

L'Association internationale des douaniers francophones (AIDF) a été créée en 2016 en France et s'est peu à peu développée dans de nombreux pays francophones dont la Belgique, le Bénin, la République Démocratique du Congo, le Congo Brazzaville, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Gabon, la Suisse, le Sénégal, la Tunisie, la Guinée Conakry, le Mali, le Maroc, la Mauritanie, le Niger, le Tchad, le Togo et la France.

Cette association a pour but de:

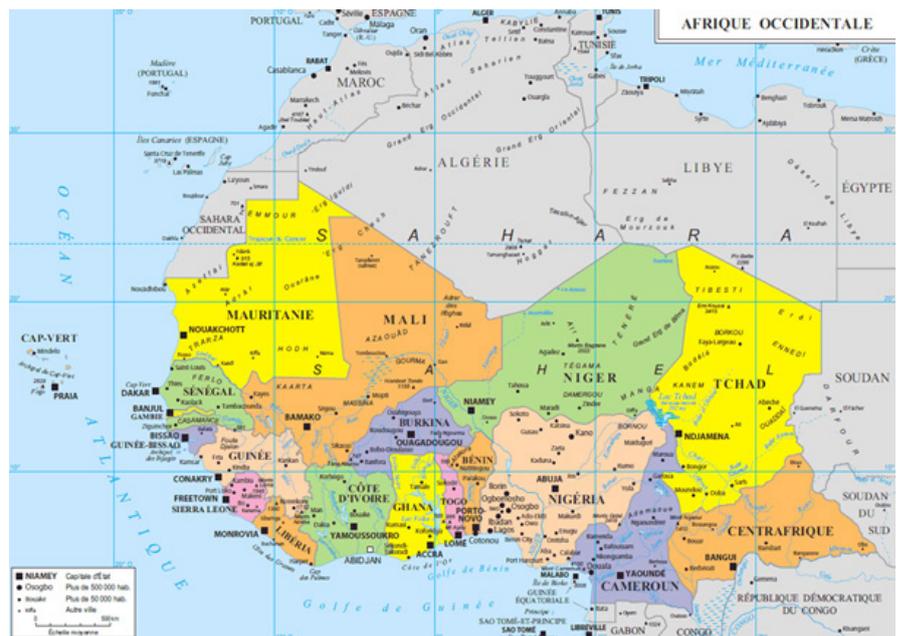
- développer des relations de convivialité,
- de faciliter le rapprochement entre les douaniers pratiquant la langue française, pour qu'ils puissent mieux se connaître et s'apprécier en vue de favoriser les échanges,
- de renforcer les liens professionnels entre douaniers des différents pays et continents.

L'association vise à créer une communauté pacifique, amicale et objective qui puisse faire progresser l'image des douaniers dans la société civile en instaurant des contacts avec les usagers, les sociétés du commerce transfrontalier, les organisations non gouvernementales, les administrations douanières et les populations

LE DOUANIER FRANCOPHONE
Directeur de la publication
Luc Doumont
Réalisation et mise en page
Georges Kalinowski
Dépôt légal à parution du journal
Parution biannuelle
aidf@sfr.fr
www.aidfdouaniers.org

LA SECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE ET LE PROJET SWAIMS

Au cours des quinze dernières années, de nombreuses menaces de toute nature se sont propagées dans le Golfe de Guinée (C'est-à-dire des îles du Cap Vert et du Sénégal jusqu'à l'Angola), elles incluent la Piraterie (ou brigandage maritime), accompagnée de pillage et d'enlèvement de marins de commerce à bord de navires pour obtenir des rançons, le vol de pétrole, la contrebande et les trafics associés (êtres humains, armes, drogues), la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et de nombreux délits environnementaux.



L'impact de l'insécurité maritime revêt un aspect extrêmement négatif sur la dimension socio-économique des pays de la région, ce qui coûte cher chaque année aux pays de la CEDEAO (surtout au Nigéria) et à ceux de la CEEAC. Il y a des répercussions sur tous les pays membres, y compris ceux qui sont enclavés, sans littoral, comme le Mali, le Burkina Faso et le Niger pour l'Afrique de l'Ouest ou le Tchad et la République Centrafricaine pour l'Afrique Centrale, puisque leurs propres marchandises importées ou exportées par la mer paient des suppléments d'assurance maritime importants en plus des frais de transfert et d'escorte.

