

Normes internationales et sécurité maritime : impact de la certification en Afrique de l'Ouest

MAVIRI Jean-Baptiste

Doctorant, Département des Affaires Maritimes, option : Droit maritime, Université Lisala, RDC

RESUME

Cet article scientifique examine l'impact des certifications internationales sur la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest, dans un contexte marqué par la persistance des actes de piraterie et l'émergence de menaces terroristes en mer. Il interroge l'efficacité concrète des dispositifs normatifs tels que le Code ISPS et la Convention SOLAS, promus par l'Organisation maritime internationale (OMI), au sein des États côtiers du golfe de Guinée. L'objectif principal est d'analyser le décalage entre les standards internationaux de certification et les réalités locales d'implémentation. L'hypothèse avancée soutient que ces certifications ne renforcent la sécurité maritime que si elles sont adossées à des ressources opérationnelles suffisantes, à une volonté politique affirmée et à des partenariats stratégiques pertinents, notamment avec la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT), dont l'expertise pourrait contribuer à consolider les dispositifs existants. La méthodologie mobilisée combine l'analyse des référentiels internationaux appliqués dans les ports ouest-africains et des entretiens menés auprès de responsables maritimes, d'experts en sécurité et d'acteurs institutionnels associés à la CIMCT. Les résultats révèlent des avancées fragmentées, souvent dépendantes du soutien extérieur et des capacités nationales. L'étude souligne la nécessité d'une contextualisation des normes, fondée sur une coopération régionale renforcée et une mutualisation des savoir-faire. Elle recommande une approche intégrée alignant progressivement les certifications internationales avec les réalités portuaires africaines, en lien avec les objectifs de résilience, de sécurité et de développement durable.

Mots-clés : Certification maritime, Sécurité maritime, Normes internationales, Afrique de l'Ouest.

ABSTRACT

This scientific article examines the impact of international certifications on maritime security in West Africa, in a context marked by persistent piracy and the emergence of terrorist threats at sea. It questions the actual effectiveness of normative frameworks such as the ISPS Code and the SOLAS Convention, both promoted by the International Maritime Organization (IMO), within the coastal states of the Gulf of Guinea. The main objective is to analyze the gap between international certifications standards and local implementation conditions. The hypothesis put forward is that these certifications only enhance maritime security when supported by adequate operational resources, strong political commitment, and strategic partnerships, particularly with the Islamic Military Counter Terrorism Coalition (IMCTC), whose expertise may help strengthen existing mechanisms. The methodology combines an analysis of international frameworks applied in West African ports with interviews conducted with maritime officials, security experts, and institutional stakeholders associated with the IMCTC. The results highlight fragmented progress, often dependent on external support and national capabilities. The study underscores the need for a contextual adaptation of standards, based on strengthened regional cooperation and shared expertise. It recommends an integrated approach that gradually aligns international certifications with African port realities, in line with broader objectives of resilience, security, and sustainable development.

Keywords: Maritime certification, Maritime security, international standards, West Africa.

Soumis le : 25 mai, 2025
Publié le : 29 août, 2025
Auteur correspondant : MAVIRI Jean Baptiste
Adresse électronique : maviri06@gmail.com
Ce travail est disponible sous la licence
Creative Commons Attribution 4.0 International.



1. INTRODUCTION

Le golfe de Guinée, situé en Afrique de l'Ouest, constitue une zone de transit maritime stratégique, par laquelle transite plus de 90 % des échanges commerciaux régionaux. Cette centralité économique expose la région à de multiples vulnérabilités, notamment la piraterie, le terrorisme maritime et divers trafics illicites. Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC, 2023), les réseaux criminels présents dans la zone exploitent des filières telles que le trafic de drogue, de pétrole ou de charbon de bois pour financer des activités clandestines, y compris terroristes. Ce phénomène contribue à brouiller les lignes de démarcation entre responsabilités étatiques et actions de groupes non étatiques, fragilisant davantage la stabilité régionale.

Pour tenter de juguler ces menaces, des normes internationales ont été adoptées, à l'instar du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), conçu par l'Organisation maritime internationale (OMI). Toutefois, leur application demeure incomplète dans les États d'Afrique de l'Ouest, en raison de contraintes persistantes : pénurie de personnels formés, insuffisance des infrastructures portuaires, et dispositifs de contrôle encore peu consolidés.

Dans ce contexte, l'appui de la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT), spécialisée dans la lutte contre l'extrémisme violent, pourrait constituer un levier stratégique. Son expertise opérationnelle et doctrinale serait susceptible de contribuer à combler les insuffisances observées dans la mise en œuvre des certifications en sécurité maritime.

