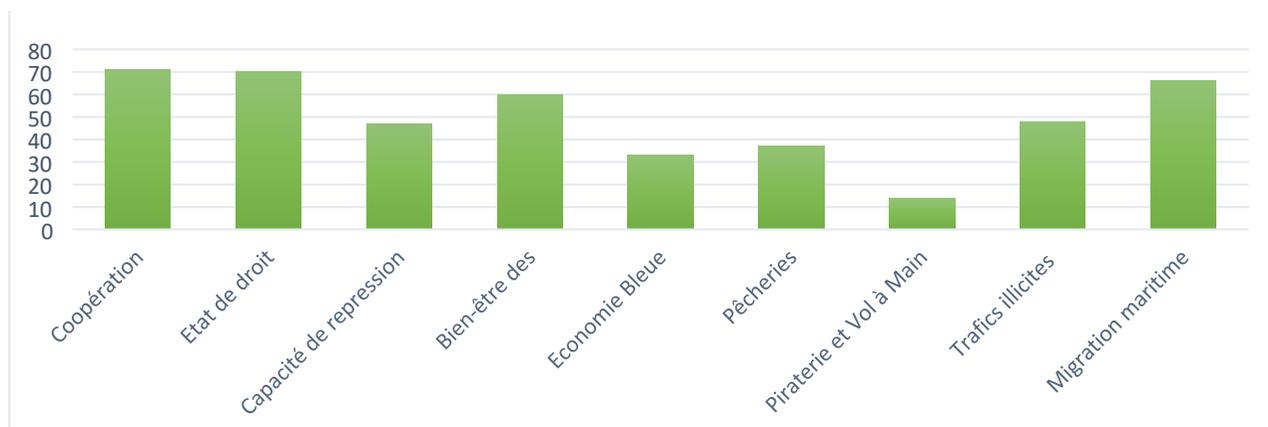
2.4.3 Aperçu de la performance régionale en matière de sécurité maritime

- 95.** Selon l'indice de sécurité maritime publié par Stable Seas en 2020, les pays du Golfe de Guinée enregistrent une performance relativement faible en matière de sécurité maritime. Cet indice est la première du genre dans le monde permettant de mesurer et cartographier à l'aune de certains critères spécifiques les forces et faiblesses nationales et régionales, tout en démontrant comment des questions comme les trafics maritimes, la piraterie et vol à main armée, la migration maritime etc. sont intimement liées.
- 96.** Cet indice se base principalement sur neuf (9) domaines essentiels pour parvenir à une sécurité maritime durable et à une bonne gouvernance maritime. La méthode employée par Stable Seas combine des études de cas intéressantes avec des données qualitatives et quantitatives qui fournissent des notations et par-dessus tout un aperçu sur comment les exigences internationales sont mises en œuvre pour assurer une prise en charge de ces domaines. Cette évaluation est faite en fonction des variables de sécurité maritime ci-après : (i) la coopération internationale ; (ii) l'Etat de droit ; (iii) la capacité de répression maritime ; (iv) le bien-être des communautés côtières ; (v) l'économie bleue ; (vi) la pêche ; (vii) la piraterie et le vol à main armée ; (viii) les trafics illicites ; (ix) et la migration maritime mixte.

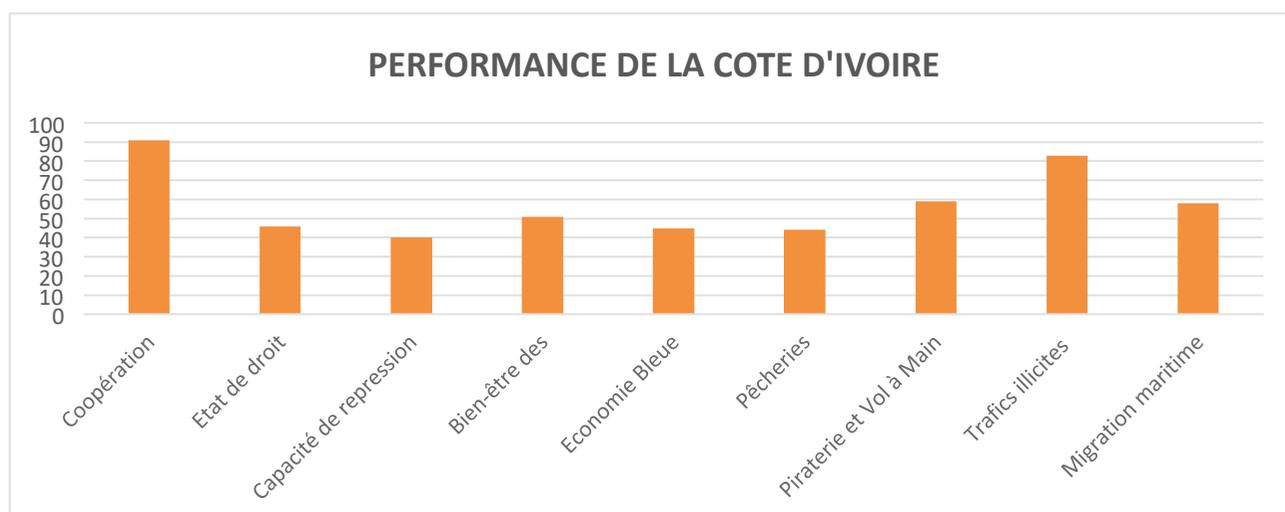


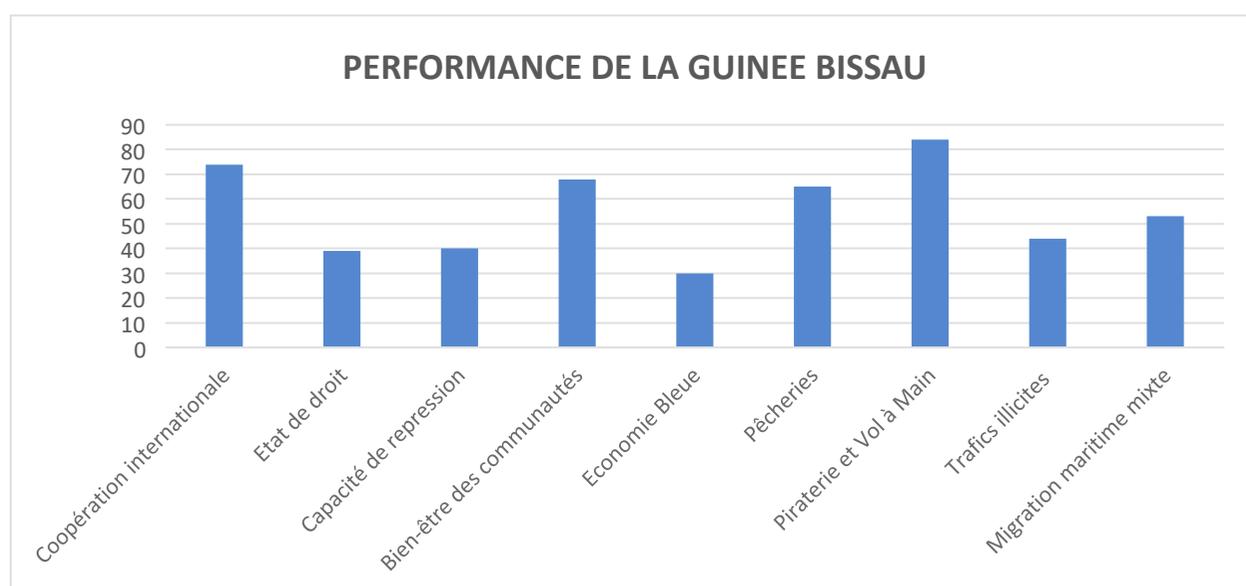
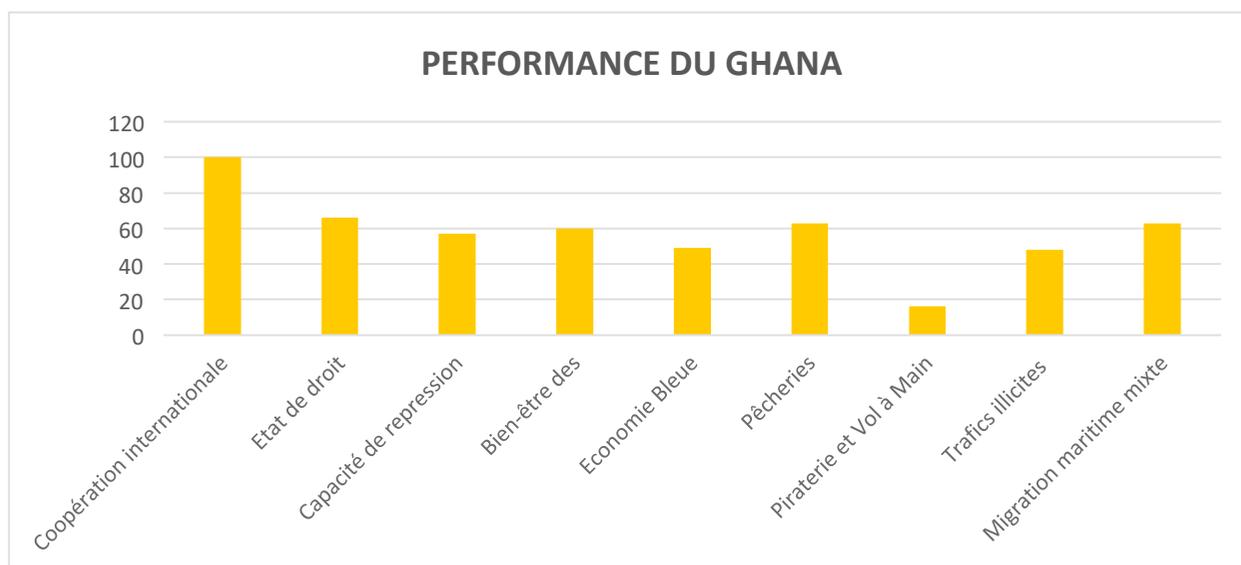
- 97.** Au regard des notations attribuées en 2020, le Ghana, parmi les six (6) pays cibles de l'étude, apparaît comme ayant la meilleure performance, avec 58/100 points, suivie de la Guinée Bissau et de la Côte d'Ivoire.

2.4.4 Aperçu de la performance par pays en matière de sécurité maritime

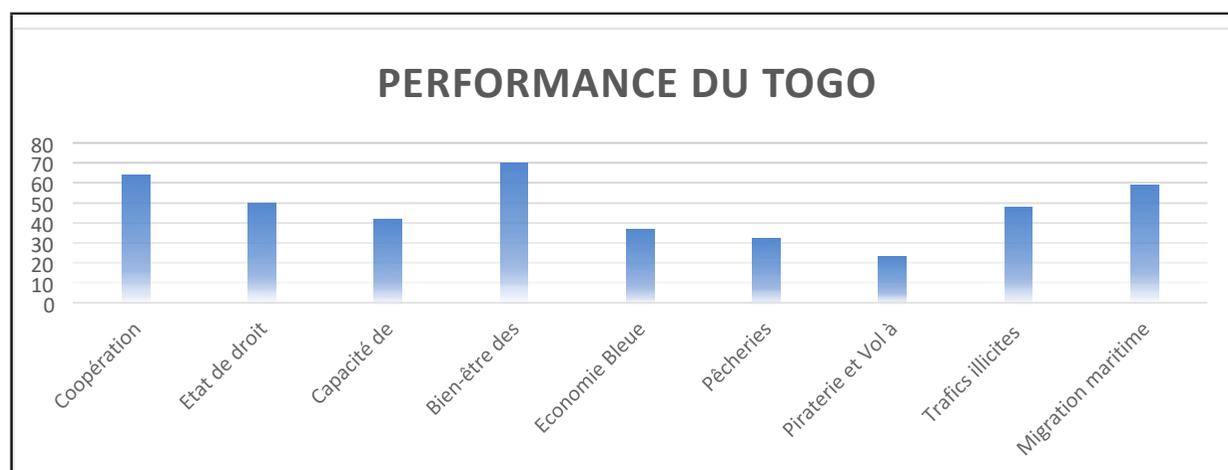
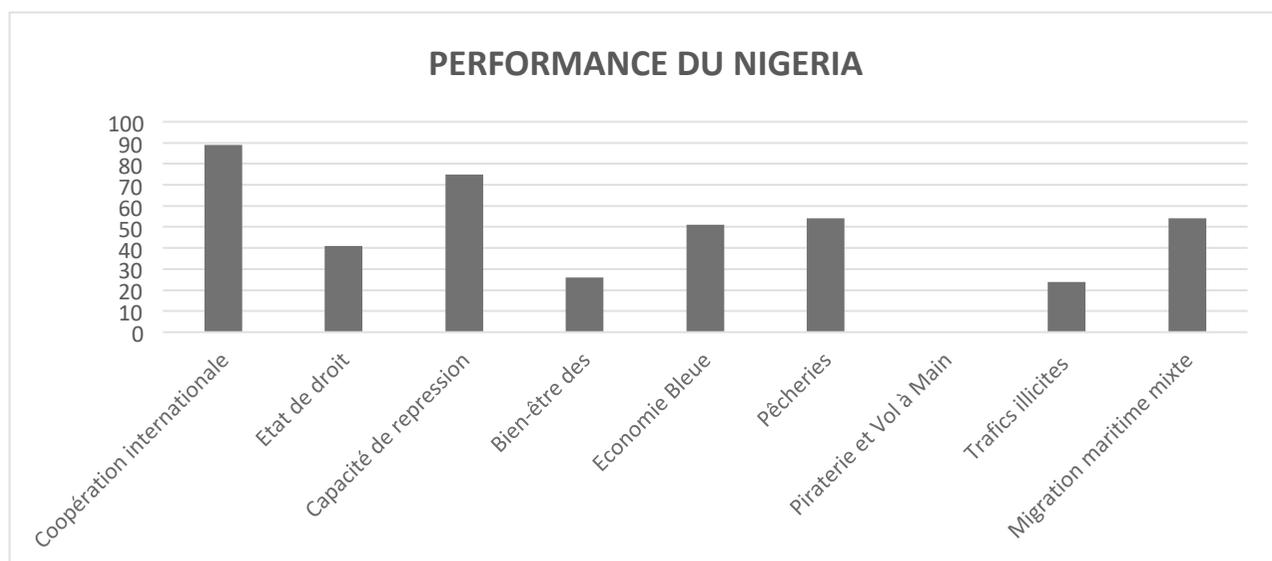


98. L'analyse des notations du Bénin révèle des forces du pays en matière de coopération internationale et d'Etat de droit, et des défis très importants à relever au niveau de la prévention des actes de piraterie et de vol à main armée.





- 98.** L'analyse des notations du Bénin révèle des forces du pays en matière de coopération internationale et d'Etat de droit, et des défis très importants à relever au niveau de la prévention des actes de piraterie et de vol à main armée.
- 99.** L'analyse des notations de la Côte d'Ivoire révèle des forces du pays en matière de coopération internationale et de lutte contre les trafics illicites, et des défis très importants à relever au niveau de l'adhésion aux lois et réglementations, de même qu'au niveau de la capacité de répression maritime.
- 100.** L'analyse des notations du Ghana révèle des forces du pays en matière de coopération internationale, et des défis très importants à relever au niveau de la prévention des actes de piraterie maritime et de vol à main armée.
- 101.** L'analyse des notations de la Guinée Bissau révèle des forces du pays en matière de piraterie et vol à main armée en mer, et des défis très importants à relever au niveau de l'économie bleue et de l'adhésion aux lois et réglementations, de même qu'au niveau de la capacité de répression maritime.