Contrôler le Golfe de Guinée, c'est donc préserver la sécurité de l'Afrique dans une grande proportion, c'est participer aussi à la sécurisation de l'économie mondiale. En effet, outre le détroit de

Gibraltar qui relie tous les pays Méditerranéens à l'Afrique, le trafic maritime international Amérique- Europe Afrique subsaharienne Pacifique-Sud-Est Asiatique-Australie passe par le Golfe de Guinée. C'est la fameuse route maritime du Cap. C'est un point nodal déterminant, un pivot géostratégique du commerce mondial. Sans compter les exportations de pétrole, de gaz et Les ressources minières diversifiées et stratégiques (Cuivre, cobalt, fer, bauxite, manganèse, uranium dont l'Afrique de l'Ouest est riche, et sans oublier le retour de produits raffinés (Il n'y a pas assez de raffineries dans la région). Donc en plus des enlèvements et des tueries enregistrés par le fait de la piraterie, la perturbation du trafic maritime s'avère néfaste pour les économies des États du Centre et de l'Ouest de l'Afrique en particulier et pour le trafic maritime international, en général.

1) Piraterie, brigandage maritime et prises d'otages

La définition moderne de cette ancienne criminalité intègre des notions très subtiles (qui peuvent paraître ambiguës) celles édictées par la Convention des Nations Unies de Montego Bay le 10 décembre 1982, fixant la délimitation maximum des eaux territoriales à 12 milles nautiques de la côte. En dehors de cette mer territoriale, on est en en haute mer (Même si l'état dispose effectivement de 200 milles nautiques de Zone Economique Exclusive (ZEE)). Ainsi parle-t-on de piraterie dans les eaux internationales alors que les mêmes actes commis dans les eaux territoriales constituent seulement un délit appelé brigandage maritime. On en arrive aux deux définitions suivantes du même acte : Piraterie= acte de violence commis à des fins privées, en haute mer (hors eaux territoriales) Brigandage maritime : acte illicite, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État. Les actes commis dans les eaux territoriales d'un État ne peuvent être qualifiés de piraterie, dans la mesure où ils se produisent dans une zone placée sous la souveraineté d'un État, seul compétent pour les réprimer.

Que se passe-t-il exactement dans le Golfe de Guinée ?

Les pirates interviennent en mer par des attaques planifiées car ils se sont enrichis pendant toutes ces années et disposent aujourd'hui d'une bonne logistique opérationnelle. À partir de leurs propres moyens financiers et des armes acquises par ces moyens, les pirates non seulement constituent une véritable menace pour la sécurité des États côtiers, mais ils sont liés aux trafiquants de

drogue, d'armes et d'êtres humains, sans compter leurs liens avec des fonctionnaires corrompus. Voici un exemple, du niveau que peut atteindre cette corruption, cela se passe de commentaire : de 2003 à 2008, huit des neuf gouverneurs des états nigériens de la région du Delta du Niger, ont été arrêtés pour cette pratique lamentable.

Dans leur quête d'enrichissement illicite, les pirates du Golfe de Guinée s'appuient systématiquement sur d'autres foyers de violence à l'intérieur du Delta. Leurs activités se développent, et sont réorientées à terre car ils font beaucoup de bénéfices avec les rançons et le blanchiment de leurs capitaux. Ils sont bien équipés utilisent des bateaux rapides, donc bien motorisés et des téléphones satellitaires. Ils sont reliés en HF et VHF, disposent de correspondants à l'étranger et paient des spécialistes maritimes pour effectuer le ciblage des navires qu'ils vont attaquer. Les pirates du début, « pauvres bougres » du Delta pollué, ont laissé la place à des gangs de criminels très organisés. Leurs modes d'actions aussi bien à terre que plus au large dans les eaux internationales, prévoit des attaques systématiques de tous les navires en navigation isolée, en utilisant des tactiques de commandos. Attaques par surprise de nuit ou à l'aube, utilisation de bateaux-mères où se cachent leurs embarcations rapides, maîtrise des abordages à grande vitesse et en plus ils disposent de connaissances maritimes approfondies. Ils savent prendre en main un pétrolier, le déplacer et vider sa cargaison, qui transbordée sur des pétroliers de connivence, est vendue à l'étranger. Ils arrivent toujours à rejoindre le Delta à la fin de leurs missions aux attaques multiples et vont savoir cacher leurs otages dans la mangrove, c'est actuellement leur moyen de faire beaucoup d'argent.

