PRTSGEOO

AECK/WG
RÉPUBLIQUE DU BÉNIN
Fraternité-Justice-Travail

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

DÉCRET N° 2018 – 448 DU 03 OCTOBRE 2018

portant transmission à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement, signée par les Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine, à Lomé, le 15 octobre 2016.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
CHEF DE L'ÉTAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi n° 90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

vu la décision portant proclamation, le 30 mars 2016 par la Cour constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 20 mars 2016 ;

vu le décret n° 2018-198 du 05 juin 2018 portant composition du Gouvernement ;

vu le décret n° 2016-292 du 17 mai 2016 fixant la structure-type des ministères ;

vu le décret n° 2017-586 du 13 décembre 2017 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération ;

vu le décret n° 2016-416 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique ;

vu le décret n° 2016-418 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports ;

vu la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement signée à Lomé, le 15 octobre 2016 ;

sur proposition conjointe du Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération, du Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité Publique et du Ministre des Infrastructures et des Transports,

le Conseil des Ministres, entendu en sa séance du 03 octobre 2018,

DÉCRÈTE

La Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement, signée par les Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine, à Lomé, le 15 octobre 2016 dont le texte est ci-joint, sera présentée à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, par le Ministre des Affaires

Étrangères et de la Coopération, le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité Publique, le Ministre des Infrastructures et des Transports et le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et de la Législation qui sont chargés, individuellement ou conjointement, d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Monsieur le Président de l'Assemblée nationale,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le 15 octobre 2016, s'est tenu à Lomé le Sommet extraordinaire de l'Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement. Cet évènement a permis aux Chefs d'État d'adopter et de signer la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement.

I- PRÉSENTATION DE LA CHARTE

L'adoption de la Charte est l'aboutissement d'un long et laborieux processus.

A- Genèse

Le golfe de Guinée - et ses 5.700 km de côtes - qui fait figure de nouvel épicentre de la piraterie maritime en Afrique, a enregistré au cours de la période 2005 à mai 2015, au moins 205 attaques de navires. Depuis avril 2016, plus de 27 attaques de bateaux (vols, kidnappings ou tentatives échouées) ont été recensées par l'Organisation Maritime Internationale sur les côtes d'Afrique de l'Ouest, particulièrement au large du Nigeria, contre deux (02) seulement en Afrique de l'Est.

Par ailleurs, l'Afrique de l'Ouest est depuis longtemps un lieu de transit intercontinental, la porte d'entrée de la cocaïne en provenance de l'Amérique latine à destination de l'Europe. Les enjeux économiques, sécuritaires et stratégiques de la piraterie et du trafic de drogue sont incontestables.

La pêche illicite de son côté, fait perdre chaque année à l'Afrique de l'Ouest, plus de 170 milliards de francs CFA. Cette activité illégale appauvrit les stocks de poissons, détruit les habitats marins, entraîne une distorsion de concurrence pour les

pêcheurs honnêtes et affaiblit les communautés côtières. Or, la pêche contribue de façon vitale à la sécurité alimentaire et nutritionnelle de plus de 200 millions d'africains et apporte des revenus à plus de 10 millions de pêcheurs.

A tout cela, s'ajoutent des tonnes de déchets toxiques et d'hydrocarbures régulièrement déversés dans nos océans.

Dans ce contexte, l'Afrique n'a d'autres choix que de prendre son destin en mains ; d'où les différentes initiatives aux niveaux régional et continental :

- **le sommet de Yaoundé** : tenue en juin 2013 à Yaoundé (Cameroun), cette rencontre avait regroupé une douzaine de Chefs d'États d'Afrique centrale et occidentale et avait pour objectif principal de "mutualiser leurs moyens" financiers et militaires, afin de venir à bout des pirates dans le golfe de Guinée. Ce sommet a débouché sur un mémorandum d'entente et la signature d'un code de conduite entre la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale, la Communauté Economique des États d'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée sur la Sûreté et la Sécurité Maritimes dans le golfe de Guinée, pour une lutte mutualisée contre la piraterie ;

- **la définition de la Stratégie Intégrée pour les mers et les océans-horizon 2050** : l'Union africaine a adopté en janvier 2014 à Addis-Abeba (Ethiopie), la «Stratégie intégrée pour les mers et les océans-horizon 2050» (Stratégie AIM 2050). Ce document vise à favoriser la création d'une plus grande richesse des océans et des mers d'Afrique en développant une économie bleue florissante, durable, sécurisée et respectueuse de l'environnement. Il offre un vaste cadre de protection et d'exploitation durable de l'espace maritime africain pour la création de la richesse ;