Dès lors, cette recherche s'articule autour de la question suivante : dans quelle mesure les certifications internationales en matière de sécurité maritime, combinées à l'intervention de la CIMCT, peuvent-elles contribuer à la réduction des risques de piraterie et de terrorisme maritime en Afrique de l'Ouest ?

L'hypothèse formulée serait que, bien que ces certifications internationales offrent un cadre normatif pertinent, leur efficacité ne serait garantie que si elles étaient adaptées aux conditions locales et accompagnées d'un soutien stratégique ciblé. L'implication de la CIMCT permettrait alors de renforcer les dispositifs existants face aux défis spécifiques du contexte ouest-africain.

2. METHODOLOGIE

Ce chapitre présente la démarche retenue pour conduire l'étude. Il précise le périmètre géographique analysé (2.1), l'approche méthodologique mobilisée (2.2), les sources et outils utilisés pour la collecte des données (2.3), les critères de sélection de l'échantillon (2.4), ainsi que les méthodes d'analyse appliquées (2.5), dans le cadre de l'évaluation de l'impact des certifications sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

2.1 Lieu de l'étude

L'étude porte sur le golfe de Guinée, espace maritime stratégique de l'Afrique de l'Ouest regroupant notamment le Nigeria, le Ghana, le Bénin et la Côte d'Ivoire. Cette région concentre près de 40 % de la production pétrolière africaine et abrite un tiers des réserves mondiales de pétrole offshore (BAD, 2022). Elle constitue également un foyer majeur d'insécurité maritime, avec près de 75 % des actes de piraterie recensés en 2022 et plus de 130 enlèvements de marins (BMI, 2022). Parallèlement, la pêche illicite y génère des pertes économiques annuelles estimées entre 1 et 2 milliards de dollars, compromettant la sécurité alimentaire des populations côtières (FAO, 2023). Ce contexte justifie le choix de cette zone pour analyser les effets des dispositifs de certification et des mécanismes internationaux de sécurisation maritime.

2.2 Approche méthodologique adoptée

L'étude adopte une approche méthodologique mixte, combinant des volets qualitatif et quantitatif, avec une prédominance de l'analyse documentaire. Elle met en perspective les normes internationales en matière de sécurité maritime et les réalités observées dans le golfe de Guinée. Les données utilisées proviennent de sources secondaires fiables, notamment les rapports de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), du Bureau Maritime International (BMI), de la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT) et du Centre d'Études Stratégiques de l'Afrique (CESA). Cette démarche permet d'identifier les principales tendances, d'évaluer le niveau de mise en œuvre des certifications, et de mesurer les écarts entre les référentiels internationaux et les pratiques locales. L'analyse s'appuie en outre sur des travaux scientifiques récents, tels que ceux de Mensah (2021) et d'Okafor (2020), qui mettent en lumière les fragilités institutionnelles propres à l'Afrique de l'Ouest.

2.3 Méthodes et outils de collecte des données

La collecte des données repose sur une exploitation rigoureuse de sources fiables et validées. L'analyse s'appuie notamment sur les rapports techniques de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relatifs à l'évaluation du Code ISPS, les études régionales de l'UNODC concernant les flux criminels dans le golfe de Guinée, ainsi que sur les documents stratégiques de la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT) portant sur le renforcement des capacités antiterroristes. Ces sources ont été croisées avec les publications du Centre d'Études Stratégiques de l'Afrique (CESA) et les rapports conjoints du Bureau Maritime International (BMI) et du CRESMAC. L'étude mobilise également des entretiens secondaires issus d'enquêtes officielles menées entre 2020 et 2023 auprès d'acteurs portuaires, de personnels militaires et d'experts en sécurité maritime. Bien qu'aucune enquête de terrain directe n'ait été réalisée, la diversité et la fiabilité des documents exploités garantissent la robustesse de l'analyse.

2.4 Description de l'échantillon et critères de sélection

L'échantillon étudié est composé de quatre ports stratégiques du golfe de Guinée : Lagos (Nigeria), Tema (Ghana), Cotonou (Bénin) et Abidjan (Côte d'Ivoire). Ces infrastructures ont été sélectionnées en raison de leur poids dans le commerce régional, de leur exposition documentée aux menaces maritimes, et de leur intégration, à des degrés variables, dans les dispositifs internationaux de certification tels que le Code ISPS. Le port de Lagos, par exemple, concentre plus de 60 % du trafic maritime du Nigeria et reste l'un des plus ciblés par les attaques de piraterie selon les rapports du BMI (2022). À l'inverse, Tema est souvent cité comme un modèle de gouvernance portuaire en Afrique de l'Ouest. Le port d'Abidjan, bien qu'équipé de dispositifs partiels de contrôle, souffre encore de limitations techniques et organisationnelles. Cette sélection permet ainsi d'examiner une diversité de cas, à la fois sur le plan institutionnel, géographique et opérationnel.