En 2019, plus de 80% des enlèvements d'équipages dans le monde se sont ainsi déroulés au large du golfe de Guinée. Une situation qui ne cesse de s'aggraver. Le golfe de Guinée a enregistré 111 événements liés à la piraterie et au brigandage au cours de l'année 2019 ce qui est beaucoup trop. L'an dernier, 146 enlèvements de marins ont été décomptés par les experts soit deux fois plus qu'il y a trois ans. La durée moyenne de détention s'allonge également, elle est désormais de 33 jours. Car il faut sans doute du temps pour négocier les rançons. Les attaques de pirates sont toujours très dangereuses, puisque qu'ils attaquent les navires de commerce avec des bateaux rapides allant jusqu'à 45 nœuds. Ils sont armés de pistolets mitrailleurs, ou même de lance-roquettes, ils pratiquent au besoin un combat à l'arme blanche. Ils possèdent de grandes échelles en aluminium (10 mètres) avec lesquelles ils s'arment au bateau-cible et en escaladent la coque. Tout marin

aperçu à bord devient prisonnier, tout marin tentant de fuir peut-être abattu. Tous les marins qui ne sont pas surpris peuvent se réfugier dans la citadelle, un espace blindé aménagé dans la passerelle. Il y a des morts dans ces attaques en voici quelques exemples récents. Au mois de novembre 2019, un pétrolier grec, le « Elka Aristotle », a été attaqué alors qu'il était au mouillage au large de



Le pétrolier Elka Aristotle, pavillon grec

Lomé, la capitale togolaise. Quatre marins ont été enlevés. Trois d'entre eux ont finalement été libérés à la mi-décembre, mais le quatrième est décédé au cours de sa captivité. En décembre 2019, des pirates sont montés à l'abordage du navire de travaux pétroliers Ambika, alors qu'il était amarré sur un coffre au large du delta du Niger. Deux marins russes et un marin indien, membres de l'équipage, ont été kidnappés, une équipe de la marine nigériane a tenté de les récupérer, l'assaut s'est soldé par la mort de quatre de ces militaires nigériens.

Alors que dix navires ont essuyé des tirs au cours de toute l'année 2019, quatre ont déjà connu cette année 2020 un sort identique, en seulement trois mois et il n'est pas étonnant, dans la zone économique exclusive du Nigeria.

2) Le vol de pétrole

Le vol de pétrole est une activité elle aussi essentiellement nigériane. Il y a 10 000 kilomètres de petits oléoducs dans le Delta du Niger. Une équipe en troue un, récupère le pétrole dans un bateau de Cotonou, une grande pirogue de quinze à vingt mètres, transporte son

contenu dans les innombrables bras du Delta vers une raffinerie clandestine, installée dans la mangrove. Une fois raffiné ce pétrole est revendu dans la région ou dans les pays voisins où il est injecté dans les réseaux du pétrole raffiné d'origine nigériane qui est de toute façon vendu moins cher dans les stations-service du Nigeria vis-à-vis des marchés des états voisins (Bénin, Togo, Cameroun (On l'appelle Kpayo au Bénin, Zouazoua au Cameroun) etc... Donc volé il rapporte beaucoup plus. Les réseaux sont tentaculaires et bien organisés.

Les bénéficiaires sont immenses et atteignent plusieurs milliards d'euros par an. Cette clandestinité est préjudiciable à un bon fonctionnement de la société civile, cela nuit au budget des Etats côtiers et implique beaucoup d'agents corrompus (y compris des douaniers). Dans les traversées des frontières, les contrebandiers n'hésitent pas à tuer s'ils sont dérangés. Plusieurs douaniers en ont fait les frais. Dans le secteur de Savé, à la frontière entre Nigeria et Bénin, un douanier a été abattu dans sa voiture, quand l'auteur séjournait

dans le pays. Depuis on a installé un poste frontière dans le secteur et l'auteur a été invité par le ministre des finances du Bénin à son inauguration.



10 000 km d'oléoducs dans le Delta du Niger. Une grande partie du pétrole brut nigérian y est siphonnée pour être transformée ensuite dans des raffineries clandestines

3) Le trafic de drogue

L'Afrique est le continent le plus touché par le commerce mondial des drogues illicites. C'est un véritable eldorado pour les gangs mafieux.