- **la réunion ministérielle de Victoria aux Seychelles** : organisée en février 2015 par la Commission de l'Union africaine, en collaboration avec le Gouvernement des Seychelles, cette réunion ministérielle a connu la participation de plusieurs ministres des affaires étrangères du continent, des experts de la Commission de l'Union africaine, de la Commission Paix et

Sécurité de l'Union Africaine, de la Commission de l'Océan Indien, de la Commission du golfe de Guinée, de l'Union Européenne, de la Communauté Economique des États d'Afrique de l'Ouest et de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime. Certains partenaires tels que la France, les États-Unis, la Grande Bretagne, l'Espagne étaient aussi représentés.

Considérées comme une rencontre préparatoire au sommet de Lomé, les assises de Seychelles ont jeté les bases des sujets à débattre. Les travaux ont permis aux différents acteurs d'analyser les effets de l'insécurité maritime sur les économies nationales et de prendre conscience des actions et décisions fortes à prendre au Sommet de Lomé en vue de maximiser les bénéfices que l'Afrique et ses populations tirent du vaste domaine maritime du continent.

II. CONTENU DE LA CHARTE DE LOMÉ

A- Les articulations de la Charte

Composée d'un préambule et de 56 articles répartis en 7 chapitres, établie en 4 langues (arabe, anglais, français, portugais) et axée sur la sécurité, la sûreté et le développement en Afrique, la Charte de Lomé a pour objectif de mettre en œuvre toutes les mesures visant à assurer l'exploitation durable des ressources marines et l'optimisation des opportunités de développement des secteurs liés à la mer.

Le préambule rappelle les différentes conventions de l'Union africaine qui fondent les assises de Lomé, les conventions internationales en lien avec le contenu de la charte, et les considérations qui prévalent à l'adoption d'un tel document par les Chefs d'État.

Le premier chapitre relatif aux dispositions générales, relève les définitions consacrées, les principes, les objectifs et le champ d'application de la Charte.

Le second chapitre est consacré aux mesures de prévention et de lutte contre la criminalité en mer, notamment les mesures socio-économiques, la responsabilité des États parties, les structures nationales de coordination, l'harmonisation des dispositifs nationaux, les ressources et les obligations des États. Ce chapitre fonde aussi la mise en place d'un fonds de sécurité et de sûreté maritimes.

Il est question de gouvernance maritime dans le chapitre trois. Cette gouvernance inclut la délimitation des frontières, la protection des territoires maritimes, la lutte contre le trafic de personnes et de migrants par voie maritime, la lutte contre le trafic de la drogue, la sûreté de la navigation.

Dans le chapitre quatre, il est question de développement de l'économie bleue, à travers l'exploitation du domaine maritime, la pêche et l'aquaculture, la création de richesses et d'emplois à travers le tourisme côtier et maritime, la mise en place d'une stratégie des ressources humaines pour le développement maritime, l'amélioration de la compétitivité, le développement des infrastructures et des équipements liés aux activités maritimes, les mesures d'atténuation des effets du changement climatique, la protection de la faune et de la flore marines, la prévention de l'exploitation illicite des ressources marines et la gestion des risques de catastrophes maritimes.

Au chapitre cinq, les États-parties s'entendent pour promouvoir la coopération dans tous les domaines précités.

Le chapitre six est relatif aux questions de contrôle et de surveillance : les États se mettent d'accord pour mettre en place un comité de 15 États, chargé du suivi de la Charte.

Le chapitre sept qui contient les dispositions finales, recommande aux États-parties de prendre les dispositions pour vulgariser la Charte et consacre la possibilité d'amender le document.

B - Les obligations des États

La Charte oblige les États à poursuivre leurs efforts en créant des emplois productifs qui peuvent réduire la précarité et éliminer l'extrême pauvreté. Les États s'engagent eux-mêmes à continuer la sensibilisation aux questions maritimes afin de créer les meilleures conditions de vie et de renforcer la cohésion sociale par la mise en œuvre d'une politique juste, inclusive et équitable visant à résoudre les problèmes socioéconomiques, une manière pour les pays de renforcer leur croissance économique. Et cela passe également par la création d'emplois le long des côtes.