- 102.** L'analyse des notations du Nigéria révèle des forces du pays en matière de coopération internationale et de répression maritime, et des défis très importants à relever au niveau de l'adhésion aux lois et réglementations, du bien être des communautés maritimes et des trafics illicites.
- 103.** L'analyse des notations du Togo révèle des forces du pays en matière pour ce qui relève du bien être des communautés maritimes et des défis très importants à relever en matière de piraterie et de vol à main armée en mer.

Conclusion

104. L'environnement du Golfe de Guinée est sous une menace croissante de l'insécurité. Plusieurs des types d'infractions maritimes ont des liens avérés avec le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. Pourtant, les réponses juridiques et opérationnelles des pays, en dépit du Sommet de Yaoundé, demeurent encore inadéquates et peu conformes aux exigences internationales. Il importe d'examiner en détail les capacités de détection, d'enquête et de poursuite à travers des études de cas pour mieux adresser les lacunes opérationnelles.

CHAPITRE TROIS :

APERCU DES RESEAUX FINANCIERS CLANDESTINS ET DES GROUPES CRIMINELS

Introduction

- 105.** Les réseaux financiers clandestins sont des systèmes informels et non réglementés qui facilitent la circulation de l'argent sans passer par les canaux financiers traditionnels et les institutions bancaires. Ils sont utilisés par les groupes criminels pour dissimuler et blanchir les produits de leurs activités illégales. Ces réseaux peuvent être composés de personnes, de commerçants ou d'organisations criminelles qui collectent, transfèrent et dissimulent les fonds à travers des mécanismes tels que le transport physique de l'argent, l'utilisation de sociétés-écrans, le change informel, les casinos, les sociétés offshores et bien d'autres méthodes.
- 106.** S'il est vrai que toutes les formes de criminalité maritime présentes dans le Golfe de Guinée constituent, d'une manière ou d'une autre, des menaces de blanchiment de capitaux et de financement du terrorisme, il n'en demeure pas moins certain que les individus ou groupes criminels auxquels ces revenus profitent disposent de méthodes et techniques sophistiquées pour organiser et préserver leur clandestinité. Pour chacune des grandes menaces identifiées dans ce rapport, le présent chapitre vise à identifier et analyser des cas pratiques à l'effet de mettre en relief les modes opératoires de ces criminels, leurs profils et surtout les failles juridiques et opérationnelles dont ils tirent avantage.

3.1. Piraterie maritime et vols à main armée

3.1.1. Etude de Cas N°1 : Commission d'acte de piraterie par le biais d'un réseau de pêche

Monsieur X est connu dans son milieu d'habitation notamment aux bords des plages togolaises, comme étant un homme d'affaire. Son activité réelle connue est la pêche, l'achat et la vente de pirogue. Mais il est soupçonné par son entourage de se livrer aussi à la récupération illégale de ferraille dans les fonds marins togolais. Dans la nuit du 11 au 12 mai 2019, il s'associe à un groupe de criminel pour perpétrer un acte de piraterie maritime. En effet, six (6) ressortissants d'un pays de la sous-région reconnu comme abritant un grand groupe djihadiste très radicalisé se sont rendu au Togo au mois de mai 2019 dans le seul but de commettre un acte de piraterie maritime. Pour parvenir à leur fin après avoir associé deux (2) autres togolais et un (1) ghanéen et préparer minutieusement leur coup, ils sollicitent les services de monsieur X qui leur a loué une pirogue motorisée et probablement d'autres matériels. Ils se rendent nuitamment à bord d'un navire pétrolier battant pavillon togolais qui stationnait dans la zone de mouillage du port. Ils contraignent le commandant de bord sous la menace des armes qu'ils détenaient à appareiller et à prendre la direction de la haute mer en vue d'accaparer du pétrole et du contenu du navire. Les forces d'intervention rapide de la marine nationale ayant détecté un mouvement inhabituel du navire qui a repris le large sans autorisation, s'est lancé à la poursuite de ce dernier et par suite d'échanges de tirs, les pirates ont pu être maîtrisés et remis à la justice. Les charges retenues contre eux étaient « la piraterie », « les violences volontaires » et « l'association de malfaiteurs ».

Monsieur X et ses complices ont écopé des peines d'emprisonnement de 12 à 20 ans avec des amendes allant de 50 à 25 millions de FCFA et une interdiction de séjour de 5 ans pour les étrangers.

Commentaires

- Aucune enquête financière ou patrimoniale n'a été menée sur la base des textes de LBC/FT pour démanteler le réseau et neutraliser les avoirs et biens produits de la criminalité.
- Aucun partage d'information spontané n'a été effectué au profit de la CENTIF pour lui permettre d'enquêter davantage sur les biens et avoirs des personnes impliquées.

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

- ❖ Provenance d'un pays considéré comme à risque
- ❖ Recours aux activités de pêche comme écran
- ❖ Location de pirogues et autres matériels de pêche de façon informelle
- ❖ Mouvements inhabituels de navires en direction de la haute mer, sans autorisation.

3.1.2. Etude de Cas N°2 : Commission d'acte de piraterie, de vol à main armée à l'encontre d'un navire de pêche et d'enlèvements contre rançon

Le 26 mars 2018, le Marine 711, un navire de pêche au thon immatriculé au Ghana, se lançait dans son expédition de pêche de routine dans les eaux Ada/Keta du Ghana. Vers 17 h 30, un autre navire, le M/T Konstantinos, a commencé à s'approcher du Marine 711. À un moment donné - et à l'insu des membres de l'équipage du Marine 711 - le M/T Konstantinos avait été détourné par des pirates, qui avaient l'intention d'utiliser le navire pour attaquer le Marine 711. Les hommes armés ont attaqué et embarqué sur le Marine 711. Au moment de l'attaque, le navire en détresse comptait quarante-sept (47) membres d'équipage, dont trois ressortissants coréens et un ressortissant grec.

Les pirates ont navigué Marine 711 dans les eaux béninoises et ont dû abandonner le navire lorsqu'ils ont remarqué qu'ils étaient poursuivis par un avion de la marine nigériane. Cependant, avant d'abandonner le Marine 711, les pirates ont dû enlever les trois ressortissants coréens. Le navire, ainsi que le reste de l'équipage, a ensuite été récupéré par la marine ghanéenne et emmené au port de Tema.

Les biens volés par les pirates au cours de l'opération comprenaient tout l'équipement de communication du navire, un ensemble de Furuno Fish Finder d'une valeur de 773,66 \$, un ensemble VHF Marine d'une valeur de 196,36 \$, quatre ensembles de récepteurs CHF Marine Trans, d'une valeur de 691,76 \$, deux ensembles de téléphones Iridium, d'une valeur de 134 \$, un ensemble Bait Boat d'une valeur de 75 700 \$ et quatre ordinateurs portables Samsung d'une valeur d'environ 3 300 \$.

Le 26 avril 2018, les ressortissants coréens pris en otage ont été libérés par les pirates, à la suite de négociations avec l'ambassade de Corée au Ghana et au Nigeria, les directeurs exécutifs de Marine World et des négociateurs expérimentés au Nigeria.

Commentaire

- Ni la police maritime du Ghana ni les autres autorités locales concernées n'ont été au courant des discussions au cours des négociations, ni du montant finalement payé pour obtenir la libération des membres d'équipage kidnappés.
- Les paiements de rançon pour les marins non africains sont estimés à 40 000 dollars par individu (Bell, et al., 2022). En partant de l'hypothèse d'une estimation inférieure de 25 000 dollars, les pirates pourraient avoir reçu jusqu'à 75 000 dollars de rançon pour les trois ressortissants coréens.

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

Transactions impliquant des personnes à haut risque ou des juridictions connues pour la piraterie ou la contrebande.

Paiements effectués par l'intermédiaire d'intermédiaires sans documentation ni justification claires.

3.1.3. Etude de Cas N°3 : Détection et poursuite d'acte de piraterie grâce à la coordination inter-agences et à la coopération opérationnelle

En mai 2020, la marine nigériane a secouru à la fois les otages et le chalutier de pêche chinois HAI LU FENG II, autorisé à pêcher en Côte d'Ivoire, et les a escortés en toute sécurité jusqu'à Lagos. Le navire a été détourné par des pirates le jeudi 14 mai 2020 dans la zone économique exclusive ivoirienne avec 18 membres d'équipage à bord - huit Chinois, sept Ghanéens et trois Ivoiriens. Le suivi du navire est devenu possible grâce à un effort coordonné de plusieurs États africains et d'organisations telles que NIMASA. La marine nigériane a pu bloquer le navire de pêche chinois à 140 milles marins au sud de la bouée du chenal de Lagos vers 22 h 10, heure locale, dans la nuit du 16 mai 2020. Lorsqu'ils ont été accostés, les pirates ont hésité à s'arrêter, mais le bateau spécial de la marine nigériane Le service s'est embarqué sur le navire de la marine nigériane NGURU et a effectué un embarquement opposé alors qu'il faisait route à 9 nœuds.

Les 10 pirates, pour la plupart des jeunes, ont été inculpés de 4 chefs d'accusation de piraterie chacun en vertu d'une nouvelle loi anti-piraterie, la loi sur la répression de la piraterie et d'autres infractions maritimes (SPOMO), entrée en vigueur en 2019 devant la Haute Cour fédérale de Lagos en juillet 2020. Dans une décision historique, la Cour du 23 juillet 2021, dans l'affaire République fédérale du Nigéria contre Frank Insort Abaka et 9 autres accusés numéro FHC/L/170C/2020, a condamné les 10 personnes accusées des 4 chefs d'accusation de piraterie et a condamné chacun d'eux à 12 ans d'emprisonnement pour chacun des chefs d'accusation mais à courir en même temps qu'une amende supplémentaire de 250 000,00 N sur chacun des chefs d'accusation pour chacun des accusés. L'accusation était dirigée par le Bureau de l'AGF avec le soutien d'avocats formés au droit maritime dans la marine nigériane.

Commentaire

- Il s'agit de la première condamnation pour une infraction liée à la piraterie au Nigeria et est devenue possible grâce aux dispositions de la nouvelle loi SPOMO.
- L'issue du procès, selon les autorités nigérianes, enverra un message clair aux pirates de la mer que leurs activités criminelles dans la zone maritime du pays ne sont plus comme d'habitude.

Sources : Bureau de la HAGF avec des informations complémentaires de la NFIU (NIGERIA)

3.1.4. Tendances et méthodes observées

- 107.** Selon les agents de sécurité et services d'application de la loi interrogés au cours de l'étude, la piraterie au Nigeria opère dans des syndicats bien structurés et fonctionne comme une organisation criminelle organisée. Les activités des pirates sont facilitées par des fonds et du matériel fournis par des sponsors. Cette affirmation est corroborée par des rapports de l'IMB selon lesquels les gangs de pirates au sein du GoG sont bien organisés et ciblent tous les types de navires sur un large éventail.
- 108.** Les études de cas analysées ci-dessus montrent bien que les attaques de piraterie dans l'environnement maritime du GdG suivent un schéma saisonnier, la plupart des attaques se produisant entre novembre et avril en raison de conditions météorologiques idéales. Le détournement est également devenu le principal objectif de la plupart des attaques de piraterie. Au Nigéria, les rapports montrent que les cargaisons constituaient auparavant la principale cible des pirates, en particulier lorsque le pétrole se négociait à plus de 100 dollars le baril. Lorsque le prix du pétrole a chuté, l'équipage est devenu plus précieux que le pétrole. Cela montre à quel point ce système de criminalité est structuré autour de la recherche de profit économique.

- 109.** Le mode opératoire des organisations pirates est passé d'opérations presque entièrement nocturnes à environ 50 % des attaques se produisant pendant la journée et 50 % la nuit. Ces dernières années, la valeur des paiements de rançon a également augmenté. Selon le rapport de l'UNODC, la demande initiale de rançon pour le personnel kidnappé en 2008 se situait entre 20 et 25 millions de nairas (100 000,00 \$ - 150 000,00 \$). En 2016, la somme convenue pour un ensemble de captifs est passée à environ 125 000,00 \$ - 150 000,00 \$. Depuis lors, il y avait eu une augmentation significative du montant de la demande de paiement de rançon par les pirates.
- 110.** L'analyse issue des études de cas présentées montre aussi que les opérations des syndicats de pirates dans la région maritime impliquent l'utilisation d'armes (parfois sophistiquées) nécessaires aux attaques de moyenne à grande envergure. Ils peuvent enlever de grands groupes de marins et opérer à des distances plus éloignées des côtes du pays. Les pirates disposent également de ressources suffisantes, telles qu'un assortiment d'armes et de bateaux équipés de moteurs turbo, qui les aident à naviguer et à s'échapper facilement. Cela peut sous-entendre que le trafic illicite des ALPC serait au service de la piraterie maritime et cette interconnexion complexifie la prise en charge du problème.
- 111.** Selon les agents de renseignement et de sécurité interrogés au cours de la recherche, étant donné que les cas d'enlèvements surviennent concomitamment avec la piraterie maritime, des rançons sont payées pour la libération des victimes. Lorsqu'ils sont payés, les pirates font principalement appel aux services d'opérateurs de bureaux de change (BDC) pour convertir les devises en monnaie locale, tandis que le produit en espèces est finalement introduit dans l'économie locale par l'achat de propriétés, de voitures, d'armes à feu et de munitions et de ressources au profit de l'organisation criminelle. Cependant, aucune étude de cas n'a pu être identifiée pour illustrer cette tendance.
- 112.** Dans un rapport de 2021 du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC intitulé «Pirates du delta du Niger», les affirmations suivantes ont également été faites sur la structure financière des organisations de pirates opérant dans la région maritime du Nigéria et sur la manière dont le produit de leurs activités criminelles ressource l'économie locale :
- ❖ Dans un passé récent, le centre d'intérêt des activités de piraterie dans le GdG est passé des groupes de pirates ciblant les navires au vol de cargaisons pétrolières (piraterie d'essence) pour kidnapper actuellement contre rançon.
 - ❖ Les pirates dépensent leurs bénéfices sur une gamme d'articles. Le suivi de la piste de l'argent des pirates montre qu'après la réception d'une rançon, une grande partie va aux sponsors et/ou aux pivots et de plus petites parties sont versées à différentes catégories de membres du groupe de pirates.
 - ❖ En plus du partage, une fraction de l'argent peut être réinvestie dans l'entretien et l'achat d'équipements tels que des vedettes rapides et des moteurs et armes de grande puissance tels que des AK47.
 - ❖ Les pirates dépensent de l'argent pour les dépenses familiales, y compris les frais de scolarité et les soins de santé. Les pirates à des niveaux plus élevés peuvent utiliser leur part pour acheter des propriétés ou des véhicules.
 - ❖ Les chefs de groupe peuvent également partager une petite partie du produit de la piraterie avec la communauté locale.
 - ❖ Les revenus du piratage, bien qu'en augmentation ces dernières années, sont encore considérablement inférieurs à ceux provenant de crimes tels que le vol de pétrole brut et le raffinage du pétrole.