L'anarchie, les frontières poreuses, la corruption institutionnalisée et les abondantes ressources naturelles ont toutes fourni des conditions propices à l'implication de divers cartels du crime organisé : les groupes mafieux italiens (ndrangheta, Cosa Nostra, Camorra) cohabitent avec les groupes mafieux nigériens : (Confraternité nigérienne Black Axe, Nigérien Yahoo Garçons) et même avec le groupe mexicain « Cartel de Sinaloa » En ce qui concerne le trafic principal, plusieurs d'entre vous en connaissent les circuits :

la cocaïne arrive d'Amérique du Sud, soit embarquée sur des bateaux mères, qui traversent l'Atlantique pour transborder leurs cargaisons à bord de petits navires qui amènent la drogue à terre. Soit pénètre-t-elle par conteneurs débarqués dans les grands ports de la région. Actuellement. Il n'y a pas de routes de fraude constantes. Plusieurs vannes s'ouvrent régulièrement sur le



Photo d'un transbordement de drogue, une opération courante en Afrique de l'Ouest

littoral ouest-africain. Les cargaisons débarquent, sont rempotées, peuvent être acheminées à nouveau par conteneurs, mais devant les succès des saisies des douaniers africains et européens, ce mode d'acheminement n'est utilisé que de temps à autre. Actuellement et cela depuis une bonne dizaine d'années, la coke rallie constamment les pays du sahel, Mauritanie, Mali, Niger, Tchad pour rejoindre la Libye puis l'Égypte et Israël ou la route des Balkans ou directement l'Europe via le Maghreb. Elle est acheminée dès son arrivée au sahel, avec la complicité de terroristes Touaregs, qui prennent leurs « droits » au passage car la drogue est la plus importante des sources de financement du terrorisme, De nouveaux acteurs issus des rébellions ont su apporter aux réseaux de trafiquants le savoir-faire militaire dont ils avaient besoin. Si les filières sont souvent tenues par des commerçants, les acteurs qui assurent le transport et la sécurisation des convois ont le profil de combattants. Dans le Nord du Mali, les trafiquants doivent protéger leurs cargai-

sons des interceptions de bandes rivales. Dotés d'importants moyens financiers, ils s'appuient sur des services d'escorte utilisant généralement des pick-ups équipés de mitrailleuses lourdes (souvent de calibre 12,7 mm ou 14,5 mm). C'est pourquoi le terrorisme ne s'arrête pas, puisque les armes sont si faciles à acheter et les mariages de convenance si souvent fréquents. Terroristes, contrebandiers, trafiquants, voleurs, fraudeurs, et fonctionnaires corrompus, personne ne veut rater des affaires juteuses et tout le monde finit par s'entendre et s'associer. Sans compter sur le Cannabis produit au Nord du Ghana et au Nigeria et les drogues modernes dites de synthèse qui sont désormais de fabrication africaine. En 2050, l'Afrique sera sans doute le deuxième plus gros consommateur de drogue au monde, car les flux de drogue en laissent sur place. De plus en plus.

4) les flux de trafic d'enfants

La traite d'enfants dans la région est issue d'inégalités en matière de développement. Elle est étroitement liée à un grand nombre de difficultés économiques et sociales, qu'elle ne fait que refléter. Le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil d'un enfant aux fins d'exploitation sont considérés comme une 'traite des personnes. N'oublions jamais les conditions terrifiantes dans lesquelles des milliers d'enfants vivent en esclavage, privés de leurs droits les plus fondamentaux : le respect de leur dignité humaine,' Même s'il il s'agit d'un problème de police aux frontières notre

association AIDF devrait lancer une réflexion parmi ses membres sur de telles actions lamentables. Beaucoup d'enfants viennent du Mali et du Burkina pour la Côte d'Ivoire. En mer, ces enfants font un trajet de l'Ouest vers l'est et arrivent souvent sur le Gabon avec d'autres migrants clandestins, le plus souvent sur une pirogue type bateau de Cotonou depuis les rivages du Bénin, ou du Nigeria. Une fillette de six ans a révélé lors de sa libération au Gabon en 2018, que six personnes étaient mortes pendant sa traversée du Bénin au Gabon.