En effet, la Charte de Lomé, dans l'optique de favoriser l'essor d'économies performantes, oblige les États côtiers à codifier et à promouvoir la pêche artisanale par la formation des acteurs du secteur. Ces derniers peuvent aussi être inclus dans le développement d'une chaîne de transformation des produits halieutiques qui seront commercialisés aux plans national et international.

Dans la lutte contre l'insécurité, les États sont invités à développer leurs actions en mer et à assurer la protection de leurs espaces maritimes, notamment par la professionnalisation de leurs forces navales. Les États devront également assurer des patrouilles de surveillance et de reconnaissance maritime dans les zones de mouillage. Pour remplir ces engagements, les pays africains se sont entendus sur la création d'un fonds de sûreté et de sécurité maritimes.

C- Entrée en vigueur

La Charte entrera en vigueur aux termes de son article 50, dès l'instant du dépôt du quinzième (15ème) instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Un Comité des États parties de quinze (15) États est chargé de suivre sa mise en œuvre et de recommander des actions pour son suivi.

III - INTÉRÊT DU BÉNIN A RATIFIER LA CHARTE

A- Au plan africain

Le continent africain a près de 30.725 km de côtes et est entouré de 18,72% des eaux du monde alors que l'Europe qui domine le transport maritime, ne dispose que de 5,3% de ces eaux. Sur les 54 pays que compte l'Afrique, 38 sont des États côtiers ou insulaires. Environ 90% des importations et exportations du continent transitent par la mer et un nombre important des corridors commerciaux maritimes les plus stratégiques se trouvent dans l'espace maritime africain. De même, une bonne partie des communications s'opère par des réseaux de câbles sous-marins.

Les immenses ressources naturelles et potentialités économiques que renferme la zone maritime africaine constituent un levier essentiel pour le

développement d'une économie bleue dans toutes ses dimensions. Malheureusement, cet espace vital tend à devenir un lieu de prédilection des activités criminelles : la piraterie, la pêche illicite, les vols à mains armées, les trafics en tous genres notamment de drogues, d'armes et d'êtres humains, etc.

Véritables sources d'insécurité, ces fléaux occasionnent également des manques à gagner pour le continent. Par exemple la piraterie accroît non seulement le coût des transports internationaux, mais elle a également des répercussions considérables sur le développement en Afrique.

La piraterie maritime moderne ne prête pas d'attention particulière à la nationalité du navire attaqué. Ces actions violentes se produisent en pleine mer, comme dans les ports, aux points de mouillage et le long des côtes.

En s'accordant à Lomé autour de cette charte, les Chefs d'État et de gouvernement africains ont matérialisé leur volonté de protéger les espaces marins contre tous les fléaux pour en faire un véritable levier de l'essor économique de leurs pays.

La Charte sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement signée le 15 octobre 2016 est non seulement importante mais historique, toutes les initiatives précédentes n'ayant pas encore été soldées par des engagements contraignants. En adoptant la Charte, l'Union Africaine a atteint l'objectif commun : se doter des outils pour vaincre la délinquance qui sévit sur les mers et les océans et saisir les opportunités qu'offrent ces espaces. Le document va s'intégrer à la Stratégie Africaine Intégrée pour les mers et pour les océans à l'horizon 2050 (adoptée en 2014).

La Charte de Lomé revêt bien par son articulation et ses dispositions, toutes les caractéristiques d'une convention internationale à valeur entièrement contraignante dès la satisfaction des conditions de son article 50 et renforce le cadre juridique existant pour une gestion efficace de la sécurité maritime.

B - Au plan national

Le Bénin a souffert des avatars de la piraterie, des vols à mains armées, le long de ses côtes.

Après avoir longtemps subi de façon dramatique les effets de la piraterie initialement localisée au niveau des côtes nigérianes, cet important patrimoine est devenu une cible des pirates, des voleurs à main armée et des navires de pêche illégale. Les attaques dans les eaux béninoises ont atteint des proportions alarmantes entre 2011 et 2012, avec plusieurs cas de piraterie enregistrés, classant le Bénin parmi les pays à risque maritime élevé, sur la liste rouge des États à risque pour les navires au point où les compagnies internationales d'assurance ont donné feu vert pour augmenter les frais d'assurance des navires qui choisiront les eaux béninoises. Pour ces armateurs, cette décision des compagnies d'assurance est presque comme une menace et une interdiction d'emprunter la direction du Port béninois. Le Bénin a vu des dizaines de navires quitter les eaux béninoises pour d'autres pays de la sous-région dont les côtes sont relativement plus sécurisées.