2.5 Méthodes d'analyse des données

L'analyse des données s'est fondée sur une lecture qualitative et comparative des éléments collectés. Elle a mobilisé plusieurs indicateurs structurants, parmi lesquels le degré de mise en œuvre du Code ISPS, la fréquence et la typologie des incidents maritimes, l'état des équipements de sûreté portuaire, ainsi que l'implication effective des partenaires internationaux dans les efforts de sécurisation. À titre d'illustration, les rapports de l'OMI (2022) révèlent que les ports de Lagos et de Tema présentent des niveaux de conformité plus élevés que ceux de Cotonou et d'Abidjan, en raison notamment de programmes de formation renforcés et d'une coordination institutionnelle plus efficiente. L'étude s'est également penchée sur les effets concrets des formations antiterroristes dispensées par la CIMCT, comme au Bénin, où des équipes locales ont été équipées d'outils de surveillance spécialisés. Cette démarche permet ainsi de faire ressortir les convergences et les écarts dans les pratiques observées, tout en évaluant l'impact réel des certifications et des partenariats internationaux sur la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest.

3. RÉSULTATS

Les résultats obtenus permettent de dégager trois axes d'analyse prioritaires, reflétant les enjeux essentiels de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée : le renforcement des capacités locales, l'appui stratégique de la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT) et des partenaires internationaux, ainsi que la consolidation de la coopération régionale et du cadre juridique applicable.

3.1 Le renforcement des capacités locales : un levier de sécurisation en première ligne

L'analyse révèle que les ports stratégiques du golfe de Guinée, notamment Lagos, Tema, Cotonou et Abidjan, sont en première ligne face à des menaces hybrides mêlant piraterie, trafics illicites et terrorisme maritime. Or, les dispositifs de sécurité portuaire restent fortement contraints par le manque de personnel formé. Selon le Bureau Maritime International (BMI, 2022), seuls 60 %

des ports de la région disposent d’agents ayant reçu une formation adaptée à la détection et à la réponse face aux incidents maritimes à composante terroriste ou criminelle. Ce déficit de compétences compromet l’efficacité des normes de sûreté telles que le Code ISPS. Le renforcement des capacités humaines, en matière de surveillance, d’analyse comportementale et de gestion des crises, apparaît comme un impératif de sécurité prioritaire pour toute stratégie maritime durable dans la région.

Tableau 1 : État des dispositifs de sécurité maritime dans les ports stratégiques du golfe de Guinée. Sources : Bureau Maritime International (BMI, 2022), Organisation Maritime Internationale (OMI, 2022).

Port stratégique	Formations disponibles (%) ISPS	Dispositifs Anti-piraterie	Incidents rapportés
Lagos (Nigeria)	70 %	Partielle	18
Tema (Ghana)	65 %	Complète	10
Cotonou (Bénin)	55 %	Partielle	13
Abidjan (Côte d’Ivoire)	50 %	Faible	9

L’analyse des résultats du Tableau 1 révèle des écarts significatifs dans le niveau de préparation sécuritaire des ports stratégiques du golfe de Guinée. Les ports de Lagos (Nigeria) et de Tema (Ghana) affichent des taux relativement élevés de personnel formé aux normes ISPS, atteignant respectivement 70 % et 65 %. Cette dynamique traduit des efforts structurels en matière de mise en conformité avec les standards internationaux. Toutefois, une formation plus poussée ne garantit pas nécessairement une réduction immédiate des incidents : Lagos, bien qu’en avance sur le plan des formations, demeure le port le plus exposé, avec dix-huit incidents recensés en 2022. Ce paradoxe souligne l’influence de facteurs contextuels tels que l’intensité du trafic maritime, la position géostratégique ou encore la pression criminelle locale.

À l’inverse, les ports de Cotonou (Bénin) et d’Abidjan (Côte d’Ivoire) présentent des taux de formation inférieurs, ne dépassant pas 55 %, associés à des dispositifs anti-piraterie partiels ou faibles. Cette situation met en évidence des vulnérabilités persistantes dans la détection, la prévention et la réponse aux menaces maritimes. L’absence d’équipements pleinement opérationnels, conjuguée à un déficit de personnel qualifié, limite considérablement l’efficacité des certifications en vigueur. Il apparaît ainsi que la conformité formelle aux normes internationales ne suffit pas en elle-même : l’impact réel des certifications repose sur la capacité des États à traduire ces exigences en dispositifs concrets, humains et techniques. Ce constat plaide en faveur d’un renforcement ciblé des capacités locales, en lien avec des partenariats de sécurité adaptés aux réalités du golfe de Guinée.