5) la pêche INN (pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée)

Les réseaux de pêche INN d'Afrique de l'Ouest ont la réputation d'avoir le plus haut taux de pêche INN au monde, représentant environ 37 pour cent des captures au niveau régional. Cette pêche illicite est caractérisée, entre autres, par des activités comme la pêche sans autorisation, l'utilisation d'engins et/ou de techniques prohibées, les prises

non autorisées, non déclarées, la pêche dans les zones interdites ou pendant la saison interdite, les prises accessoires excessives et/ou prohibées. Cette pêche est transférée à bord de navires

toire de donner des informations précises sur l'identité de l'exportateur et de l'importateur et sur la valeur des marchandises. Cela permet aux pouvoirs publics de déterminer quels organismes doivent éventuellement examiner ou inspecter



Le « Thunder » un bateau de pêche INN très célèbre Il s'est délibérément sabordé sur décision de son capitaine en avril 2015 au large de Sao Tomé, au terme d'une course-poursuite menée par « Sea-Shepherd, d'une durée record de 110 jours. Son équipage espagnol a été condamné à des amendes, dont le montant total dépasse les 5,2 millions d'euros, six citoyens et six entreprises espagnols impliqués dans la pêche illicite dans l'océan Austral et dans le Golfe de Guinée. Ce navire était une cible d'Interpol. Car il appartenait à la mafia Galicienne. Formidable avertissement à destination des braconniers du Golfe. Mais on oublie tout ça et le braconnage continue de plus bel

la cargaison pour s'assurer du respect de l'ensemble des lois et règlements applicables.

Fraude environnementale

On constate toujours beaucoup d'infractions à caractère environnemental dans ce Golfe de Guinée.

Rappelez vous de l'histoire du vraquier Probo Koala, une catastrophe environnementale survenue dans le port d'Abidjan en août 2006. Ce navire vraquier polyvalent a déchargé au port 581 tonnes de déchets provenant du nettoyage du bateau (un

frigorifiques par transbordement. Ces cargos frigorifiques peuvent transporter la pêche jusqu'à destination en Europe, aux Etats Unis ou en Asie.

C'est pourquoi le transbordement illégal sur un navire frigorifique est également considéré comme pêche illicite. La corruption est donc un aspect important de la pêche illégale en Afrique de l'Ouest

En raison de ses effets sur la confiance de la population dans les pouvoirs publics et de la perte de recettes fiscales qu'elle entraîne, elle a probablement, plus que toute autre activité criminelle, des répercussions en dehors du secteur de la pêche. La fraude douanière est bien sur un élément de la pêche illégale puisqu'elle entraîne non seulement Vous le savez, la réglementation douanière impose que l'on déclare précisément le pays d'origine et la sous-position dans la nomenclature douanière. Ces deux éléments sont essentiels pour déterminer le tarif et les régimes d'importation-exportation applicables et les modalités d'application de la réglementation relative à l'hygiène alimentaire. Il est également obliga-



Photo © Akintunde Akinleye / Reuters) Une raffinerie clandestine du Nigéria Cumul d'infractions : Pollution volontaire, travail d'enfant, vol de pétrole et raffinage clandestin, exportation sans déclaration, non-respect des normes sanitaires et des règles d'Hygiène, travail non déclaré

mélange de pétrole, sulfure d'hydrogène, phénols, soude caustique et de composés organiques sulfurés). Ces derniers, répandus à terre en zone

de décharge ont provoqué des émanations de gaz mortels entraînant la mort de 17 personnes et 43 492 cas d'empoisonnement confirmés plus 24 825 cas probables.

6) Trafic d'Armes

Que des armes iraniennes ou turques soient saisies à Lagos n'indique pas forcément un trafic d'armes régulier, que des armes soient volées dans les arsenaux de l'armée malienne, nigérienne ou nigériane, cela procure forcément des armes et des munitions aux gens de Boko Haram ou aux groupes associés, c'est vrai, mais l'auteur qui a été un expert en contrebande d'armes a promis de ne jamais s'exprimer en ce qui concerne les réseaux anciens ou actuels. Il peut simplement évoquer le prix d'une arme au Sahel, un pistolet mitrailleur Kalachnikov coûte moins de 200 euros, c'est un peu le même prix qu'au Nigéria. Les armes ne sont pas chères là ou il y en a beaucoup...Voilà pour quoi les guerres éclatent.