A cela, s'ajoute le refus des pétroliers qui alimentent le Bénin et les pays de l'hinterland en pétrole par le Port autonome de Cotonou, de s'aventurer sur les côtes béninoises. Les conséquences sont immenses et multidimensionnelles pour l'économie béninoise fortement dépendante du commerce portuaire.

Ces attaques, auxquelles s'ajoutent celles perpétrées dans la même période au Togo, au Cameroun, en Côte d'Ivoire et – à une échelle beaucoup plus importante – au Nigéria, ont poussé le Conseil de sécurité des Nations unies à réagir en faveur des États riverains du golfe de Guinée à travers les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012). Sur le plan international, ces résolutions illustrent la prise de conscience de l'ampleur de l'insécurité maritime dans cette région.

Malgré une façade maritime modeste de 121 kilomètres, le Bénin bénéficie d'un espace en mer représentant 40 % de sa superficie terrestre. Comme la plupart des pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest, il tire une grande partie de ses recettes du secteur maritime qui constitue plus de la moitié du Produit intérieur brut national. Pour préserver son industrie maritime, des initiatives ont été prises notamment au

niveau du port de Cotonou dont dépend en grande partie l'économie nationale. La dernière initiative est l'adoption d'une stratégie dans laquelle le préfet maritime est le personnage central chargé de la coordination de l'action de l'État en mer.

Au niveau régional également, le Bénin n'est pas seul dans sa lutte, mais la coopération entre les différents pays d'Afrique de l'Ouest reste un problème majeur, que le sommet de l'Union africaine de Lomé a résolu.

Aujourd'hui le Bénin abrite le Centre maritime multinational de coordination, créé après le sommet de Yaoundé de 2013 sur la piraterie, où huit officiers béninois, nigérians, nigériens et togolais travaillent. Chaque pays fournit des moyens maritimes et aériens.

La mer est une richesse. C'est pourquoi, dans un pays où 80% du budget national est assuré par son port, sécuriser les eaux est une priorité vitale.

La Charte encourage les États côtiers à délimiter leur frontière maritime. Le Togo et le Bénin ont déjà entamé cette démarche. En effet, le Bénin et le Togo ont décidé de mutualiser leurs efforts pour étendre leur plateau continental en adressant une requête conjointe de financement à la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer des Nations unies à New York pour bénéficier du Fonds d'assistance de la Commission des limites du plateau continental.

Les travaux de délimitation des frontières recommandés par le Conseil Exécutif de l'Union Africaine et les Nations Unies exigent que les pays aient recours à des experts scientifiques et techniques qualifiés et à une technologie moderne de haut niveau. A cette fin, les deux pays ont déjà identifié en commun un Cabinet pour la réalisation de la carte marine des deux côtes.

La ratification par le Bénin va permettre aux deux pays de disposer d'instruments juridiques pour soutenir leurs efforts communs dans le cadre de la délimitation de la frontière maritime et de l'extension de leur plateau continental.

La signature par le Président de la République lui-même de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement à Lomé est un gage de l'intérêt que le Bénin a à ratifier cet instrument juridique.

Eu égard à tout ce qui précède, nous avons l'honneur, Monsieur le Président de l'Assemblée nationale, Mesdames et Messieurs les honorables Députés, de soumettre à l'appréciation de votre Auguste Assemblée, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement signée à Lomé au Togo, le 15 octobre 2016, en vue d'obtenir l'autorisation de sa ratification.

Fait à Cotonou, le 03 octobre 2018

Le Président de la République,
Chef de l'État, Chef du Gouvernement,

Patrice TALON

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et de la Législation,

Séverin Maxime QUENUM

Le Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération,

Aurélien A. AGBENONCI

Le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité Publique,

Sacca LAFIA

Le Ministre des Infrastructures et des Transports,

Alassane SEIDOU

AMPLIATIONS : PR 6 - AN 100 - CC 2 - CS 2 – CES 2 - HAAC 2 - HCJ 2 – MJL 2 - MAEC 2 – MISP 2 - MIT 2 - AUTRES MINISTERES 18 - SGG 4 - JORB 1.