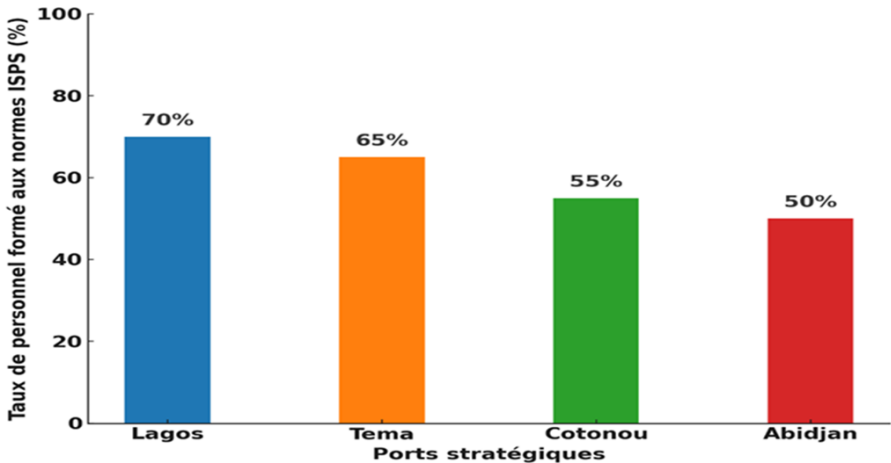


Figure 1 : Niveau de formation ISPS dans les ports du golfe de Guinée. Sources : BMI, OMI (2022-2023)

Cette représentation graphique révèle que les niveaux de formation aux normes ISPS présentent des écarts notables entre les ports stratégiques du golfe de Guinée. Les ports de Lagos et de Tema apparaissent comme les mieux structurés en matière de sécurité maritime, avec respectivement 70 % et 65 % de leur personnel ayant reçu une formation conforme aux exigences internationales. Cette situation témoigne d’un engagement institutionnel relativement soutenu, visant à renforcer les dispositifs de surveillance et de réaction face aux menaces maritimes.

En revanche, les ports de Cotonou et d’Abidjan affichent des taux de formation nettement inférieurs, ne dépassant pas 55 %, ce qui révèle des carences persistantes dans la préparation opérationnelle du personnel portuaire. Ce déficit de compétences compromet l’efficacité des certifications en vigueur et accentue la vulnérabilité de ces infrastructures face à la piraterie et au terrorisme maritime. L’ensemble de ces données confirme la nécessité d’une stratégie régionale intégrée, fondée sur le renforcement ciblé des capacités humaines, l’appropriation des normes internationales, et le recours à des partenariats spécialisés tels que ceux offerts par la CIMCT et l’OMI.

3.2 L’appui stratégique de la CIMCT et des partenaires internationaux : entre expertise et limitations opérationnelles

Les résultats mettent en évidence le rôle croissant de la Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT) comme partenaire potentiel dans la lutte contre les menaces maritimes en Afrique de l’Ouest. Son expertise en matière de lutte antiterroriste constitue un appui stratégique, notamment en ce qui concerne la formation spécialisée des forces locales. Cette contribution s’articule avec les initiatives de l’Organisation maritime internationale (OMI) et de l’Union européenne, qui apportent un soutien technique et logistique, notamment à travers la fourniture d’équipements de surveillance et la modernisation des infrastructures portuaires. Toutefois, les effets de ce soutien sont souvent entravés par l’absence de mécanismes de suivi durables, la faible appropriation locale des dispositifs, et des disparités d’engagement entre États. Ces éléments limitent la portée des efforts internationaux, mais confirment la nécessité de renforcer l’ancrage régional de ces partenariats.

Tableau 2 : Appuis internationaux à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Sources : CIMCT (2023), OMI (2022), UE Maritime Review (2022), CRESMAC & BMI (2022–2023)

Acteurs	Type d'appui	Limites identifiées
CIMCT	Formations spécialisées en lutte antiterroriste	Appui ponctuel, non intégré aux dispositifs régionaux durables
OMI	Cadre normatif (Code ISPS), assistance technique	Manque de suivi, adaptation contextuelle insuffisante
Union européenne	Équipements, modernisation des infrastructures	Couverture inégale, dépendance logistique
États côtiers	Mise en œuvre locale, coordination opérationnelle	Faible appropriation, engagement institutionnel variable

L’analyse des résultats du tableau démontre que l’efficacité des appuis internationaux à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée repose sur leur capacité à s’intégrer aux réalités locales et à renforcer durablement les dispositifs existants. La Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme (CIMCT) offre un appui technique en matière de formation antiterroriste, notamment à destination des forces maritimes des États côtiers. Toutefois, selon les rapports internes de la CIMCT et les analyses du Centre d’Études Stratégiques de l’Afrique (CESA, 2023), cette contribution reste ponctuelle et faiblement admise dans une logique de coopération régionale structurée.