7) La stratégie maritime de la CEDEAO

Vous avez donc compris comment les activités illicites sont présentes au quotidien dans le Golfe de Guinée Il est temps d'y mettre de l'ordre. Le Code de conduite de 2013, est un accord régional complet de sûreté maritime ayant été adopté à Yaoundé (Cameroun) au mois de juin 2013 par les chefs d'États et de Gouvernements, ou leur représentant respectif, de 25 pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre qui se sont réunis et ont souhaité une coopération régionale définie au sein d'une stratégie maritime intégrée. Celle de la CEDEAO comporte plus de 50 actions prioritaires relatives à la sécurité maritime et au processus du code de conduite de Yaoundé, Il fallait créer les bases nécessaires à la lutte contre le crime transnational organisé. Cependant ces mesures ne sont pas encore rendues tout à fait opérationnelles.

8) La stratégie de Sécurité Maritime de l'Union Européenne pour l'Afrique

Pour assister l'Afrique, l'Europe a organisé plusieurs missions préparatoires à la lutte contre la piraterie, dans le Golfe de Guinée. Serge Rinkel a ainsi pu participer à la première mission en 2010, mission qui l'a mené dans tous les états côtiers d'Afrique Centrale et d'Afrique de l'Ouest. A la suite de ce type de mission, une stratégie européenne a été écrite à son tour en 2014 et son premier plan d'action pour le Golfe de Guinée a été élaboré de 2014 à 2020. Ce plan focalise sur l'approche intégrée qui lie Gouvernance, Sécurité et Développement. Ce concept visait à donner de la force à la direction africaine de la Stratégie Maritime Intégrée de la CEDEAO (EIMS), en exécutant l'application prévue par le code de conduite de

Yaoundé. Parmi ses objectifs, la stratégie européenne prévoyait un certain nombre d'actions visant à assurer la liberté de la navigation, en améliorant la sécurité maritime ce qui inclut des actions contre la piraterie tout en assurant la cohérence entre les différentes organisations chargées du secteur maritime du transport ou luttant contre la pêche illicite et les autres trafics.

SWAIMS: « Support à la Sécurité Maritime Intégrée de l'Afrique de l'Ouest »

La commission Européenne a mis sur pied plusieurs projets dont SWAIMS lancé de 2019 à 2023 au profit uniquement de la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest, à hauteur de 29 millions d'Euros. (Pour l'Afrique Centrale un projet équivalent appelé PASSMAR vient de rentrer en service en 2020)

Depuis Janvier 2019, l'équipe d'assistance technique de SWAIMS s'est installée à Abuja au sein de la CEDEAO et à Abidjan, au sein du CRESMAO. Serge Rinkel ancien douanier français assure les fonctions du projet dont les objectifs spécifiques sont à la fois l'amélioration de la sûreté et de la sécurité maritime, l'amélioration de la justice dans le milieu maritime, le développement de capacités de la force publique qui doit apporter des réponses adaptées aux menaces de toute nature. Il dépend directement de la division de sécurité



régionale de la CEDEAO dirigée par le colonel Dieng, au sein du département Affaires Politiques, Paix et sécurité placé sous la respon-

sabilité du Commissaire Béhanzin (ancien général Béninois)

SWAIMS est un gros programme qui mobilise différents partenaires :

- 1) L'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC Dakar et Abuja) pour améliorer la formation des procureurs, magistrats et des agents supérieurs de la force publique.
- 2) Le Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest (GI-ABA) doit quant à lui, conduire des investigations spéciales sur les circuits maritimes clandestins de l'argent sale (argent des rançons et des pillages, du vol de pétrole et celui qui provient de la pêche illicite).
- 3) INTERBOL I24/7 et WAPIS (Nouveau fichier des services de police de l'Afrique de l'Ouest)

devraient lancer de nouveaux fichiers sur les différents réseaux criminels du Delta du Niger.

3) Les universités maritimes d'Abidjan (ARSTM-IS-MI) et d'Accra (RMU) doivent enseigner la sécurité aux acteurs maritimes et à ceux de la force publique (qui inclut les douanes).

4) L'institut portugais CAMOES doit livrer aux pays de la CEDEAO trente pneumatiques à coque rigide, de grande vitesse, qui sont censés permettre aux officiers de police judiciaire de recueillir toutes

ale et régionale. Ils sont chargés de coordonner toutes les activités des partenaires, de les faciliter et de rendre compte régulièrement de toutes les composantes du projet à la Commission de la CEDEAO et à la Commission Européenne afin de respecter les principales priorités et de pouvoir éviter tout chevauchement éventuel avec d'autres projets financés par l'UE.