3.2. Pêche Illégale, Non déclarée, Non règlementée (Pêche INN)

3.2.1. Etude de Cas N°4 : Pêche non règlementée impliquant la corruption d'agents publics

Le navire KJ battant pavillon d'un pays asiatique dispose en son sein un système hydroacoustique difficilement détectable par les autorités du milieu maritime. Ce système selon le type d'ondes sonores émises dans l'eau attire dans un rayon certains types de poissons. Ainsi, durant la pêche, ce navire selon les images satellitaires détermine en fonction de sa localisation le type de ressources halieutiques en quantité dans la zone. Le navire KJ émet alors les ondes correspondantes et en moins de quelques heures le type et les bandes de poissons qu'il recherche sont à la portée de celui-ci. Alors qu'on s'attendait à la chasse de certains poissons habituellement faisant l'objet d'autorisation, la pêche au niveau de ce navire est plutôt orientée vers des espèces halieutiques interdites ayant une valeur commerciale très forte.

Commentaires

La délivrance ou le renouvellement des licences de pêche aux navires nécessite une inspection minutieuse de ceux-ci, surtout lorsque ces derniers présentent des équipements d'un certain niveau technologique. La corruption dans le milieu pourrait être un puissant facilitateur de la pêche INN mais également un catalyseur du blanchiment de capitaux liés aux fonds générés par la perpétration desdits crimes. Il importe de permettre aux personnels des affaires maritimes dans le cadre de leur formation de bénéficier de mise à niveau de façon permanente, mais et surtout de disposer d'équipement performants à même de faciliter certaines opérations relevant de leur compétence.

Source : Côte d'Ivoire

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

- Recours à des technologies peu connues ou non autorisées pour effectuer la pêche abusivement
- Laxisme dans l'octroi des permis de pêche
- Recours à la corruption pour obtenir l'autorisation de pêche sans contrôle des caractéristiques du navire de pêche.

3.2.2. Etude de Cas N°5 : Recours à l'opacité des sociétés écran et blanchiment des produits de la pêche INN par la dissimulation de l'identité des bénéficiaires effectifs

Il convient de noter que la société chinoise Mvo Guyen Chang Ocean (Deep-Sea) Fisheries Company Limited possède une flotte de navires opérant dans les eaux ghanéennes tous nommés avec le préfixe Lu Rong Pyong Gang. Au total, 25 chalutiers industriels nommés de la même manière étaient indiqués comme étant autorisés à opérer dans les eaux ghanéennes en décembre 2016, regroupés en groupes sous un certain nombre de sociétés « écran » ghanéennes différentes. Des liens clairs ont été établis entre Guyen Chang et plusieurs d'entre eux, tandis que des questions subsistent quant à la véritable propriété effective des autres groupes (Copeland, Utermohlen et Brush, 2020). Il est cependant fort probable que la flotte des navires Lu Rong Pyong Gang dans les eaux ghanéennes appartienne à Guyen Lu Chang Ocean Fisheries Co. Ltd.

L'analyse de la chaîne de propriété de la flotte de Lu Rong Pyong Gang à partir des registres des navires du Ghana de 2016 et des données d'une étude de 2020 de Trygg Mat Tracking respectivement, montre bien que l'ensemble de la flotte pourrait appartenir à Mvo Guyen Chang et/ou à d'autres homologues chinois.

Commentaire

Les circonstances entourant la propriété effective de navires tels que la flotte Lu Rong Pyong Gang sont assez similaires au cas de la Namibie, où des documents divulgués ont révélé plus tard des preuves de flux financiers illicites effectués dans un réseau complexe de transactions entre Samherji - la plus grande entreprise de pêche d'Islande - un certain nombre de sociétés écrans (de Maurice, de Chypre, des Émirats arabes unis et des Îles Marshall), de Namibie et de Norvège. Les flux illicites découverts comprenaient près de 10 millions de dollars de pots-de-vin versés à certains politiciens de haut niveau de Namibie (y compris le ministre de la Pêche et le ministre de la Justice), à des avocats et à des hommes d'affaires (Fabricius, 2022).

Bien que l'opacité des transactions au sein du secteur de la pêche au Ghana puisse entraver la découverte de preuves concrètes, il est fort probable qu'un examen plus approfondi des opérations de la flotte de Lu Rong Pyong Gang pourrait révéler un vaste réseau de flux financiers transnationaux, alimenté par les pots-de-vin et la corruption à certains des niveaux les plus élevés du gouvernement.

Source : Ghana

3.2.3. Etude de Cas N°6 : Probable blanchiment des produits de la pêche INN par le biais de chaînes hôtelières

En 2010, à la suite d'une enquête menée par le ministère public, trois PPE (en l'occurrence, un ancien ministre de la pêche, ancien directeur général de la pêche industrielle et coordinateur du FISCAP - Autorité d'inspection et de contrôle des activités de pêche) ont été accusés de délits de corruption et de blanchiment de capitaux, puisque les trois, ensemble, et sans en avoir la compétence, ont illégalement autorisé sept navires à pêcher dans les eaux territoriales guinéennes, après avoir reçu des pots-de-vin d'un montant de 183.000.000 F.CFA (cent quatre-vingt-trois millions de FCFA) auprès des armateurs des mêmes navires.

Alors que les suspects ont été poursuivis pénalement, les armateurs de nationalité sud-coréenne ont été condamnés à une amende.

Bien qu'il y ait eu une inculpation pour délit de blanchiment d'argent, l'enquête financière n'a pas été menée en vue de détecter les méthodes utilisées et de traquer les produits blanchis en vue d'une éventuelle confiscation. On sait que l'un des suspects, en l'occurrence l'ancien ministre de la Pêche, est le propriétaire d'un complexe hôtelier qu'il a acheté à un homme d'affaires d'un pays européen, qui a fini par abandonner son entreprise en Guinée-Bissau à cause des décisions gouvernementales l'instabilité politique.

Source : Guinée Bissau

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

- Implication de la personne politiquement exposée dans l'octroi ou l'acquisition de licences ;
- Utilisation de liquidités dans l'acquisition d'un complexe hôtelier ;
- Ostentation de richesse non compatible avec votre profil économique-financier.

3.2.4. Analyse des tendances et méthodes observées

- 113.** L'on remarque sur la base des études de cas présentées ci-dessus que la problématique de la pêche INN devrait s'analyser conjointement avec d'autres types d'infractions comme la fraude, la corruption et le crime environnemental. L'intégrité des exploitants de navires de pêche est si compromise en amont par l'informalité des conditions d'exercice de ces activités qu'il est difficile de contrôler en aval les équipements utilisés. Le cas de la Côte d'Ivoire constitue une illustration typique de la pêche non conventionnelle ou non réglementée.
- 114.** La méthode consistant à réinvestir les revenus de ces activités dans l'hôtellerie, à dissimuler la véritable identité des propriétaires de navires ou à créer volontairement des confusions autour de la propriété effective constitue une source de menaces en matière de BC/FT, surtout dans un contexte où les éventualités d'une implication de personnes politiquement exposées (PPE) et le financement des campagnes électorales par le biais des revenus tirés de la pêche INN n'ont pas été complètement écartées par les personnes interrogées, en particulier au Ghana et au Nigéria.
- 115.** Au Ghana, les enquêtes ont précisément révélé que la dissimulation des flux illicites issus des pratiques de pêche INN dans le pays se caractérisait généralement par : (i) l'utilisation de sociétés écrans ; (ii) la facturation erronée ; (iii) l'investissement dans les partis politiques (pour le développement de l'influence politique et les virements bancaires. En outre, la propriété effective étrangère des navires peut impliquer des flux de trésorerie directs hors du pays, ce qui peut, dans l'ensemble, être beaucoup plus difficile à retracer. Elle constitue donc un important indice caractéristique de BC/FT liés à la criminalité maritime.
- 116.** Au Bénin, les entretiens avec les services compétents ont relevé l'utilisation d'engins non recommandés tels que les « chalut-bœuf » (ou pair trawling en anglais), de filets à mailles réduites ou de filets prohibés et des « filets Médokpokonou » par certains acteurs, ainsi que le non-respect des aires de pêche industrielle par les navires de pêche industrielle. En outre, il est constaté la pratique de la pêche à la lumière (en tant que Dispositif de Concentration de Poisson, DCP). Elle est l'œuvre de pêcheurs de la communauté « Toffin » vivant le long du littoral, et qui s'organise en bandes, mais aussi des chalutiers étrangers qui mènent des activités dans la ZEE du Bénin où les patrouilleurs de la marine nationale sont totalement absents. Le « chalut-bœuf » est un dispositif constitué de deux barques auxquelles sont accrochés des filets à maille réduite. Méthode de pêche interdite au Bénin, le « chalut-bœuf » consiste à balayer sur une grande distance les eaux marines en déplaçant les deux barques simultanément dans le même sens, une bande pouvant dépasser 50 mètres à l'aide du filet. Cette technique maximise la quantité de poisson pêchée. Dans le cas de la pêche à la lumière, elle se pratique essentiellement la nuit, avec l'utilisation de générateurs pour alimenter des Dispositifs de Concentrations de Poissons (DCP).
- 117.** En outre, toujours au Bénin, les enquêtes de terrain ont révélé le non-respect, par les chalutiers étrangers, de la zone dédiée à la pêche artisanale, comme le prévoit la réglementation béninoise. Ces techniques de pêche illicite ont pour but la capture hasardeuse de toutes espèces de produits halieutiques de toute taille. Le phénomène est encore plus accentué par l'absence de moyens de suivi des chalutiers (Vessel Monitoring System) ou par l'absence d'immatriculation sur certaines barques dédiées à la pêche artisanale. Le défaut d'harmonisation des actions à divers niveaux et la timide coopération entre les administrations au cours des campagnes de lutte contre la pêche INN encouragent la pratique de la pêche illicite. En effet, certaines administrations chargées de l'application des textes encadrant les activités de pêche se rangent parfois du côté des armateurs et contestent les infractions relevées en mer. Par ailleurs, de nombreux pêcheurs locaux sont à la fois acteurs de la pêche INN à laquelle ils s'adonnent eux-mêmes, mais en même temps victimes des mêmes pratiques de la part des chalutiers qui détruisent leurs matériels de pêche dans la bande des 5 milles nautiques.

118. Globalement les acteurs responsables de la pêche INN dans toute la région restent les mêmes que ceux qui occasionnent des situations d'insécurité maritime. De nombreux ressortissants, pour la plupart du Togo, du Ghana, du Nigéria et autrefois de la Côte d'Ivoire, séjournent périodiquement dans les communes littorales de Grand-popo et de Ouidah pendant les mois de septembre et octobre caractérisés par une abondance de poissons. Ce sont le plus souvent des ouvriers, pour ceux qui s'installent à Ouidah, ou des maîtres-pêcheurs pour ceux qui s'installent à Grand-popo. Bien que pacifique, leur présence en grand nombre réduit parfois les quantités de poissons obtenues par les pêcheurs locaux et cette cohabitation entraîne par moments des conflits.

3.3. Trafics maritimes illicites

3.3.1. Etude de Cas N°7 : Utilisation de la pêche comme couverture pour se livrer au trafic de migrants

En 2009, les autorités maritimes ont intercepté un navire appartenant à un citoyen étranger dans la zone côtière avec 105 migrants illégaux, pour la plupart étrangers, prêts à naviguer vers l'Europe. Tandis que certains migrants embarquaient sur les plages de Varela, dans le secteur de Suzana, d'autres embarquaient à Bubaque. Il ressort que chaque personne a payé la somme de 1 312 000F.CFA (un million trois cent douze mille Francs CFA), correspondant à l'équivalent de 2 000€ (deux mille Euros). Les démarches d'enquête ont révélé qu'un de leurs navires qui est parti avant l'intervention des autorités n'a pas atteint sa destination en raison de la tempête, ayant été saisi par les autorités marocaines avec tous les migrants.

Par ailleurs, les investigations menées par les autorités nationales ont révélé que l'armateur des navires était un individu sénégalais qui, en plus de se consacrer au trafic de migrants, soutenait également logistiquement les indépendantistes casamançais. L'armateur des navires disposait de plusieurs pirogues qui pêchaient entre la Guinée-Bissau et le Sénégal, à la suite des opérations de trafic de migrants.

Source : Guinée Bissau

3.3.2. Etude de Cas N°8 : Utilisation de la pêche comme couverture pour se livrer à la traite de personnes

En mai 2011, la Marine nationale fut informée de mouvements réguliers de barques transportant des jeunes filles vers des navires au mouillage à la lisière de la rade de Cotonou. Un dispositif de pistage fut alors mis en place pour traquer, identifier et arrêter ces barques. Au bout de plusieurs jours de surveillance, une barque transportant effectivement sept jeunes filles fut interceptée et conduite à la base navale de Cotonou. La Police nationale fut sollicitée pour un transfert de compétence en vue d'investigations requises.

A son audition, G.B, propriétaire de la barque, révéla aux enquêteurs que cette activité avait cours depuis plusieurs années déjà et que c'était son gagne-pain, plus rentable que la pêche et pour laquelle il percevait 25.000 francs CFA par fille, soit ce jour-là 175.000 francs CFA. Les jeunes filles étaient appâtées et sollicitées avec l'argument que des membres d'équipage cherchaient de la « compagnie » pour fêter des anniversaires à bord de leurs navires. Une fois que ces jeunes filles étaient embarquées sur le navire, ce passeur recevait de l'argent et n'était plus engagé dans le débarquement de ces jeunes filles qui étaient désormais livrées à leur sort, sans aucune possibilité de quitter ces navires.

Au bout de quelques jours de détention, tous les acteurs de ce trafic (passeurs et jeunes filles) furent relâchés par la Police nationale, faute de preuve.

Commentaire :

A l'époque des faits, aucun cadre institutionnel ni juridique n'existait pour lutter contre la criminalité maritime. Ni les agents de police ni les juges n'étaient outillés pour connaître une telle affaire.

Aujourd'hui encore, cette pratique perdure en raison de la faiblesse des capacités opérationnelles de la marine nationale et la prostitution d'autrui en mer, qui met en danger la vie de nombreuses jeunes filles en quête d'argent facile, ne semble pas être une priorité face à d'autres menaces telles que la pêche illicite et la piraterie maritime.

Source : BENIN



3.3.3. Etude de Cas N°9 : Blanchiment des produits du trafic maritime des stupéfiants à travers le secteur immobilier

L'activité de pêche est un milieu où presque tous les pratiquants se connaissent entre eux. Les sieurs V.S.T et K.C.G pratiquaient l'activité de pêche depuis plusieurs années déjà et étaient bien connus dans le milieu. Les autres membres de la communauté avaient été surpris de les voir subitement cesser les activités de pêche. Dans le même temps, leur mode de vie changea radicalement et leur train de vie commençait par évoluer rapidement, à la grande surprise de ses autres pêcheurs. Ils s'achetèrent rapidement des parcelles et se mirent à construire chacun une maison dans la foulée. Ce changement de statut intriguait les autres membres de la communauté des pêcheurs et la nouvelle se rependit telle une trainée de poudre au point de susciter une enquête policière. Cette enquête menée par l'Office central de répression du trafic illicite des drogues et des précurseurs (OCERTID) et la Brigade Criminelle entre 2012 et 2015 révéla qu'en réalité, les sieurs V.S.T et K.C.G servaient de relais entre des navires qui stoppaient discrètement bien au large, pour le transport de stupéfiants de ces navires vers un point de contact basé à terre, un citoyen d'un pays asiatique, moyennant une somme de cinq millions (5 000 000) de francs CFA chacun, une vraie manne pour des pêcheurs locaux dont les recettes ne dépassaient guère une centaine de milliers de francs CFA après plusieurs jours de pêche en mer.