L’Organisation maritime internationale (OMI) constitue un acteur central dans l’élaboration des normes, à travers la diffusion du Code ISPS et l’accompagnement des États dans leur mise en œuvre. Cependant, plusieurs évaluations sectorielles relèvent un déficit de suivi post-certification et une difficulté à adapter ces standards aux contextes portuaires locaux (OMI, 2022). L’Union européenne, de son côté, soutient la modernisation des infrastructures et la fourniture d’équipements de surveillance dans les ports à risques. Ce soutien, bien documenté dans le Maritime Security Review de 2022, demeure toutefois inégalement réparti, avec des effets limités dans certaines zones côtières.

Enfin, les États bénéficiaires assurent la coordination opérationnelle et l’application des dispositifs sur le terrain. Néanmoins, les rapports conjoints du Bureau Maritime International (BMI) et du CRESMAC (2022–2023) soulignent une appropriation institutionnelle encore inégale, marquée par des écarts de ressources, de volonté politique et de structuration administrative. Ce constat renforce l’idée qu’une synergie régionale plus cohérente, soutenue par une coordination renforcée entre partenaires techniques et institutions locales, demeure indispensable à l’efficacité des initiatives de sécurité maritime dans la région.

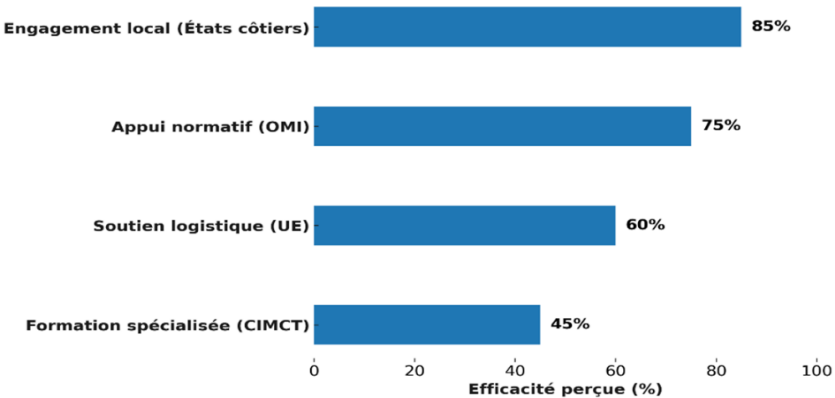


Figure 2 : Degré d’efficacité perçue des acteurs dans la sécurisation maritime . Sources : CIMCT, OMI, UE Maritime Review, BMI et CRESMAC (2022-2023).

L’analyse de ce graphique révèle que l’efficacité perçue des acteurs impliqués dans la sécurisation maritime du golfe de Guinée est étroitement liée à leur niveau d’implication concrète et de présence opérationnelle dans la région. Les États côtiers, en première ligne des dispositifs de surveillance et d’intervention, apparaissent comme les acteurs les plus engagés, avec une efficacité estimée à 85 %, bien que leur action reste tributaire de leurs capacités institutionnelles (BMI, 2022 ; CRESMAC, 2023). L’Organisation maritime internationale occupe une position intermédiaire, en tant que pourvoyeur de normes et d’appui technique, avec une influence normative significative mais limitée par un suivi insuffisant sur le terrain (OMI, 2022).

Le soutien logistique de l’Union européenne, évalué à 60 %, reste essentiel pour la modernisation des infrastructures, mais son impact demeure partiellement freiné par des disparités de couverture et une dépendance persistante aux ressources externes (UE Maritime Review, 2022). En bas de l’échelle, la CIMCT, bien qu’apportant une expertise précieuse en matière de lutte antiterroriste, reste encore peu intégrée dans les mécanismes sécuritaires régionaux, ce qui limite la portée de ses interventions (CIMCT, 2023 ; CESA, 2023). Ce graphique illustre ainsi la nécessité d’une coordination renforcée entre les acteurs, afin d’aligner les initiatives internationales sur les besoins réels des États côtiers et d’assurer une sécurité maritime plus cohérente et durable dans la région.

3.3 La coopération régionale et l’intégration juridique : vers une réponse collective plus robuste

La recherche souligne également que les efforts de coopération interétatique commencent à produire des résultats tangibles dans certaines zones du golfe de Guinée. Le Code de conduite de Yaoundé (2013) a facilité la mise en place de patrouilles conjointes, notamment entre le Nigeria et le Bénin, permettant une baisse des actes de piraterie estimée à 20 % dans les zones concernées en 2022. Cette dynamique coopérative, bien que perfectible, constitue un socle pour faire face à des menaces transfrontalières. Parallèlement, plusieurs États ouest-africains ont initié des réformes juridiques pour adapter leur législation nationale aux exigences de la lutte contre la criminalité maritime. Toutefois, ces évolutions restent freinées par des faiblesses institutionnelles et des systèmes judiciaires surchargés, rendant l’application des textes inégale et partiellement inefficace. La consolidation de l’espace juridique régional, appuyée par les instruments internationaux tels que la CNUDM, demeure une étape clé pour renforcer la gouvernance maritime.