L'analyse et la sensibilisation des parties prenantes contribuent à informer tous les niveaux de



Serge Rinkel, chef du projet SWAIMS, en réunion de coordination à Abuja, pour exposer le projet en coordination avec PESCAO qui protège les ressources halieutiques et les autres projets européens concernant la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée (150 millions d'Euros de financement). Ici, il est l'avant dernier à droite en première ligne, il précède M. Amadou Tall (Sénégal-dernier à droite) chef du projet PESCAO. Juste avant lui M. Cyriaque Agnekethom (Togo), Directeur Paix et Sécurité de la CEDEAO, le Commissaire Affaires Politiques Paix et Sécurité de la CEDEAO, le Général Behanzin (Bénin), le chef de la délégation de l'UE au Nigeria M. Kurt Cornelis, M. Sékou Sangare (Guinée), Commissaire de l'Agriculture de la CEDEAO, et enfin l'Ambassadeur de la Gambie au Nigeria. Au deuxième rang, derrière le chef Européen le Colonel Dieng, chef de la sécurité régionale, Barthélémy Blédé officier de liaison du projet au CRESMAO Abidjan, centre représenté par son directeur M. Konan Boniface à droite, Capitaine de Vaisseau Major de la Marine Ivoirienne. 20 nationalités sont présentes dans cette photo de groupe. Cette conférence de deux jours a eu un retentissement international.

preuves sur les scènes de crime et pouvoir enfin judiciariser les actes de piraterie. De nombreux pirates arrêtés étaient relâchés faute de preuves ou en raison de cas de nullité dans la procédure. Cela ne sera bientôt plus possible.

Les experts du projet SWAIMS, quant à eux, étudient spécifiquement sur le plan régional les conditions qui conviennent le mieux pour renforcer la gouvernance, les politiques, les lois et systèmes relevant de la sécurité maritime intégrée nation-

la société civile. Un tel appui améliore la gouvernance maritime et permet d'élaborer ainsi une législation sur mesure. La stratégie maritime intégrée de la CEDEAO s'en trouve renforcée.

Travail quotidien de SWAIMS avec le CRESMAO

Abidjan et les Centres Multinationaux Maritimes de Coordination de la CEDEAO (CMMC)
SWAIMS est chargé du soutien administratif,

technique et financier quotidien lié à la mise en œuvre du projet, comme du suivi des activités, de l'enregistrement et de la consolidation des rapports de tous les partenaires. Pour mieux aider la CEDEAO à mettre en œuvre sa stratégie de sécurité maritime, le projet SWAIMS détache un officier de liaison au siège du Centre Régional Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) à Abidjan. Le projet peut ainsi appuyer les centres régionaux de contrôle des CMMC des trois zones maritimes de la CEDEAO (zone E à Cotonou, F à Accra et G à Praia (Cap vert)). En coopération avec ces centres opérationnels, le secteur privé et les organisations de la société civile, SWAIMS soutient le CRESMAO dans le suivi des navires opérant dans le Golfe de Guinée en assurant techniquement la diffusion

Que fait un vice-président de notre association à Abuja ?

Serge Rinkel est un ancien officier naval des Douanes Françaises, ancien commandant de vedette garde-côtes. Il a exercé comme observateur de l'embargo Serbie-Monténégro sur le Danube en Ukraine (1994), expert du trafic de drogue de l'OMD et de l'ONUDC en Afrique de l'Est et du Sud (1997 à 2007), conseiller douanes et frontières au conseil de sécurité des Nations Unies : Embargo sur les armes en RDC et dans les états riverains (2007-2008), puis expert du trafic d'armes en Afrique (Ministère français de la Défense). Enfin il a suivi les trafics transfrontaliers au Sahel pour l'UE et la CEDEAO et s'est occupé de la formation des



de bulletins quotidiens de Sécurité Maritime et de bulletins d'alerte sur les incidents de sécurité et de sûreté maritimes. Une aide importante aux acteurs maritimes et aux équipages de navires, aux employés de l'Industrie pétrolière, aux agents de la Force Publique et aux personnels portuaires. Avec le secteur privé : un nouveau type de relations voit le jour. Les différentes sociétés maritimes et pétrolières sont les principales victimes de l'importante criminalité dans la région. Elles déplorent également la corruption endémique en vigueur dans le Delta du Niger et dans d'autres secteurs maritimes. SWAIMS est entrain d'associer les bonnes volontés de ce secteur privé, afin de lancer des actions communes, des réunions régulières et en organisant le détachement d'un représentant de ces sociétés au CRESMAO. Une association est entrain de voir le jour, Alliance de sécurité maritime pour le Golfe de Guinée. C'est tous ensemble qu'on doit repousser les pirates.

cadres de la force publique aux frontières pour le G5 Sahel et par intermittence, a été impliqué dans différents projets européens de lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée.