L'enquête avait abouti à l'arrestation des sieurs V.S.T et K.C.G qui purgèrent 3 années à la prison civile de Ouidah pour complicité de trafic de drogue. Quant au point de contact à terre, ressortissant du pays asiatique, il s'était très rapidement éclipsé dans la nature, sans doute enfui du pays, et ne put jamais être arrêté.

En 2019, le sieur K.C.G récidiva et fut à nouveau inculpé pour complicité de trafic de drogue. Il fut incarcéré pendant 3 ans et a été libéré en février 2022.

Source : BENIN

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

- Changement subit de style et mode de vie (du simple à l'ostentatoire) ;
- Acquisition frénétique de propriétés immobilière et foncière ;
- Démarchage entre exploitants de navires étrangers et dealers nationaux ;
- Amalgame des revenus tirés d'une activité illicite (trafic de stupéfiants) à ceux tirés des activités de pêche.

3.3.4. Utilisation abusive des comptes d'escale maritime à des fins de blanchiment de capitaux

119. Les sociétés de transport maritime et administrations publiques constituent de principaux acteurs du trafic maritime à travers les activités d'importation et d'exportation, de transbordement, de transit de marchandises. Elles sont toutes concernées par la gestion, le contrôle des comptes d'escales et des comptes courants d'escales ainsi que les conditions d'affrètement des navires étrangers, qui sont régis dans tous les pays par une réglementation relative aux relations financières extérieures. Les recettes et dépenses des armateurs étrangers se déroulent généralement dans le respect d'un certain nombre d'obligations fiscales, douanières et portuaires.

120. Un compte d'escale est un document comptable établi par un consignataire de navire pour le compte d'un armateur/transporteur, sur lequel figure l'ensemble des recettes encaissées et les dépenses engagées à l'occasion de l'escale d'un navire dans un port de commerce. En effet, lorsqu'un navire arrive dans un port pour une escale, un compte d'escale est créé spécifiquement pour ce navire. Les détails de l'escale (à savoir le nom du navire, la durée de l'escale, les services requis, etc.), sont enregistrés pour référence. De même, toutes les transactions financières liées à l'escale du navire sont enregistrées dans le compte d'escale. Cela inclut les frais portuaires, notamment les frais d'accostage, les droits de port, les redevances, ainsi que les factures pour les services portuaires, tels que l'amarrage, la manutention, le pilotage, etc. En outre, les paiements effectués par la

compagnie maritime ou l'agence maritime pour les frais d'escale sont enregistrés dans le compte d'escale. Ceci permet de savoir combien a été payé et s'il y a des paiements en attente. À la fin de l'escale, une facture détaillée récapitulant toutes les dépenses est généralement émise à la compagnie maritime ou à l'agence maritime. Cette facture est basée sur les enregistrements du compte d'escale et sert de base pour le règlement des frais d'escale.

121. Bien que les enquêtes de terrain effectuées dans le cadre de la présente étude n'aient pas permis d'identifier des études cas pertinentes, l'on a pu noter que la prise en charge et le suivi de ce compte qui doivent être faits par les services douaniers présentent des lacunes. Ce contrôle est entravé par un défaut d'appropriation et de mise en œuvre des textes, et surtout par la corruption.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Armateur / Transporteur• Capitaine• Avitailleur• Services portuaires• Prestataires de services logistiques• Services douaniers• Agences gouvernementales | <ul style="list-style-type: none">• Transbordement illicite• Corruption• Sous-déclaration• Fausse documentation• Violation ou contournement des règles de sécurité |
|---|---|

122. Au regard du schéma ci-dessus, les risques de blanchiment de capitaux pourraient être présents à divers niveaux de la chaîne de transport maritime.

- **L'armateur / transporteur** : Il pourrait être lui-même impliqué dans des activités de fraude en manipulant les documents d'expédition, tels que les factures ou les déclarations en douane, afin de sous-déclarer la valeur des marchandises transportées ou de falsifier la quantité de marchandises pour éviter de payer des droits de douane plus élevés.
- **Le capitaine** : Le capitaine du navire peut également être complice de la fraude en collusion avec l'armateur. Il pourrait, par exemple, participer à des activités de contrebande en dissimulant des marchandises interdites à bord du navire ou en participant à des transactions illégales en haute mer.
- **Les avitailleurs** : Les avitailleurs sont les fournisseurs de carburant, de nourriture et d'autres provisions pour le navire. Ils pourraient participer à des activités de fraude en surfacturant leurs services ou en fournissant des produits de qualité inférieure à des prix gonflés, ce qui permettrait aux armateurs d'obtenir illégalement des bénéfices supplémentaires.
- **Le service des douanes** : Bien que cela soit moins courant, il est également possible que des agents du service des douanes soient corrompus et participent à la fraude. Cela pourrait impliquer des pots-de-vin pour négliger certaines vérifications ou permettre le passage de marchandises illégales sans inspection.
- **Les agents maritimes** : Ils sont responsables de la coordination et de la gestion des opérations portuaires au nom de l'armateur. Ils peuvent jouer un rôle clé dans la gestion du compte d'escale du navire en s'occupant des formalités administratives, des autorisations portuaires, des devis et de la facturation des services portuaires.
- **Les prestataires de services portuaires** : Les prestataires de services portuaires comprennent une variété de fournisseurs de services tels que les remorqueurs, les pilotes maritimes, les dockers, les manutentionnaires de cargaison, les terminaux à conteneurs, les opérateurs de grues, les réparateurs de navires, etc. Ils peuvent être impliqués dans la facturation des services fournis pendant l'escale du navire et doivent garantir que les coûts facturés sont légitimes et correspondant aux services réellement effectués.
- **Les fournisseurs de services logistiques** : Ils offrent des prestations de transport et de gestion de la chaîne d'approvisionnement aux armateurs. Ils peuvent jouer un rôle dans la gestion des comptes d'escale des navires en s'occupant des opérations de transbordement, de l'entreposage, de la documentation douanière, du dédouanement des marchandises, etc.
- **Les agences gouvernementales** : Les agences gouvernementales, telles que les autorités portuaires et les organismes de réglementation, peuvent également être impliquées dans la gestion des comptes d'escale des navires. Elles peuvent faillir sous l'effet de la corruption à leurs obligations de supervision en matière de respect des réglementations, de contrôles de sécurité, des inspections douanières, de la collecte des droits de douane, et de facturation des frais liés à ces services.

123. Il convient de noter que les acteurs impliqués dans la gestion d'un compte d'escale peuvent varier en fonction du port et du pays spécifiques, ainsi que de la nature et de la complexité de l'escale du navire.

INDICES CARACTERISTIQUES DE BLANCHIMENT DE CAPITAUX OU DE FINANCEMENT DU TERRORISME

Facturation excessive des services portuaires : Dans ce cas, le prestataire de services portuaires ou l'agent maritime peut exagérer les coûts des services fournis pendant l'escale du navire. Cela peut inclure des services de remorquage, de manutention de cargaison, de stockage, de réparation de navires, etc. La facturation excessive permettrait au fournisseur de services de générer des profits supplémentaires au détriment de l'armateur.

Manipulation des déclarations douanières : L'armateur ou l'agent maritime peut falsifier les déclarations douanières en sous-déclarant la valeur des marchandises importées ou exportées, en déclarant de fausses quantités de marchandises ou en énumérant des marchandises interdites. Cela permettrait de réduire les droits de douane à payer ou d'éviter les contrôles douaniers, mais cela constituerait une fraude vis-à-vis des autorités douanières.

Utilisation de fournisseurs de services fictifs : L'armateur ou l'agent maritime peut créer de faux fournisseurs de services portuaires ou logistiques et facturer des services qui n'ont pas été réellement fournis. Cela leur permettrait de s'approprier les fonds destinés aux services et de générer des revenus frauduleux grâce à la facturation fictive.

Manipulation des stocks à bord du navire : Le capitaine, en collusion avec l'armateur, pourrait falsifier les registres des stocks à bord, tels que le carburant, les provisions ou les pièces de rechange. Cela leur permettrait de détourner des quantités de produits à des fins personnelles ou de revendre les produits sur le marché parallèle sans que cela ne soit enregistré.

Corruption des agents de douane : L'armateur ou l'agent maritime pourrait se livrer à des actes de corruption en versant des pots-de-vin à des agents des douanes. Cela permettrait de faciliter le passage de marchandises illégales, d'éviter les contrôles de sécurité ou de bénéficier de préférences indues dans le traitement des formalités douanières.

3.3.5. Analyse des tendances et méthodes observées

124. L'analyse des études de cas présentées fournit bien un aperçu des différents types d'infractions commises en mer dans le cadre du transport maritime. Ces formes diverses de trafics peuvent impliquer des marchandises licites transportées illégalement soit des marchandises illicites transportées illégalement. Le recours à des complices ou à des réseaux criminels est souvent employé pour abuser du transport maritime. L'absence de judiciarisation de ces infractions a fait qu'il n'a pas été possible de comprendre les mécanismes utilisés pour blanchir les revenus tirés de ces trafics maritimes ni de démanteler les organisations criminelles travaillant en réseau, bien qu'en Guinée Bissau le secteur du change manuel, le système hawala et l'immobilier sont étroitement liés au développement des circuits financiers clandestins.

125. Plusieurs autres cas de trafic maritime illicites ont pu être identifiés par l'étude, à savoir le trafic maritime des hydrocarbures par avitaillement illicite, le soutage illégal, des devises étrangères et des espèces protégées (ivoires). L'implication des personnes politiquement exposées a été régulièrement évoquée au cours des enquêtes de terrain comme étant un facteur de risque.

Conclusion

- 126.** Les trafics maritimes illicites font référence à différentes activités criminelles qui se déroulent en mer et qui sont en violation des lois et des réglementations internationales. Les formes les plus courantes de trafics maritimes illicites comprennent le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains, le trafic d'armes, le trafic de marchandises contrefaites, le trafic de déchets toxiques et le braconnage maritime.
- 127.** Ces activités sont souvent liées à des réseaux criminels organisés, qui exploitent les voies maritimes pour mener leurs opérations illicites. Les eaux internationales et les zones maritimes faiblement surveillées deviennent des territoires propices à ces trafics. Les acteurs impliqués utilisent des méthodes sophistiquées pour éviter la détection, **tels que des méthodes de dissimulation de cargaison, l'utilisation de bateaux de pêche, de navires de commerce ou de bateaux de plaisance comme couverture, ainsi que des routes maritimes complexes et des opérations de transbordement.**

CHAPITRE QUATRE :

DEFIS POLITIQUES ET OPERATIONNELS

Introduction

128. La lutte contre la criminalité maritime, au regard des formes diverses d'infractions qu'elle implique, ne peut être l'apanage d'un seul secteur. De plus, elle comporte un double volet préventif et répressif autour duquel s'articulent les réponses juridiques et opérationnelles des pays de la région. La prise en charge du lien entre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme, les flux financiers illicites et la criminalité maritime dans le golfe de Guinée demeure nécessaire, bien qu'elle soit encore confrontée à des défis importants d'ordre politique et opérationnel.

4.1. Absence de vision politique et stratégique uniforme

129. L'absence d'une vision politique et stratégique uniforme des États de l'Afrique de l'Ouest face à la criminalité maritime constitue un défi majeur dans la lutte contre ce fléau. Celle-ci se caractérise notamment par les facteurs suivants :

- **Priorités nationales divergentes :** Chaque État de la région a ses propres préoccupations et priorités en matière de sécurité maritime, ce qui peut parfois entraver la coordination, coordination et coopération régionales. Certains pays peuvent accorder une plus grande importance à la lutte contre la piraterie, tandis que d'autres sont plus préoccupés par le trafic de drogue ou la pêche illégale. Cette divergence des priorités rend difficile l'adoption d'une approche commune face à la criminalité maritime.
- **Contexte politique instable :** Certains pays de la région sont confrontés à des défis politiques et sécuritaires internes qui peuvent détourner l'attention et les ressources de la lutte contre la criminalité maritime. L'instabilité politique peut également affecter la mise en place de politiques et de stratégies cohérentes à long terme.
- **Difficultés de coordination régionale :** La coordination entre les États de l'Afrique de l'Ouest semble encore entravée par des différences d'intérêts, des rivalités géopolitiques et l'absence de mécanismes institutionnels solides. Bien que le Sommet de Yaoundé ait impulsé une dynamique vigoureuse à la gestion des questions de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, par l'adoption d'une Charte africaine sur la sécurité et sûreté maritimes (Charte de Lomé) et la mise en place d'une stratégie maritime intégrée pour les mers et océans, ces initiatives ne se sont pas accompagnées de politiques nationales adéquates.
- **Contraintes budgétaires et capacités limitées :** Les États de l'Afrique de l'Ouest sont souvent confrontés à des contraintes budgétaires et à des capacités limitées pour faire face aux questions de sécurité. Cela rend difficile la réalisation d'investissements significatifs dans les capacités opérationnelles, les formations, les technologies et les infrastructures nécessaires pour lutter efficacement contre ce fléau.

- 130.** Certes il existe une volonté politique traduite par le Sommet de Yaoundé, et la mise en place d'organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), des réglementations et des systèmes de surveillance pour lutter contre la pêche INN, etc. mais ces mesures s'avèrent insuffisantes et ne s'accompagnent pas de politiques nationales permettant leur mise en œuvre de façon coordonnée.
- 131.** Il est essentiel que les États de l'Afrique de l'Ouest renforcent la coordination régionale et la coopération inter-agences dans la lutte contre la criminalité maritime par l'adoption d'une vision politique et stratégique commune. Cela nécessite des discussions et des négociations approfondies, ainsi que la volonté politique de dépasser les intérêts nationaux pour garantir la sécurité maritime dans la région. Les organisations régionales telles que le CRESMAO, CGG, l'UA et d'autres partenaires internationaux peuvent jouer un rôle central dans l'encouragement de cette coordination régionale et de l'adoption d'une vision commune.