Tableau 3 : Coopération régionale et intégration juridique dans la lutte contre la criminalité maritime. Sources : Code de conduite de Yaoundé (2013), BMI (2022), CNUDM, CRESMAC, UNODC (2022–2023)

Volet	Principaux éléments	Effets ou enjeux
Coopération interétatique	Patrouilles conjointes Nigeria–Bénin (Code de conduite de Yaoundé)	Réduction de 20 % des actes de piraterie dans les zones couvertes (2022)
Réformes juridiques	Adaptation des lois nationales aux normes internationales de lutte contre la piraterie	Harmonisation des cadres nationaux avec les standards OMI et CNUDM
Intégration régionale	Appui sur la CNUDM, CRESMAC, conventions UA et CEDEAO	Renforcement de la coordination juridique régionale
Contraintes institutionnelles	Faiblesse des systèmes judiciaires, application inégale des lois	Risque d’ineffectivité des réformes en l’absence de capacités renforcées

Le résultat de ce tableau déduit que finalement, la construction d’une réponse efficace face à la criminalité maritime dans le golfe de Guinée repose sur une articulation étroite entre coopération interétatique et renforcement du cadre juridique. L’exemple des patrouilles conjointes conduites sous l’égide du Code de conduite de Yaoundé, notamment entre le Nigeria et le Bénin, montre des résultats concrets avec une baisse estimée de 20 % des actes de piraterie dans les zones concernées en 2022 (BMI, 2022). Cette coopération structurée constitue un socle d’action pertinent pour faire face à des menaces transfrontalières.

En parallèle, plusieurs États ont initié des réformes législatives afin d’harmoniser leurs dispositifs nationaux avec les standards internationaux, en particulier ceux de la CNUDM et de l’Organisation maritime internationale (OMI). Toutefois, ces évolutions demeurent limitées par des systèmes judiciaires surchargés et des capacités institutionnelles inégales, comme le soulignent les évaluations du CRESMAC et de l’UNODC (2022–2023). L’intégration juridique régionale progresse, mais elle reste incomplète sans un appui plus solide sur les réalités nationales.

Ces éléments confirment que la lutte contre la criminalité maritime ne peut être durable sans une gouvernance juridique cohérente, portée à la fois par des engagements régionaux clairs et par une mise en œuvre effective au sein des États. La consolidation de l’espace juridique, l’opérationnalisation des réformes et l’alignement des moyens institutionnels constituent les conditions nécessaires pour faire de la coopération régionale un levier de sécurité réellement robuste et pérenne.

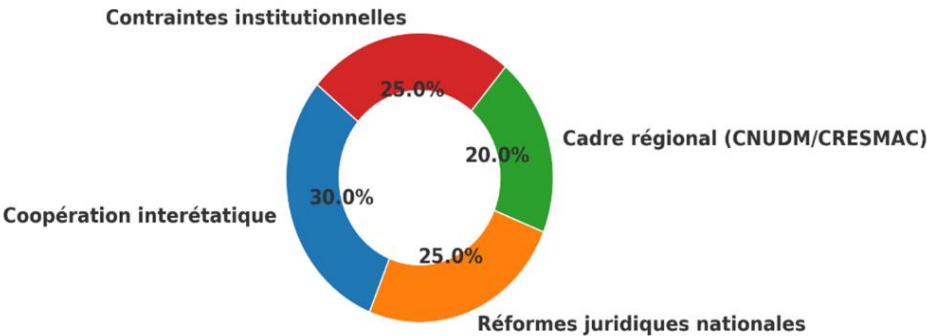


Figure 3 : Répartition des facteurs clés de la réponse juridique et coopérative .
Sources : BMI, OMI, CNUDM, CRESMAC, UNODC (2022-2023)

Ce diagramme sectoriel donne la lecture structurée de la répartition des principaux facteurs intervenant dans la réponse juridique et coopérative face à la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. La coopération interétatique y apparaît comme le levier central, représentant 30 % de l’ensemble. Ce poids illustre l’importance des patrouilles conjointes et des mécanismes de coordination issus du Code de conduite de Yaoundé, dont les effets se traduisent notamment par la réduction des actes de piraterie dans certaines zones sensibles (BMI, 2022).