Il a été nommé chef du projet SWAIMS en janvier 2019 et travaille à la CEDEAO à Abuja (Nigeria). Il est assisté de deux adjoints, un ivoirien, ancien administrateur en chef des Affaires maritimes, M. Barthélémy Blédé affecté à Abidjan pour s'occuper de liaisons avec le secteur privé et la société civile tandis qu'un spécialiste européen de la coordination de projets, M. Axel Klein, allemand, va rejoindre lui aussi Abuja, pour remplacer un expert Italien. Le projet dispose également d'un secrétariat et du concours d'experts temporaires au statut de consultants.

Et les douaniers dans tout ça ?

Les douaniers dans les pays côtiers du Golfe de Guinée, assurent peu de fonctions de surveillance

maritime. C'est quand même le cas au Sénégal, qui dispose d'un service maritime de surveillance assisté par la marine. C'est aussi le cas au Nigéria ou peut-être que certains d'entre vous peuvent se rappeler de neufs marins des douanes nigérianes abattus en mer, dans un combat contre les pirates. Aujourd'hui deux nouveaux patrouilleurs de cette administration sont en service depuis le 9 septembre 2019 l'un d'entre eux s'appelle le « Groupe des neufs » en souvenir du sacrifice des agents. La criminalité doit être repoussée des eaux territoriales, il ne faut pas baisser les bras ! Il faut donc absolument aller plus loin. La priorité donnée au recouvrement des droits de douane a toujours relégué les missions de surveillance au second rang des préoccupations. La mise en place d'unités d'intervention spécialisées et bien équipées s'est avérée souvent comme un effort de modernisation trop complexe et coûteux. On fait parfois cet effort et malheureusement les crédits de fonctionnement ne suivent pas et on doit, un jour, tout arrêter. C'est pourtant une question de choix. ; Les améliorations à venir dans le golfe de Guinée, la réalisation des objectifs de la stratégie Maritime intégrée de la CEDEAO, le travail de lutte contre la criminalité organisée, car c'est de cela qu'il s'agit, rien ne peut se réaliser sans les douanes qui constituent la pierre angulaire du dispositif permanent à créer et à maintenir en place. Les administrations de la mer doivent être toutes intégrées dans le dispositif de l'action de l'état en mer, personne ne peut rester sur les quais. Nous devons tous être présents et positifs. C'est l'avenir de votre pays et de votre région que vous jouez. C'est une question de motivation. Les douaniers des rivages du Golfe de Guinée doivent se rappeler que le rayon maritime des douanes doit être surveillé et non pas seulement avec une subdivision ou une brigade maritime ou par la marine mais avec le concours des douaniers avec la création partout de cellules de renseignement maritime. Car partout, le littoral du Golfe de Guinée est en proie à tous ces maux qu'on vient de voir ensemble. Les douanes ont des sources de renseignements très importantes. Elles connaissent les circuits du commerce frontalier, les sociétés locales de transit et de transport, Elles connaissent les agents maritimes les commissionnaires, les pilotes, les lamaneurs, les dockers, les officiers de port, les circuits financiers. Les douaniers interviennent dans le contrôle des navires à quai, leur parfaite connaissance des mouvements du fret en font des agents très renseignés qui devraient, dans les prochaines années améliorer leurs relations avec les centres multinationaux maritimes de coordination de la CEDEAO (Certains agents des douanes y sont déjà affectés) comme avec la Marine, les Affaires Maritimes, et tous les services de la force publique. Ce n'est pas la première fois

que les douaniers s'occuperaient des flots, même dans les pays enclavés ils sont présents sur les fleuves ! En tout cas, SWAIMS va bientôt lancer un nouveau programme avec les services douaniers. Vous en saurez plus dans un prochain article.

Serge Rinkel, vice-président de l'AIDE, et chef du projet SWAIMS à la CEDEAO