4.2. Inadaptations des cadres juridiques et opérationnels

- 132.** Les textes spécifiques et applicables à la criminalité maritime sont incomplets et peu adaptés aux enjeux actuels de sécurité maritime tels que la piraterie, le trafic de drogue, la pêche illégale ou le terrorisme maritime. Cela crée des lacunes dans la répression de ces activités criminelles et rend difficile l'extradition et la poursuite des criminels. Peu d'entre les pays de la région ont ratifié la convention internationale sur le droit de la mer.
- 133.** L'on note une absence de mécanisme mondial d'application des lois permettant d'identifier, de surveiller, de dissuader et de poursuivre en justice les exploitants qui pêchent illégalement et tous ceux qui tirent profit de la pêche illégale et la soutiennent ; de même qu'une absence de réglementation stricte des activités de transbordement en haute mer et dans les ports.
- 134.** Plusieurs textes juridiques (conventions, chartes, lois, directives, etc.), aussi bien sur le plan national qu'international ont comme champ d'action directe ou indirecte les activités dans l'espace maritime. Ils concernent surtout l'organisation et la gestion des activités tout en mettant en exergue le contrôle et la surveillance. En revanche, les infractions à la législation et à la réglementation de ces activités de façon générale ne font pas l'objet d'une politique pénale claire. L'enchevêtrement des textes, et l'absence de coopération interministérielle au niveau des pays, ne permettent pas non plus d'exercer une réponse répressive adéquate et coordonnée. En outre, les régimes de répression maritime sont généralement basés sur l'interdiction plutôt que sur l'incrimination, en particulier pour la pêche INN et la pollution marine.
- 135.** Il manque une réelle coordination entre les autorités concernées de chaque Etat (marine, police côtière, police des ports, douanes, garde-côtes, autorités judiciaires et autres) et entre les autorités concernées au niveau régional. L'idéal serait de créer un espace policier, judiciaire et pénal unique dans lequel l'information serait partagée, et le droit de poursuite reconnu, en mer, et à terre, contre les commanditaires, les trafiquants et les pirates etc.
- 136.** L'architecture institutionnelle de la sécurité maritime ne permet pas aux CRF de tirer profit des informations de toute nature (autorités maritimes, navales, policières etc.) générées dans le secteur.

4.3. Faiblesses capacitaires en matière opérationnelle

- 137.** Les capacités de détection des actes illicites commis sur la mer, sont pour l'essentiel, formées par des patrouilles sporadiques en mer, des échanges d'informations et de renseignements, des alertes ou appels au secours, des outils satellitaires, des dénonciations etc. Elles demeurent tout de même faiblement articulées et coordonnées.
- 138.** Les enquêtes et poursuites d'actes de criminalité maritime sont rares, et débouchent rarement sur les saisies et confiscations des produits ou instruments du crime (cas de Guinée Bissau, Togo, Nigéria). L'expertise du droit de poursuite en mer reste encore expérimentale, faute de formation, de sensibilisation et de spécialisation judiciaire.

- 139.** La surveillance des vastes étendues maritimes de la région est coûteuse et nécessite des investissements dans des équipements tels que des navires, des avions et des radars. De plus, les forces de sécurité maritimes peuvent être mal formées et sous-équipées, ce qui limite leur capacité à réagir rapidement et efficacement aux incidents en mer. L'insuffisance de moyens financiers et humains à cet égard demeure un défi.
- 140.** La coordination entre les États membres de la CEDEAO se révèle être insuffisante. Les activités criminelles en mer transcendent souvent les frontières nationales, ce qui rend nécessaire une coopération régionale renforcée. Cependant, les mécanismes de coordination et d'échange d'informations entre les États membres sont limités.
- 141.** La tendance à réduire la criminalité maritime à la seule piraterie, la faible connaissance et appropriation des textes sur la LBC/FT&P par les autorités compétentes dénotent un besoin crucial d'expertises et formations spécialisées pour contrecarrer les menaces sécuritaires en mer. De plus, la population et certaines autorités ne sont pas toujours conscientes des enjeux de sécurité en mer et de l'impact de la criminalité maritime sur le développement économique et social de la région. Cela peut entraîner un manque d'engagement dans la lutte contre la criminalité maritime et une faible allocation de ressources pour renforcer les capacités de sécurité maritimes.
- 142.** Le foisonnement d'initiatives, d'institutions et d'agences régionales de sécurité maritimes ayant des mandats et modes d'intervention similaire crée en pratique des problèmes de coordination et d'efficacité. En effet, l'on peut citer entre autres le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO), créé en 2009, et dont les attributions comprennent notamment la collecte et le partage d'informations entre les États membres, la promotion de la coopération régionale en matière de sécurité maritime, la formation des forces de sécurité maritimes et la coordination des opérations de surveillance et de répression. Il y a aussi l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CERMOC), et le Centre de coordination pour la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre (CRESMAC). Toutes participent à un titre ou un autre au renforcement de la sécurité en mer dans la région du GdG.
- 143.** Dans l'ensemble, pour lutter efficacement contre la criminalité maritime, les États membres de la CEDEAO doivent adapter leurs cadres juridiques et opérationnels, renforcer leur coopération régionale, investir dans des capacités de sécurité maritimes et sensibiliser la population à l'importance de la sécurité en mer. Cela permettra de renforcer la sécurité maritime dans la région et de protéger les intérêts économiques et stratégiques des États membres de la CEDEAO.

4.4. Défis aux enquêtes, poursuites et jugements des infractions maritimes

- 144.** Les défis en matière d'enquête, de poursuites et de jugement des affaires de criminalité maritime en Afrique de l'Ouest peuvent être nombreux, entre autres :
- **Coordination transfrontalière** : La criminalité maritime revêt un caractère transnational, ce qui rend nécessaire une coordination efficace entre les pays de la région pour poursuivre les criminels. Cependant, la coordination transfrontalière rencontre des difficultés liées aux différences de systèmes juridiques, aux barrières linguistiques et à la lenteur des procédures.
 - **Manque de ressources et de capacités** : Les pays de la région peuvent souvent manquer de ressources financières, humaines et techniques pour mener des enquêtes approfondies sur la criminalité maritime. Cela peut entraver les efforts visant à réunir des preuves solides pour les affaires de poursuites et de jugement.
 - **Corruption et impunité** : La corruption et l'impunité au sein des institutions gouvernementales et judiciaires peuvent entraver les poursuites et jugements des affaires de criminalité maritime. La complicité de certains fonctionnaires peut empêcher l'application efficace de la loi et affaiblir la confiance des citoyens dans le système judiciaire.

- **Collecte de preuves** : La collecte de preuves dans les affaires de criminalité maritime peut être complexe en raison du caractère clandestin de ces activités et de l'implication de réseaux criminels organisés. L'obtention de témoignages fiables et de preuves tangibles peut être difficile, en particulier lorsque les témoins craignent de témoigner par peur de représailles.
- **Juridiction et compétence** : La détermination de la juridiction compétente pour juger les affaires de criminalité maritime peut être un défi, en particulier lorsque les infractions ont été commises dans les eaux internationales ou dans les zones économiques exclusives de différents pays. Des accords et des protocoles d'entente entre les pays sont nécessaires pour clarifier les compétences et faciliter les poursuites.
- **Caractère proportionné et dissuasif des sanctions** : Obtenir des peines proportionnées et dissuasives dans les affaires de criminalité maritime pour prévenir la récidive peut être difficile, en raison de l'absence d'un barème de sanctions administratives et pénales spécifique aux infractions maritimes.

4.5. Coopération internationale et recouvrement des avoirs

- 145.** La coopération internationale et le recouvrement des avoirs jouent un rôle crucial dans la lutte contre la criminalité maritime. En raison de la nature transnationale de la criminalité maritime, il est essentiel que les pays collaborent, coopèrent et coordonnent leurs efforts pour lutter efficacement contre ce fléau. Cependant, et à la lumière des études de cas présentées dans ce rapport, les outils de coopération internationale sont utilisés dans une moindre mesure, surtout en matière judiciaire et pénale. Faute de dynamisme des enquêtes et poursuites pénales en matière de criminalité maritime, les quelques décisions judiciaires rendues n'ont pas abouti à une confiscation des avoirs ni à un recouvrement. En la matière, les autorités compétentes dans les pays sont peu sensibilisées et outillées.
- 146.** Les contraintes de ressources financières, de formation et d'infrastructures impactent également la capacité des pays à recourir à la coopération internationale. Il en est de même pour la faible ratification et mise en œuvre des instruments internationaux : Bien que des instruments internationaux tels que la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles spécifiques existent pour faciliter la coopération internationale dans la lutte contre la criminalité maritime, leur ratification et leur mise en œuvre tardent à se réaliser.

CHAPITRE CINQ :

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

5.1. Synthèse des indicateurs et signaux d'alerte de BC/FT

INDICATEURS	SIGNAUX D'ALERTE
<ul style="list-style-type: none"> - Paiements en espèces importants - Investissements dans des entreprises maritimes peu transparentes - Investissement de montants importants dans les œuvres caritatives - Provenance d'un pays considéré comme à risque - Location de pirogues et autres matériels de pêche de façon informelle - Laxisme et opacité dans l'octroi des permis de pêche - Utilisation de liquidités dans l'acquisition d'un complexe hôtelier ; - Ostentation de richesse non compatible avec votre profil économique-financier. - Acquisition frénétique et incessante de propriétés immobilière et foncière ; - Démarchage entre exploitants de navires étrangers et dealeurs nationaux ; - Investissement massif dans l'immobilier et d'autres propriétés foncières - Utilisation de comptes bancaires étrangers 	<ul style="list-style-type: none"> - Recours aux activités de pêche comme écran - Mouvements inhabituels de navires en direction de la haute mer, sans autorisation. - Paiement de rançons - Recours à des technologies peu connues ou non autorisées pour effectuer la pêche abusivement - Recours à la corruption pour obtenir l'autorisation de pêche sans contrôle des caractéristiques du navire de pêche. - Implication de la personne politiquement exposée dans les procédures d'acquisition de licences ; - Transactions impliquant des personnes à haut risque ou des juridictions connues pour leurs activités de piraterie ou de contrebande. - Absence de justification économique de l'échange des différentes devises et de sa fréquence - Changement subit de style et mode de vie (du simple à l'ostentatoire) ; - Amalgame des revenus tirés d'une activité illicite (trafic de stupéfiants) à ceux tirés des activités de pêche. - Facturation excessive des services portuaires - Utilisation de fournisseurs de services fictifs - Manipulation des stocks à bord du navire - Corruption des agents de douane - Mouvements financiers suspects - Transactions non conformes - Recours à des sociétés écrans et des relations commerciales atypiques - Sous-facturation - Transferts de fonds suspects vers des zones à haut risque terroriste, des dons non justifiés à des organisations caritatives liées au terrorisme - Achats d'équipements maritimes utilisés dans des attaques terroristes, et des activités suspectes dans les ports - Recours au transbordement pour dissimuler les captures illicites en les introduisant dans les filières d'approvisionnement licites

5.2. Conclusions générales

147. Cette étude espère permettre aux Etats membres du GIABA de mieux comprendre les risques liés au blanchiment de capitaux provenant des activités et des transactions illicites en mer. Elle montre à juste titre la nécessité de poursuivre certains travaux, notamment d'assortir la sécurité maritime d'un dispositif de surveillance complémentaire axé sur les normes du GAFI relatives à la LBC/FT. Le rapport encourage vivement les pays côtiers de la zone CEDEAO à mettre à profit le cadre juridique et opérationnel entourant la détection, les enquêtes et la poursuite des infractions sous-jacentes de blanchiment de capitaux, en offrant un assujettissement plus large aux professionnels de la mer.

148. Les conclusions de ce rapport sont basées sur des études de cas et autres informations fournies par six (06) pays du Golfe de Guinée (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée Bissau, Nigéria et Togo). La situation de chacun de ces pays, à l'égard des objectifs de ce rapport, est résumée ci-après :

- **Au Bénin :** Le cadre juridique de la lutte contre la criminalité maritime au Bénin incrimine toutes les formes de criminalité dans les espaces maritimes du Bénin, à savoir : la piraterie maritime, les vols à main armée en mer, la pêche INN, la pollution marine, le trafic de drogue, l'immigration clandestine, la traite des êtres humains, et à poursuivre les auteurs de ces crimes et punir toute personne reconnue coupable. Cependant, il n'existe pas de canal de communication et de cadre de collaboration entre la Cellule de Renseignement Financier et les agences sensibles maritimes pour créer les conditions opérationnelles aux fins des déclarations de transactions suspectes ou des enquêtes financières parallèles menées par les autorités maritimes compétentes, et pire encore, les exigences en matière de LBC/FT ne sont pas connues des acteurs maritimes.
- **En Côte d'Ivoire :** Entre 2019 à 2022, diverses formes de criminalité maritime ont été détectées en dans les eaux maritimes de la Côte. Il s'agit notamment du transbordement illégal, de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, de la piraterie, du vol en mer et du trafic de drogues. En Côte d'Ivoire, la marine nationale (militarisée), est chargée de la défense du pays en mer, tandis que la police maritime est chargée de l'administration des activités maritimes, y compris la délivrance des agréments ou autorisations d'opérer dans le secteur, le contrôle, etc. Quant à la marine marchande, elle est chargée de l'exploitation des activités industrielles et commerciales, etc. du secteur maritime. Ces structures restent les organismes clés impliqués dans la sécurité maritime. Ils sont tous sous la responsabilité d'un seul ministère, en l'occurrence le ministère des Transports, qui est opéré de manière transversale par plusieurs autres ministères, dont le ministère du Commerce, le ministère de l'Economie, le ministère de l'Economie numérique, le ministère de la Justice, etc. Le manque de coopération interministérielle et de collaboration inter institutions affaiblit la détection des activités criminelles en mer. La gendarmerie nationale, la police nationale, les douanes, le Trésor et l'administration fiscale, etc. détectent parfois les infractions maritimes, mais il n'existe pas de passerelles de communication établies par les textes pour leur permettre d'effectuer un transfert des dossiers à l'institution compétente. En outre, en dehors des douanes, les crimes liés au blanchiment de capitaux et au financement du terrorisme (BC/FT) sont pratiquement absents du cadre juridique des structures et institutions opérant dans l'espace maritime.
- **En Guinée Bissau :** Diverses formes de criminalité maritime sont perpétrées dans le pays avec une tendance haussière. Il s'agit notamment de : Le trafic maritime international de drogue, la piraterie maritime et l'enlèvement de marins, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le trafic de migrants, la contrebande de devises par voie maritime, l'abattage illégal d'arbres transportés par voie maritime et l'extraction illégale de minerais transportés par voie maritime. L'essor de la criminalité maritime en Guinée Bissau a été largement attribué à l'affaiblissement de l'autorité de l'État, à la corruption généralisée et à l'absence d'orientations politiques claires pour le secteur maritime. En termes absolus, pas moins de 45 milliards de francs CFA ont été générés par la commission de ces crimes entre 2006 et 2022, et seulement 0,73% de ce montant a été saisi ou confisqué.

Les produits générés par la commission de ces crimes sont généralement blanchis à travers le secteur immobilier, la pêche industrielle, l'utilisation de sociétés écrans, le change informel de devises, etc. Les lois guinéennes fixant les limites des zones maritimes sous la souveraineté ou la juridiction de la République de Guinée-Bissau ne contiennent pas de règles établissant un cadre général pour l'exercice de l'autorité et des pouvoirs de police en mer, et l'interaction subséquente avec les autorités administratives et judiciaires. En revanche, la législation bissau-guinéenne prévoit un tribunal maritime, qui est une juridiction spécialisée pour la préparation et le jugement de tous les litiges découlant des relations juridiques maritimes et connexes, ainsi que pour statuer sur les infractions à la législation et à la réglementation de la pêche et pour faire appliquer leurs décisions. Malheureusement, le manque de ressources et de capacités opérationnelles pour détecter, enquêter et poursuivre les crimes maritimes, la faible coordination inter-agences, ainsi que la négligence systématique des enquêtes financières compromettent la prise en charge du lien entre le BC/FT et les crimes maritimes en Guinée-Bissau.