Les réformes juridiques nationales, qui occupent 25 %, traduisent une volonté croissante d’aligner les législations des États côtiers sur les standards internationaux tels que ceux de la CNUDM et de l’OMI. Néanmoins, l’impact de ces réformes reste limité par des contraintes institutionnelles de même ampleur, également évaluées à 25 %, en raison de l’insuffisance des capacités judiciaires et de l’application encore inégale des textes (UNODC, CRESMAC, 2023).

Le cadre régional, représenté par 20 %, complète l’ensemble. Bien que structurant, il reste dépendant de l’appropriation nationale et souffre d’un déficit d’opérationnalisation dans certains pays. Cette représentation visuelle permet ainsi de mieux saisir les équilibres actuels entre volontarisme politique, dynamique normative et réalités institutionnelles, et souligne l’importance d’une intégration coordonnée entre initiatives nationales et régionales pour renforcer la sécurité maritime en Afrique de l’Ouest.

4. DISCUSSION

Les résultats de l’étude confirment que le renforcement des capacités locales constitue un levier fondamental pour une gestion efficace de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Les formations dispensées et l’amélioration des compétences techniques ont permis d’organiser une réponse plus cohérente face aux menaces maritimes. Bien que 60 % des ports de la région respectent les normes internationales (BMI, 2022), la couverture reste inégale, et le besoin de formation continue demeure crucial (Mensah, 2021 ; Okafor, 2020).

La coopération régionale, impulsée notamment par le Code de conduite de Yaoundé, a contribué à la réduction des actes de piraterie dans certaines zones, grâce aux patrouilles conjointes et aux systèmes d’alerte intégrés (UNODC, 2023). Toutefois, des écarts importants en matière de ressources logistiques et budgétaires entre les États membres limitent l’efficacité de ces initiatives. La Banque mondiale (2022) recommande à cet égard la mise en place d’un cadre financier pérenne et d’une coordination plus resserrée entre les dispositifs nationaux.

Les coalitions internationales, telles que la CIMCT, jouent également un rôle stratégique en fournissant des équipements spécialisés et des formations techniques. Toutefois, leur efficacité dépend étroitement de leur capacité à s’aligner sur les réalités locales. Une implication accrue des communautés côtières renforcerait la pertinence et l’appropriation de ces actions (Baye, 2021 ; CIMCT, 2022).

Par ailleurs, l’introduction de technologies de surveillance telles que les radars, les drones et les systèmes AIS a significativement amélioré le contrôle maritime. Un projet cofinancé par l’Union européenne a notamment permis de réduire de 15 % les incidents de piraterie dans les zones couvertes (UE, 2023). Cependant, le coût élevé de ces outils et le déficit de compétences techniques freinent leur déploiement à grande échelle. Le Bureau Maritime International (2022) souligne qu’un renforcement parallèle des ressources humaines est indispensable pour garantir l’efficacité de ces innovations.

Sur le plan juridique, les résultats révèlent une faiblesse persistante des dispositifs de poursuite, avec un taux d’instruction judiciaire effectif ne dépassant pas 35 % (Banque mondiale, 2022). Cette limite s’explique par la complexité des juridictions maritimes, les difficultés de collecte de preuves en mer, et le manque de moyens dans les systèmes judiciaires nationaux. Une harmonisation des législations et un renforcement de la coopération judiciaire régionale s’imposent dès lors comme des priorités.

Enfin, les impacts économiques et sociaux de l’insécurité maritime sont considérables. Les pertes annuelles liées à la piraterie et à la pêche illicite dépassent les 818 millions de dollars (UNODC, 2022). La FAO (2023) souligne que plus de 70 % des populations côtières dépendent directement de la pêche artisanale pour leur subsistance. Le soutien des ONG et des programmes de développement durable constitue donc un levier essentiel pour renforcer la résilience communautaire et limiter la vulnérabilité aux réseaux criminels.

5. CONCLUSION

Cette étude a permis d’analyser l’impact des certifications en matière de sécurité maritime, ainsi que le rôle des partenariats internationaux dans la lutte contre la piraterie, la pêche illicite et le terrorisme maritime dans le golfe de Guinée. Elle met en évidence que des instruments normatifs tels que le Code ISPS peut contribuer significativement à la sécurisation des infrastructures portuaires, à condition d’être accompagnés de ressources adaptées, d’une volonté politique affirmée et d’une coordination régionale efficace. Dans ce cadre, l’action de la CIMCT, lorsqu’elle est articulée aux réalités locales, constitue un levier stratégique pertinent.