- **Au Ghana :** Bien que la sécurité maritime occupe de plus en plus une place importante dans le dialogue politique du Ghana, très peu de liens ont été établis entre les FFI, le blanchiment de capitaux et l'éventail des crimes commis dans le domaine maritime du Ghana. En effet, le Ghana dispose d'un mélange complexe d'organismes dont les mandats se chevauchent dans le domaine de la réglementation et de l'application de la loi maritimes. Malheureusement, au lieu d'une multiplicité d'organismes signifiant qu'ils pourraient déployer davantage d'efforts pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité maritime, cela a conduit à un chevauchement des efforts, à des difficultés d'accès à des sources d'information viables et à plusieurs cas de friction dans la coordination inter-institutions. Le cadre institutionnel maritime du Ghana comprend vingt (20) agences publiques qui fonctionnent à cheval entre douze (12) ministères différents dans les principaux secteurs de l'économie bleue du Ghana : transport maritime, pétrole et gaz et pêche. Le pays a récemment approuvé la Stratégie maritime nationale intégrée pour tenter de résoudre cette énigme en fournissant un cadre permettant de coordonner plus efficacement les activités de multiples institutions et agences au sein de l'architecture de sécurité maritime du Ghana. Le soutage illégal et le vol de pétrole, les transbordements illégaux de pétrole, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), le trafic de drogue, etc. prévalent dans le contexte ghanéen. Le blanchiment de fonds générés par ces activités illégales est facilité par les virements électronique, l'utilisation de comptes bancaires étrangers, le recours à des sociétés écrans et à des entités à but non lucratif, les dépenses consacrées à des projets philanthropiques et les investissements dans l'immobilier et d'autres propriétés foncières.
- **Au Nigeria :** L'espace maritime du Nigéria est très vulnérable aux activités criminelles en raison de certaines caractéristiques particulières qui continuent d'être exploitées par des éléments criminels. Les crimes maritimes les plus répandus au Nigéria sont les suivants : piraterie, vol à main armée en mer, enlèvement et prise d'otages, vol de pétrole brut (COT), raffinage illégal de pétrole ; Vandalisme de pipeline, soutage illégal ; la traite des personnes ; le trafic illicite de migrants ; Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par mer, pêche illicite, non réglementée et non déclarée (INN). Il reste difficile de déterminer le flux de produits illicites associés à la criminalité maritime au Nigéria. En effet, les produits de la criminalité maritime au Nigéria sont en grande partie obtenus en espèces par des canaux non réglementés et rarement par des institutions financières reconnues.

Par conséquent, même si une énorme quantité d'argent est impliquée dans la criminalité maritime, comme l'illustre certaines des études de cas données dans cette recherche, la façon dont ils finissent par alimenter l'économie clandestine ou financer le terrorisme ne peut être documentée. Étant donné que les produits de la criminalité maritime ne transitent pas par le système financier réglementé, il devient difficile pour la Cellule de renseignement financier nigériane (NFIU) d'établir correctement son profil. Les organismes de sécurité et d'application de la loi ont également du mal à suivre la piste de l'argent pendant les enquêtes et les poursuites, car une fois que l'argent est obtenu lors de la commission du crime maritime, il est facilement dissipé dans l'économie, laissant une trace froide. Pendant plusieurs années au Nigeria, il n'y a pas eu de condamnation réussie pour piraterie jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi en 2019. Au fil des ans, le nombre de condamnations pour vol de pétrole brut ne correspond pas au profil risque par rapport au nombre d'incidents et d'arrestations. De plus, les mesures mises en place par les gouvernements pour identifier,

enquêter et engager des poursuites contre le blanchiment sont limitées. Les crimes liés au blanchiment de capitaux et au financement du terrorisme (BC/FT) sont pratiquement absents du cadre juridique des structures et institutions opérant dans l'espace maritime.

- **Au Togo :** Le Togo dispose d'un cadre juridique complet et adéquat pour combattre efficacement la criminalité maritime. Parmi les incidents maritimes que le pays a connus dans ses eaux territoriales, un seul cas en mai 2019 a conduit à l'arrestation des auteurs d'actes de piraterie tels que définis dans le code pénal togolais. Ils ont été présentés aux autorités judiciaires et condamnés le 5 juillet 2021 à des peines allant de 12 à 20 ans de prison. Les produits générés par les différentes formes de criminalité maritime prévalant au Togo sont acheminés vers une destination étrangère, sans toutefois occulter le fait que des complices togolais sont impliqués. Le taux élevé d'utilisateurs d'argent liquide et la prépondérance du secteur informel font qu'il est tout à fait impossible d'évaluer l'ampleur des flux financiers associés à ces crimes dans le pays. Les institutions et organismes compétents doivent coopérer et coordonner leurs efforts autour de la cellule de renseignement financier pour assurer la détection, l'enquête, la poursuite et la condamnation des infractions maritimes.

149. Ce rapport régional montre l'ampleur des infractions commises en mer et le blanchiment de leur produit par les criminels en mélangeant les biens légaux et illégaux afin d'en dissimuler la provenance illicite. Cela met en évidence la nécessité pour les autorités des Etats membres de lutte contre le blanchiment de capitaux (LBC) d'instaurer des relations de travail avec des partenaires inhabituels, notamment avec les acteurs des secteurs maritimes et portuaires ainsi que les enquêteurs en matière de contrôle des opérations commerciales et financières à travers secteur maritime et portuaire en établissant un dialogue avec plusieurs parties prenantes. L'analyse des failles à la base de cette vulnérabilité ont conduit à un ensemble de recommandations s'articulant autour d'un certain nombre d'axes que sont les renforcements des cadres juridique, institutionnel, opérationnel et surtout la collaboration et la coopération aussi bien sur le plan national, sous-régional qu'international vis à vis du BC/FT/FFI. Ce rapport identifie les principales priorités suivantes :

5.3. Recommandations (à l'endroit de tous les pays côtiers de la CEDEAO et des acteurs régionaux)

1. En résumé, la lutte contre la criminalité maritime en Afrique de l'Ouest nécessite une approche globale et coordonnée, basée sur la coopération régionale et internationale, le renforcement des capacités institutionnelles et opérationnelles, la transparence et la responsabilité, ainsi que la prévention et le recouvrement des avoirs. Les recommandations ci-après visent à permettre de renforcer la sécurité maritime, de protéger les ressources maritimes et de promouvoir le développement économique des pays de la région.

GIABA et Commission de la CEDEAO

- Appuyer, avec l'aide d'autres partenaires, l'élaboration d'un document de stratégie maritime au sein de chaque Etat du GdG, avec la création d'un organe de coordination inter-agences.
- Appuyer une collaboration entre le Togo, le Bénin et le Nigeria (signataires de la CNUDM) à s'inspirer de ses dispositions (Articles 86 et 58) pour mieux lutter contre la criminalité maritime et ce, dans un esprit de confiance mutuelle.
- Apporter un soutien technique et financier aux Etats membres en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et flux financiers illicites ;
- Encourager la réalisation d'études sectorielles et spatiales. Il convient toutefois dans le cadre de la réalisation des études spatiales (regroupant plusieurs secteurs), de prendre en compte la nécessité d'impliquer une équipe pluridisciplinaire en vue de leur facilitation ;
- Le GIABA devrait entreprendre une évaluation supra nationale (régionale) des risques de BC/FT liés à la criminalité maritime et produire un rapport qui permettrait aux Etats membres d'appliquer les mesures d'atténuation adéquates.

- Le GIAABA en collaboration avec les CRF doivent davantage s’impliquer dans la sensibilisation en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et les flux financiers illicites, auprès des autorités. Cela permettra de faciliter l’acquisition de données dans le cadre de la réalisation des études ;
- Le GIAABA devrait s’impliquer davantage dans la formation des autorités quant à la collecte, l’organisation et la gestion des données relatives à la LBC/FT dans le secteur maritime.

Les Etats membres côtiers du GIAABA

- Procéder à une évaluation sectorielle des risques pour déterminer si les criminels peuvent utiliser à mauvais-escient leurs secteurs financier et non financier dans le but de dissimuler et blanchir des gains provenant de la criminalité maritime et d’appliquer des mesures d’atténuation.
- Élaborer ou mettre à jour les stratégies nationales en matière de sûreté maritime afin de veiller à ce qu’elles associent de manière appropriée la CRF et les autres acteurs concernés en matière de LBC/FT. Se doter d’un document de politique nationale de lutte contre toutes les formes de crimes commis en mer.
- Mener des réformes législatives pour s’assurer que toutes les formes de criminalité maritime sont criminalisées conformément aux normes internationales, notamment la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (CNUDM), signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982, et entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et améliorer la conformité technique des cadres juridiques nationaux aux standards internationaux en matière de lutte contre la criminalité maritime.
- Identifier par des lois, des règlements ou toute directive pertinente, les agences et institutions maritimes essentielles en tant qu’entités déclarantes afin de créer des obligations en matière de LBC/FT à leur égard, et faciliter la surveillance du secteur.
- Appliquer strictement les normes du GAFI en tant qu’outil efficace permettant de lutter contre le blanchiment des capitaux provenant de la criminalité maritime grâce à la sensibilisation accrue de tous acteurs exerçant dans les secteurs portuaires et maritimes.
- Elaborer un mécanisme de partage systématique ou d’accès aux informations détenues par les agences maritimes pertinentes, avec les Cellules de Renseignement Financier (CRF) et autorités d’enquêtes et de poursuites pénales.
- Renforcer les capacités opérationnelles des autorités d’enquêtes et de poursuites pénales à détecter les formes de criminalité maritime et à mener les enquêtes financières parallèles en renforçant la coopération régionale et internationale en matière d’enquêtes, de poursuites pénales et de recouvrements d’actifs.
- Doter les agences de lutte contre la criminalité maritime de moyens d’intervention rapide (moteurs de grande puissance) et d’équipements de pointe (drones) ;
- Lutter contre la corruption de certains acteurs chargés de la répression des actes de criminalité en mer, et les cadres impliqués dans le renseignement financier par l’application de sanctions dissuasives ;
- Renforcer le pouvoir et les responsabilités des agences maritimes compétentes pour s’assurer qu’elles contribuent aux efforts de LBC/FT dans les pays.
- Confisquer tous les produits issus d’activités criminelles et les biens de leurs auteurs (comptes bancaires, biens immobiliers et autres biens de valeur) lorsque la culpabilité de ceux-ci est établie ;
- Continuer et intensifier les formations des acteurs de la chaîne pénale (OPJ, Secrétaires de Parquets, Personnels de greffe et Magistrats etc.) pour les préparer à agir en réseau avec de nouvelles méthodes de travail et des techniques spéciales et innovantes d’enquêtes.
- Renforcer les capacités des agences maritimes chefs de file en matière d’enquêtes financières et de tous les tribunaux maritimes en matière de LBC/FT&P.
- Établir des cadres juridiques et des mécanismes institutionnels pour coordonner plus efficacement l’utilisation de la coopération internationale dans les enquêtes et les poursuites relatives au BC/FT liés à la criminalité maritime.
- Assurer un suivi au-delà du projet de l’UE pour soutenir la création d’un Forum régional des agences maritimes chefs de file pour l’échange d’informations et de connaissances sur les questions émergentes critiques relatives à la LBC/FT.

- Entreprendre des réformes politiques afin que certains professionnels de la mer soient soumis aux exigences en matière de LBC/FT & P, de manière qu'ils soient capables de signaler les infractions maritimes.

5.4. Recommandations (à l'endroit des pays côtiers cibles de l'étude)

Bénin

- Faire immatriculer tous les navires de pêche pour un meilleur suivi de leurs mouvements ;
- Rendre opérationnel le système de suivi des navires de pêche (VMS) et l'exiger comme condition à remplir avant la délivrance des licences ou permis de pêche ;
- Renforcer les capacités opérationnelles de la marine nationale par l'acquisition de moyens de patrouille hauturiers ;
- Poursuivre, en partenariat avec l'École de Formation des Professions judiciaires (EFPJ), la formation intensive des acteurs (OPJ, Magistrats, Secrétaires de Parquet, Personnels de greffe) d'une nouvelle chaîne pénale pour les préparer à agir en réseau avec de nouvelles méthodes de travail et des techniques spéciales et innovantes d'enquête ;
- Parachever cette formation par la mise en place d'un tutorat pluridisciplinaire (Procureur, Police Judiciaire, Directeur de Greffe) conséquent et l'évaluation régulière des compétences acquises au moyen de scénarii de pirateries et de brigandages maritimes donnant lieu à des procès fictifs sous forme d'exercices.
- Prioriser la confiscation de tous les produits issus d'activités criminelles et les biens de leurs auteurs (comptes bancaires, biens immobiliers et autres biens de valeur) lorsque la culpabilité de ceux-ci est établie ;
- Asseoir la légitimité institutionnelle, administrative et transversale du préfet maritime et en faire le maître d'œuvre de l'Action de l'État en Mer (AEM) en lui donnant les moyens politiques, logistiques et opérationnels de son action ;
- Prendre les mesures adéquates pour renforcer et appuyer l'action globale et interministérielle du préfet Maritime pour endiguer et neutraliser la criminalité maritime.
- Modifier le code des douanes pour étendre le rayon d'action maritime de la douane à l'ensemble de la zone contiguë définie par le code maritime.

Côte d'Ivoire

- Mettre à jour le code pénal et le code de procédure pénale pour prendre en compte les textes spéciaux et sectoriels sur chacune des formes de la criminalité maritime, y compris la pêche INN et la pollution marine, dans le but de renforcer le régime d'incrimination de toutes les activités illicites en mer.
- Elargir l'assujettissement des acteurs de la LBC/FT à certaines autorités compétentes du secteur maritime telles que le CIAPOL et créer un cadre de collaboration entre toutes les parties prenantes nationales à la sécurité maritime.
- Réviser ou actualiser les différents codes intervenant directement ou indirectement dans l'espace maritime en matière de LBC/FT/FFI. Il s'agit notamment les codes de l'environnement, de la marine marchande, pétrolier, maritime, etc.
- Renforcer les capacités institutionnelle et opérationnelle en matière de LBC/FT/FFI dans l'espace maritime ivoirien ;
- Renforcer l'Action de l'Etat en Mer (AEM) en dotant son Secrétariat Permanent d'un cadre de travail impliquant à la fois la CENTIF, les Douanes ivoiriennes, CIAPOL et le département des affaires maritimes.
- Procéder à une véritable sensibilisation de l'ensemble des acteurs de l'espace maritime ivoirien en matière de lutte contre les BC/FT/FFI ;
- Former les autorités compétentes aux techniques spéciales d'investigation en matière d'enquête et de poursuite des infractions maritimes, en particulier la livraison surveillée, en vue de démanteler les réseaux de trafics illicites.
- Former et équiper les autorités de répression, notamment la police portuaire et la gendarmerie nationale et particulièrement les brigades des ports d'Abidjan et de San - Pedro ;
- Prendre les dispositions utiles afin de freiner la prolifération du secteur informel dans les activités relatives à l'espace maritime ivoirien ;
- Appliquer aux contrevenants des lois une sanction proportionnée et dissuasive ;

Ghana

- Réviser les cadres législatifs afin d'incriminer de manière adéquate toutes les formes de criminalité maritime, conformément aux conventions internationales et aux meilleures pratiques.
- Élaborer une politique nationale de lutte contre les FFI
- Intégrer les enquêtes financières dans le cadre de coordination inter institutions
- Constituer un pool d'expertise en matière d'enquêtes financières avec les autorités compétentes
- Développer les capacités du personnel existant et des organismes chargés des enquêtes financières sur la criminalité maritime
- Créer une plateforme d'échange d'informations en temps réel
- Développer des compétences dans la poursuite des infractions maritimes
- Renforcer les capacités du pouvoir judiciaire à juger la criminalité maritime
- Renforcer les cadres juridiques pour lutter contre les FFI liés à la criminalité maritime

Guinée Bissau

- Réviser le cadre juridique soit par voie de législation spéciale à cet effet, en vue d'incriminer et de caractériser pleinement et de manière autonome les faits de piraterie maritime, de vol à main armée en mer (parce qu'ils se produisent dans les eaux territoriales, la sanction pénale doit être au moins aussi grave que pour la piraterie) et les actes de violence, la destruction ou d'autres actes illicites commis à l'encontre ou à bord de navires visés par la convention (SUA) ;
- Renforcer le régime de compétence extraterritoriale de l'État guinéen en cas de crime de piraterie.
- Développer le cadre juridique pour sanctionner les actes illicites commis contre ou à bord des plates-formes fixes situées sur le plateau continental ;
- Adhérer aux protocoles (SUA) de 2005, en étendant par conséquent la classification et les sanctions aux actes illicites qu'ils ajoutent ;
- Consacrer l'exercice de la pleine compétence universelle par l'État guinéen en cas de piraterie ;
- Procéder à la pleine mise en œuvre des règles de compétence obligatoire prévues par la Convention SUA et réfléchir à la possibilité d'exercer pleinement la compétence facultative qui y est prévue.
- Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale ;
- Mettre en place des mécanismes de coordination et de coopération entre les autorités nationales, ainsi qu'entre celles-ci et celles de la région du golfe de Guinée, en vue d'une lutte efficace contre la criminalité maritime dans la zone concernée ;
- Fournir aux autorités de prévention et de répression les moyens humains et financiers pour mieux faire face à la criminalité ;
- Habilitier et sensibiliser les autorités chargées de l'enquête à prendre en compte les enquêtes financières systématiques aux fins de LBC/CFT dans les affaires de criminalité maritime.
- Promouvoir le traitement et le suivi accrus dont les autorités nationales ont besoin pour les cas de criminalité maritime détectés ;
- Adopter une stratégie nationale de prévention et de lutte contre la criminalité maritime et allouer les ressources adéquates à sa mise en œuvre effective ;
- Affecter les navires de patrouille de la marine nationale et de la Garde côtière pour couvrir l'intégralité des eaux relevant de la souveraineté de l'État ;
- Equiper la police judiciaire d'un système de vidéosurveillance afin de surveiller les activités illicites qui se produisent dans la mer ;
- Accroître la présence des autorités dans la zone insulaire en leur allouant les ressources adéquates pour leur permettre de mener à bien leurs missions avec succès ;

- Améliorer la qualité de la gestion de l'information et des données sur les questions de sécurité maritime ;
- Promouvoir l'échange de bonnes pratiques aux niveaux régional et international entre les autorités chargées de la lutte contre la criminalité maritime ;
- Encourager la région à adopter des accords permettant la réalisation d'opérations conjointes de surveillance régionale en mer et à établir des réseaux navals maritimes et/ou de garde-côtes le long de la côte, avec pour fonction de poursuite transfrontalière ;
- Promouvoir la création de centres régionaux d'excellence pour la formation, l'exploitation et le développement d'équipements en matière de sûreté et de sécurité maritimes ;
- Promouvoir la mise en place de mécanismes de liaison entre les États membres voisins et au sein de la Communauté économique régionale (CEDEAO) et du Mécanisme régional en vue d'améliorer l'environnement pour la prévention et la poursuite de la criminalité maritime ;
- Investir dans les médias dans des activités qui incluent le secteur maritime et les questions de défense et de sécurité maritimes ;
- Renforcer la capacité du secteur privé et de la société civile à jouer un rôle constructif de plaidoyer par le biais de formations sur les questions de sécurité maritime et de gestion des droits de l'homme ;
- Définir et renforcer le rôle et l'expérience des autorités traditionnelles et locales ainsi que des jeunes dans les défis du secteur maritime.

Nigéria

- Renforcer les capacités des intervenants maritimes et des forces de l'ordre
- Prendre les mesures adéquates pour garantir une mémoire institutionnelle dans les administrations maritimes et une formation continue des agents.
- Procéder à la relecture du SPOMO afin de donner plus de pouvoirs de poursuite aux organismes de sécurité et d'application de la loi en matière de criminalité maritime
- Systématiser le recours à la coopération et la collaboration internationales sur des crimes maritimes particuliers
- Harmoniser les poursuites en matière de criminalité maritime avec le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme et les flux financiers illicites
- Accroître la synergie entre la CRF et les autres Autorités d'Enquêtes et de Poursuites Pénales

Togo

- Se doter d'un document de politique nationale de lutte contre toutes les formes de crimes commis en mer
- Améliorer la conformité de son cadre juridique aux standards internationaux en matière de lutte contre la criminalité maritime.
- Adopter la stratégie nationale de LBC/FT qui est un instrument capital pour la prise en compte des politiques de l'Etat en la matière en s'assurant d'une implication adéquate des professionnels de la mer.
- Améliorer la coopération internationale par la signature des accords bilatéraux avec les pays voisins et les accords multilatéraux dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime.
- Renforcer le dispositif de contrôle des conteneurs et des vecteurs maritimes par la mise en place des équipes modernes de surveillance afin de s'assurer du contrôle effectif de tous les conteneurs et vecteurs maritimes ;
- Doter les organes en charge de la lutte contre la criminalité maritime et le blanchiment qui en résulte des moyens humains, financiers et matériels adéquats afin de leur permettre d'accomplir efficacement leurs missions. Il s'agit notamment de doter les services de surveillances comme la marine et la GIGM d'un aéronef et du matériel nautique adéquat pouvant leur permettre de surveiller les côtes ainsi que l'espace maritime togolais afin de détecter efficacement les crimes qui s'y opèrent à l'instar de la piraterie, de la contrebande, de la pêche INN ;
- Renforcer les capacités des acteurs de la lutte contre la criminalité maritime par l'organisation des formations sur les techniques d'investigations financières notamment à l'intention de la GIGM, de l'OCRTIDB, des agents de la douane et les instances judiciaires ;
- Renforcer la coopération et la coordination entre les différents acteurs nationaux en charge de la lutte contre le

- crime maritime à travers des cadres formels et ou informels d'échanges d'informations notamment pour traquer et recouvrer les profits illicites générés et blanchis. Plus particulièrement il s'agira d'une coopération entre la CENTIF et les services de renseignement de la préfecture maritime, l'OCRTIDB, la GIGM ;
- Créer des pôles judiciaires spécialisés sur les questions de criminalité maritime et autres infractions y associées ;
 - Améliorer la coopération policière avec les pays voisins dans le cadre de l'échange du renseignement sur les faits liés à la criminalité maritime, notamment une coopération entre la GIGM et ses homologues des pays voisins ;
 - Créer un organe chargé de l'identification et de la gestion des avoirs saisis ;
 - Opérationnaliser le CONAC afin de permettre une évaluation et un suivi permanent des politiques de l'Etat en termes de LBC/FT dans tous ses aspects ;
 - Opérationnaliser la Cellule d'échange et de facilitation des informations en matière de BC/FT afin de permettre une circulation plus efficace du renseignement entre les autorités d'enquête et de poursuite pénale ;
 - Systématiser la tenue de patrouilles mixtes entre la GIGM et la marine nationale afin de garantir des enquêtes solides et d'éviter la perte involontaire de preuves ;
 - Systématiser les enquêtes financières parallèles pour priver les criminels de leurs sources de financement et de leurs avoirs illicites ;
 - Mutualiser des actions entre les entités qui définissent les cadres stratégiques de la lutte contre les crimes maritimes et ceux de la LBC/FT, notamment la CNSM et le CONAC ;
 - Mettre en place un mécanisme pour faire un suivi des sorties d'espèces déclarées par les commerçants aux autres frontières et les marchandises qui arrivent aux frontières maritimes afin de vérifier l'effectivité des activités commerciales et d'éviter que ces derniers n'utilisent ce canal pour le blanchiment de capitaux ;
 - Les sociétés d'assurances ayant des transactions financières en lien avec les activités maritimes doivent s'acquitter de leurs obligations de vigilance à l'égard de leurs clients au regard de la loi LBC/FT et faire des déclarations d'opérations suspectes à l'endroit de la CENTIF.

RÉFRERENCES BIBLIOGRAPHIQUE/ WEBOGRAPHIQUE

- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime au Bénin, rapport pays », Col. Maxime AHOYO, 2022
- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime en Côte d'Ivoire », rapport pays, Dr. Kotchi Valère, 2022
- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime en Guinée Bissau », rapport pays, Francisco SANHA, 2022
- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime au Ghana », rapport pays, Stephanie SCHANDORF, 2022
- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime au Nigéria », rapport pays, Abimbola ADESEYOJU, 2022
- ❖ « Evaluation du blanchiment de capitaux, financement du terrorisme et des flux financiers illicites et la criminalité maritime au Togo », rapport pays, Kofi NYANDA, 2022
- ❖ Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom, FATF Report, July 2011
- ❖ Money Laundering from Environmental Crime, FATF Report, July 2021
- ❖ Money Laundering and the Illegal Wildlife Trade, FATF Report, June 2020
- ❖ Gulf of Guinea Maritime Security Programme 2019-2021, Danish Peace and Stabilization Fund (PSF).
- ❖ “What we know about maritime environmental crime”, Stable Seas, July 2021, 32 pg.
- ❖ “What we know about maritime illicit trades?” Stable Seas, April 2021, 48 pg.
- ❖ “Pirates of the Niger Delta, between brown and blue waters”, Global Maritime Programme of UNODC, April 2021, 90 pg.
- ❖ Criminalité Maritime : Manuel à l'Usage des Praticiens de la Justice Pénale, ONUDC, avril 2021, 226 pg.
- ❖ “The State of Maritime Piracy 2020, Assessing the Human Cost”, Stable Seas, 29 pg.
- ❖ « Poursuites judiciaires du crime maritime », Séminaire sur l'amélioration de la sécurité maritime en Afrique - Les Seychelles, Mars 2018, Diya Beesoondoyal, Ag. Procureur général d'État, Bureau du Procureur général, L'île Maurice ;
- ❖ “Illicit financial flows: the economics of illicit trade in West Africa”, OECD, 2018, 136 pg.
- ❖ Global Maritime Crime Report, 2015, UNODC, 68 pg.
- ❖ “Combating Piracy in the Gulf of Guinea”, Osinowo, A.A. (2015), Africa Centre for Strategic Studies, Washington, D
- ❖ « La Lutte contre la Criminalité Maritime dans le Golfe de Guinée : Cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria », YAPO MARINA MADEL, décembre 2013, 211 pg.
- ❖ “Pirate Fishing Exposed: The Fight Against Illegal Fishing in West Africa and the EU”, EJF (2012), Environmental Justice Foundation, London.
- ❖ “Organized Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom”, July 2011, FATF Report, 48 pg.
- ❖ ECOWAS Integrated Maritime Strategy, 68 pg.
- ❖ Adaku Onyenucheya (2021). « Absence de sécurité à bord, super cargaison alimentant le trafic de drogue dans les ports » (consulté pour la dernière fois le 12 février 2022), <https://guardian.ng/business-services/maritime/absence-of-onboard-security-super-cargo-fueling-drug-trafficking-at-ports/>

- ❖ Afoakwah, R., Osei, D. M. et Effah, E. (2018). Guide sur les activités de pêche illégale au Ghana. Narragansett, RI: Université de Rhode Island.
- ❖ Aning, K. et Pokoo, J. (2014). Comprendre les menaces et les menaces du trafic de drogue pour la sécurité nationale et régionale en Afrique de l'Ouest. *Stability: International Journal of Security and Development*, 3(1). doi: <http://doi.org/10.5334/sta.df>
- ❖ Aning, K., Kwarkye, S. B. et Pokoo, J. (2013). *Getting Smart and Scaling Up: The Impact of Organized Crime on Governance in Developing Countries - A Case Study of Ghana*. New York: NYU & CIC.
- ❖ Appeaning, K. A. (1er mai 2021). Le littoral du Ghana, englouti par la mer. *Le Courrier de l'UNESCO*, 2021(1), pp. 10-11. doi: <https://doi.org/10.18356/22202293-2021-1-3>
- ❖ Bell, C., Huggins, J., Benson, J., Joubert, L., Okafor-Yarwood, I., et Ebiede, T. M. (2022). Pirates du golfe de Guinée : une analyse des coûts pour les États côtiers. *Mers stables*.
- ❖ Déclaration de Berne (2013). « Swiss traders' opaque deals in Nigeria » (consulté le 11 février 2022), https://www.publiceye.ch/fileadmin/doc/Rohstoffe/2013_PublicEye_Swiss_Traders_opaque_deals_in_Nigeria_Report.pdf
- ❖ Centre pour le droit maritime et la sécurité en Afrique. (août 2020). Piraterie du golfe de Guinée : les nuances anciennes, nouvelles et sombres. Extrait du site Web de CEMLAWS Africa : <https://www.cemlawsafrica.com/gulf-of-guinea-piracy/>
- ❖ Chatham House Report:(2013): Christina Katsouris et Aaron Sayne:. ‘Nigeria’s Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil’ https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0913pr_nigeriaoil.pdf
- ❖ Chowla, P. et Falcao, T. (2016). Document sur l’initiative FdSD à l’appui de la Force interinstitutions Tasak sur le financement du développement. Extrait du site Web des Nations Unies : https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2017/02/Illicit-financial-flows-conceptual-paper_FfDO-working-paper.pdf
- ❖ Copeland, D., Utermohlen, M., & Brush, A. (2020, 10 décembre). Pleins feux sur l’exploitation des structures d’entreprises par les opérateurs de pêche illégale. Extrait du site Web TMT-Tracking : <https://www.tm-tracking.org/post/illegal-fishing-operators-exploit-company-structures-to-cover-up-illegal-operations>
- ❖ Daily Finland (2021). « Nigeria lose \$26.3b billion to piracy, sea robbery annual » (consulté le 28 décembre 2021), [https://www.dailyfinland.fi/worldwide/22584/Nigeria-loses-\\$26.3b-to-piracy-sea-robbery-annually](https://www.dailyfinland.fi/worldwide/22584/Nigeria-loses-$26.3b-to-piracy-sea-robbery-annually)
- ❖ Graphique quotidien. (16 juillet 2012). L’État du Ghana confisque les avoirs d’Eric Amoateng. Extrait de News Ghana: <https://newsghana.com.gh/state-of-ghana-to-confiscate-eric-amootengs-assets/>
- ❖ Dons Eze (2021). « Banditry as resource control » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://businessday.ng/opinion/article/banditry-as-resource-control/>
- ❖ Fondation pour la justice environnementale. (2018). *China’s Hidden Fleet in West Africa: A Spotlight on Illegal Practices within Ghana’s Industrial Trawl Sector*. Londres: EJF.
- ❖ Fondation pour la justice environnementale. (24 mars 2021). Le Ghana perd des millions de dollars alors que les chalutiers chinois cachent la propriété. Extrait du site Web de l’EJF : <https://ejffoundation.org/news-media/ghana-losing-millions-of-dollars-in-revenue-as-chinese-fishing-trawlers-hide>
- ❖ Ezeobi, C. (2 mars 2016). Briser le syndicat de la piraterie. *This Day*, pp. 20-21.
- ❖ Fabricius, P. (18 février 2022). Le procès de la pourriture du poisson en Namibie mettra à l’épreuve la balance de la justice. *L’ISS* aujourd’hui.