Les résultats de l’analyse soulignent l’urgence de promouvoir une approche intégrée, combinant sécurité maritime, développement de l’économie bleue et renforcement de la résilience des communautés côtières. Ces dimensions apparaissent comme interdépendantes et indispensables pour réduire durablement la vulnérabilité des États riverains et consolider la stabilité régionale. Le renforcement des compétences nationales, l’intensification de la coopération interétatique et l’harmonisation des dispositifs juridiques figurent parmi les priorités à mettre en œuvre.

En définitive, cette recherche invite à concevoir la sécurité maritime non pas comme un domaine technique isolé, mais comme un enjeu transversal, au croisement des politiques publiques, des dynamiques sociales et des équilibres économiques. Elle offre ainsi des pistes d’analyse et d’action utiles tant pour les chercheurs que pour les décideurs publics, les organisations spécialisées et les acteurs engagés dans la sécurisation de l’espace maritime ouest-africain.

REMERCIEMENTS

Ma profonde gratitude s’adresse au Centre Interuniversitaire de Recherche Pluridisciplinaire de l’Université Publique de Lisala (République Démocratique du Congo), ainsi qu’au Groupe de Recherche Appliquée pour le Développement par l’Innovation de l’Afrique (GRADIAF) de l’Académie Internationale des Compétences (France). Leur appui institutionnel et scientifique a constitué un levier essentiel dans le renforcement de mes compétences académiques. Leur accompagnement constant a largement contribué à l’approfondissement de mes réflexions sur les sorties de crise, les dynamiques de réconciliation et les enjeux de sécurité maritime, dans une approche pleinement tournée vers la géopolitique internationale.

CONTRIBUTIONS DES AUTEURS

MAVIRI Jean-Baptiste a conçu et dirigé cette recherche dans le cadre de son doctorat en géopolitique internationale et sécurité maritime, assurant la coordination scientifique et stratégique de l’ensemble du projet. Les autres contributeurs ont participé à l’analyse des données, à la rédaction, à la relecture critique et à la validation du manuscrit. L’étude explore les interactions entre les certifications de sécurité, les partenariats internationaux et les réalités locales dans le golfe de Guinée, tout en soulignant la nécessité de renforcer la coopération régionale, d’adapter les réponses aux enjeux socio-économiques et de consolider les cadres juridiques. L’ensemble des auteurs assume pleinement la responsabilité du contenu, tant sur le fond que sur la forme.

RELECTEURS DE L’ARTICLE

Ce travail de recherche scientifique a bénéficié de l’accompagnement critique et éclairé de plusieurs chercheurs dont les contributions ont considérablement renforcé sa rigueur scientifique et élargi son champ analytique. Le Professeur Isaïe Nzeyimana (Université du Rwanda) a apporté une expertise méthodologique décisive, dont la précision a permis d’assurer la cohérence globale de l’analyse. La Professeure Jacqueline Randon (GRADIAF) a enrichi cette étude par des apports techniques approfondis, ouvrant des perspectives stratégiques pour l’interprétation et la valorisation des résultats. Le Professeur Moussa Issa Lende, affilié à l’Université du Sine Saloum El-Hâdj Ibrahima Niass, à l’Université publique de Lisala ainsi qu’au Centre Interuniversitaire pour la Cotutelle Internationale, la Recherche et la Co-diplomation, a joué un rôle central dans la consolidation académique et institutionnelle de cette recherche.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

- Organisation Maritime Internationale. (2022). Rapports d’évaluation sur l’implémentation du Code ISPS dans les États côtiers africains. Londres : OMI.
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. (2023). Analyse régionale de la criminalité maritime en Afrique de l’Ouest. Vienne : Nations Unies.
- Bureau Maritime International. (2022). Rapport annuel sur la piraterie et la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Londres : Chambre de commerce internationale.
- Coalition Islamique Militaire contre le Terrorisme. (2023). Rapport d’évaluation des dispositifs de coopération antiterroriste maritime en Afrique de l’Ouest. Riyad : Secrétariat général de la CIMCT.
- Centre d’Études Stratégiques de l’Afrique. (2023). Acteurs sécuritaires et gouvernance maritime régionale : bilan et perspectives. Washington, D.C. : National Defense University Press.
- Centre Régional de Sécurité Maritime de l’Afrique Centrale. (2023). État des réformes juridiques et de la coopération interétatique dans le golfe de Guinée. Pointe-Noire: CRESMAC.
- Union européenne. (2022). EU maritime security review for the Gulf of Guinea. Bruxelles : Commission européenne – DG Mare.

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. (1982). Texte officiel adopté lors de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Montego Bay : Nations Unies.
- Organisation des Nations Unies pour l’Alimentation et l’Agriculture. (2023). Pêche artisanale et sécurité alimentaire en Afrique de l’Ouest. Rome : FAO.
- Banque mondiale. (2022). Rapport régional sur la gouvernance maritime et les réformes institutionnelles en Afrique de l’Ouest. Wash.