- ❖ Faucon, B., & Hinshaw, D. (21 août 2014). La grande production de la plate-forme pétrolière Tinay Ghana suscite un examen minutieux. Extrait du site Web du Wall Street Journal : <https://www.wsj.com/articles/tiny-ghana-oil-platforms-big-output-sparks-scrutiny-1408669517>
- ❖ Amis de la Nation. (2015). Base de référence pour les poursuites : Sommaire des pêches . Narragansett, RI: Centre de ressources côtières, École supérieure d'océanographie, Université de Rhode Island et Amis de la nation.
- ❖ Ghana Business News. (11 octobre 2011). Transactions pétrolières illégales à Takoradi. Extrait du site Web de Ghana Business News : <https://www.ghanabusinessnews.com/2011/10/11/illegal-oil-deals-in-takoradi/>
- ❖ Godwin Oritse (2021). « Le coût économique de l'insécurité maritime atteint N422bn dit NIMASA D-G » (consulté pour la dernière fois le 29 décembre 2021), <https://www.vanguardngr.com/2021/09/economic-cost-of-maritime-insecurity-hits-n422bn-says-nimasa-d-g/>
- ❖ Gyesi, Z. K. (22 juin 2021). perdre face à la pêche INN; Le coût supporte par le Ghana. Graphique en ligne.
- ❖ Hen Mpoano et Environmental Justice Foundation. (2018). Le problème avec « Saiko » une catastrophe écologique et humaine. Accra: Hen Mpoano & EJF. Extrait de <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Saiko-briefing-Ghana-EJF-HM-final.pdf>
- ❖ Honan, E. (18 décembre 2009). Les États-Unis accusent 3 accusés d'Al-Qaïda dans une affaire de drogue. Extrait du site Web de Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-security-qaeda-drugs-idUSTRE5BH4KF20091218>
- ❖ Bureau maritime international de la CCI. "Privacy and Armed Robbery Against Ships (Report for the period 1 January-30 September 2021)" (dernière consultation le 19 décembre 2021), www.iccccs.org/index.php/IMB_piracy_and_armed_robbery_report_January-September_2021.pdf
- ❖ Inyang B. et E.D. Simon (2012). Chômage et pauvreté persistante dans la région du delta du Niger au Nigéria: une contrainte au développement durable au 21ème siècle au Nigeria, p. 31
- ❖ Jonny-Nuekpe, W. (13 juillet 2021). 9 attaques de pirates enregistrées en 18 mois. B&FT. Extrait le 15 décembre 2021 de <https://thebftonline.com/2021/07/13/9-pirate-attacks-recorded-in-18-months/>
- ❖ Joshua O. et Rejoice E. (2022). « Raffineries illégales: Wike annonce une récompense N2m pour les présidents de LG » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://www.channelstv.com/2022/01/14/illegal-refineries-wike-announces-n2m-reward-for-lg-chairmen/>
- ❖ Kahler, M., Forstater, M., Findley, M. G., Vittori, J., Westenberg, E., & Fanusie, Y. J. (2018). Définir et mesurer les flux financiers illicites. Conseil des relations étrangères.
- ❖ Kamal-Deen, A. (2015). L'anatomie de la piraterie du golfe de Guinée. Naval War College Review, 68(1), article 7. Extrait de <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review&httpsredir=1&referer=>
- ❖ Kamal-Deen, A. et Young-Adika, S. (2021). Simplifier les complexités : Coordination interinstitutions dans la gouvernance de la sécurité maritime au Ghana. Accra : CEMLAWS Africa & SafeSeas.
- ❖ Kavanagh, C. (15 janvier 2013). Critique de livre - L'Afrique et la guerre contre les drogues par Neil Carrier et Gernot Klantsching. Extrait du site Web de la World Peace Foundation : <https://sites.tufts.edu/reinventingpeace/2013/01/15/book-review-africa-and-the-war-on-drugs-by-neil-carrier-and-gernot-klantsching/>

- ❖ Kimiebi Imiemotimi. E. (2011). Le militantisme dans le delta du Niger et les catégories émergentes
- ❖ Koning, T. (21 septembre 2015). L'industrie pétrolière angolaise - Célébration d'un siècle de progrès dans l'exploration et la production. Extrait du site Web de l'AAPG : https://www.searchanddiscovery.com/pdfz/documents/2015/70192koning/ndx_koning.pdf.html
- ❖ Kulovics, A. (2009). Blanchiment d'argent en Afrique de l'Ouest : marché émergent potentiel pour les CGPI.
- ❖ Louise Achi (2022). « Caging Oil Thieves in Niger Delta » (consulté le 11 février 2022), <https://www.thisdaylive.com/index.php/2022/01/16/caging-oil-thieves-in-niger-delta/>
- ❖ Chypre maritime. (13 janvier 2022). Rapport annuel de la CCI-IMB : Incidents mondiaux de piraterie et de vols à main armée commis à l'encontre de navires en 2021. Extrait du site Web de Maritime Cyprus : <https://maritimecyprus.com/2022/01/13/icc-imb-annual-report-2021-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships/>
- ❖ Examen de la sûreté maritime (2010). « Nigeria – Maritime Security, the Reality » (consulté le 17 décembre 2021), <http://www.marsecreview.com/2010/10/nigeria-%E2%80%93-maritime-security-the-reality/>
- ❖ Markwei, L. (14 janvier 2020). Le Ghana perd plus de 200 millions de dollars de revenus pétroliers en aval chaque année - Veep. Ghanaian Times.
- ❖ Ministère du développement de la pêche et de l'aquaculture, Ghana. (16 février 2016). NAVIRES TITULAIRES D'UNE LICENCE DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2016. Extrait du site Web du ministère de la Santé et de la Santé : <https://www.mofad.gov.gh/wp-content/uploads/2017/02/LICENCED-SEMI-INDUSTRIAL-VESSELS-FROM-1ST-JANUARY-post.pdf>
- ❖ N. Dowuona & Company. (12 avril 2021). Loi de 2020 sur la lutte contre le blanchiment d'argent du Ghana, Loi 1044. Extrait du site Web de N. Dowuona & Company : <https://www.ndowuona.com/insights/105-anti-money-laundering-act-2020-act-1044>
- ❖ NEITI (2019). Prévenir les flux financiers illicites dans l'industrie extractive nigériane
- ❖ Note d'orientation de NEITI (2019). Endiguer le coût croissant du vol de pétrole au Nigeria
- ❖ Nyarko, W. (2022). Comprendre comment l'argent sale alimente le financement des campagnes au Ghana: une étude exploratoire. Accra: CDD-Ghana.
- ❖ Paul Okumagor (2009). « Ethnic Militias and Criminality in the Niger-Delta » (consulté le 11 février 2022), <file:///C:/Users/HP/Downloads/47532-Article%20Text-59166-1-10-20091105.pdf>
- ❖ Premium Times (2020). « Court convicts pirates involved in hijack of vessel – Navy » (consulté pour la dernière fois le 12 février 2022), <https://www.premiumtimesng.com/news/top-news/408387-court-convicts-pirates-involved-in-hijack-of-vessel-navy.html>
- ❖ Premium Times (2021). « What to know about Nigeria's « Deep Blue » marine security project » (consulté pour la dernière fois le 13 juillet 2022) <https://www.premiumtimesng.com/news/more-news/468494-what-to-know-about-nigerias-deep-blue-marine-security-project.html>
- ❖ Journal Punch (2021). "Renforcement de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée" (consulté le 20 décembre 2021), www.punchng.com/enhancing-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/
- ❖ Journal Punch (2021). « Nigerian Navy and our maritime environment » (consulté pour la dernière fois le 15 décembre 2021), <https://punchng.com/nigerian-navy-and-our-maritime-environment/>

- ❖ Ralby, I. M. (2017). Vol de pétrole en aval : modalités, tendances et remèdes mondiaux. Conseil de l'Atlantique.
- ❖ Reuben Abati (2022). « The oil thieves of Nigeria » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://www.thecable.ng/the-oil-thieves-nigeria>
- ❖ Reuters Staff (2009) « FACTBOX-Nigerian oil rebels reinstate delta ceasefire » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://cn.reuters.com/article/nigeria-delta-mend-idINLG9715920091025>
- ❖ RipplesNigeria (2020). « Police arrest six suspects of notorious kidnapping syndicate tormenting Niger Delta » (consulté le 12 février 2022), <https://www.ripplesnigeria.com/police-arrest-six-suspects-of-notorious-kidnapping-syndicate-tomenting-niger-delta/>
- ❖ Robin C. et Nicholas A. (2020) « Crime pétrolier organisé au Nigeria / Le paradoxe du delta: criminels organisés ou sauveurs communautaires? » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://enact-africa.s3.amazonaws.com/site/uploads/2020-11-26-organised-oil-crime-in-nigeria.pdf>
- ❖ Sécurité4Mer . (17 septembre 2021). Le Nigeria perd environ 2,5 milliards de dollars par an à cause des activités maritimes illégales. Extrait du site Web de Safety4Sea : <https://safety4sea.com/nigeria-loses-about-25-5b-annually-to-illegal-maritime-activities/>
- ❖ Sami Tunji (2022). « Nous perdons 50 000 barils par jour à cause des voleurs de pétrole, dit Elumelu » (consulté le 11 février 2022), <https://punchng.com/we-lose-50000-barrels-to-oil-thieves-daily-says-elumelu/>
- ❖ Sarpong, G., & Kevin-Alerechi, E. (2020, 18 novembre). Vol en mer : une enquête sur les activités illégales de transbordement chinois en Afrique de l'Ouest. B&FT en ligne. Extrait de <https://thebftonline.com/2020/11/18/stolen-at-sea-an-investigation-into-illegal-chinese-transshipment-activities-in-west-africa/>
- ❖ Sertich, M. et Heemskerk, M. (2011). La loi ghanéenne sur la traite des êtres humains : succès et lacunes en six ans de mise en œuvre. Tiré de Corte Interamericana de Derechos Humanos: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r27682.pdf>
- ❖ Centre intégré de développement social (action sociale) 2017: "Vol de pétrole, pollution et politique des raffineries modulaires"
- ❖ Srivastava, S., & Pawlowska, A. (26 septembre 2020). Ghana : équilibrer la croissance économique et l'épuisement des ressources. Extrait du site Web des blogs de la Banque mondiale : <https://blogs.worldbank.org/african/ghana-balancing-economic-growth-and-depletion-resources>
- ❖ Le Gardien (2021). « FG to fight crude oil theft in Niger Delta with security agencies » (consulté le 13 juillet 2022), <https://guardian.ng/news/fg-to-fight-crude-oil-theft-in-niger-delta-with-security-agencies/>
- ❖ Loi sur les zones maritimes du Nigéria, 2013
- ❖ La Banque mondiale. « Pirate Trails: Tracking the illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa » (consulté le 17 décembre 2021), www.worldbank.org/en/topic/financialsector/publication/pirate-trails-tracking-the-illicit-financials-flows-from-privacy-off-the-horn-of-Africa
- ❖ ThisDayLive (2018). "Rescuing the Maritime Sector" (consulté le 20 décembre 2021), www.thisdaylive.com/index.php/2018/03/09/rescuing-the-maritime-sector/
- ❖ ThisDayLive (2019). "Nigerian Maritime Stakeholders Present Handbook to attract Investors" (consulté pour la dernière fois le 19 décembre 2021), www.thisdaylive.php/2019/12/0/6/Nigerian-maritime-stakeholders-present-handbook-to-attract-investors/

- ❖ Tola Adenubi (2018). « 21 millions d'armes et de munitions expédiées au Nigeria en 7 ans – Enquêtes » (consulté le 12 février 2022), <https://tribuneonline.ng.com/21-million-arms-ammunitions-shipped-nigeria-7-years-%E2%80%95investigations/>
- ❖ Nations Unies (2019). Criminalité maritime : Manuel à l'intention des praticiens de la justice pénale - Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime
- ❖ ONUDC. (2011). Estimation des flux financiers illicites résultant du trafic de drogue et d'autres formes de criminalité transnationale organisée. Vienne: Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).
- ❖ Vanguard (2021). « Buhari inaugure de nouveaux moyens de sécurité pour lutter contre la vie privée alors que le Nigeria obtient des condamnations » (consulté pour la dernière fois le 18 décembre 2021), www.vanguardngr.com/2021/06/maritime-crimes-Buhari-inaugurates-new-security-assets-to-combat-piracy-as-Nigeria-secures-convictions/
- ❖ Vanguard (2021). « Les crimes maritimes coûtent au Nigeria N329,5 milliards-MAN Rector » (consulté pour la dernière fois le 15 décembre 2021), <https://www.vanguardngr.com/2021/12/maritime-crimes-cost-nigeria-n329-5-billion-man-rector/#:~:text=5%20billion%20%E2%80%94%20MAN%20Rector,-December%208%2C%202021&text=AS%20Nigeria%20continues%20to%20record,8billion%20cost%20to%20Asia.>
- ❖ Vanguard (2021). « NDLEA intercepts N4.9bn heroin shipments at Lagos seaport, airport » (consulté pour la dernière fois le 12 février 2022), <https://www.vanguardngr.com/2021/11/ndlea-intercepts-n4-9bn-heroin-consignments-at-lagos-seaport-airport/>
- ❖ Vanguard (2021). « Repts to investigate alleged illegal fishing worth \$70m in Nigerian waters » (consulté pour la dernière fois le 11 février 2022), <https://www.vanguardngr.com/2021/05/refs-to-investigate-alleged-illegal-fishing-worth-70m-in-nigerian-waters/>
- ❖ Waziri Adio (2022) Arise News 'Le Nigeria compte les pertes dues au vol de pétrole' (21 janvier 2022) <https://youtu.be/MztXYT7PTS8News>
- ❖ Wyler, L. S. et Cook, N. (2009). Commerce illégal de drogues en Afrique: tendances et politique américaine. Washington, DC.: Congressional Research Service.
- ❖ Yamoah, K. K. (2017). Projet de gestion durable des pêches (PGSP) : Suivi des poursuites Commandement Ouest et Est. Narragansett, RI: Centre de ressources côtières, École supérieure d'océanographie, Université de Rhode Island et Amis de la nation.













**Complexe SICAP Point E,
Immeuble A, 1^{er} Etage
Avenue Cheikh Anta Diop x Canal IV
B.P. : 32 400 Dakar - Ponty (Sénégal)
Standard : (+221) 33 859 18 18
Fax : (+221) 33 824 17 45
www.giaba.org**