

**Sûreté et sécurité maritimes :
Coopération interrégionale**

PROGRAMME

Yaoundé, Cameroun

Du 11 au 14 juillet 2017

Table des matières

Aperçu du programme

Session 1 : Sûreté et sécurité maritimes : défis émergents et en évolution

Table ronde d'experts : Architecture théorique et pratique de la coopération en matière de sécurité maritime

Session 2 : Coordination autour du continent dans la Stratégie AIM 2050

Session 3 : Partage de l'information et des responsabilités dans le domaine de la sécurité maritime

Session 4 : Coordination interrégionale : Yaoundé et au-delà

Études de cas en Afrique : Zone D, Afrique australe et 5+5

Études de cas à l'extérieur de l'Afrique : Les Caraïbes, l'Asie du Sud-Est, entre continents

Session 5 : Renforcement du partage de l'information et de la coopération en matière répressive

Discussion plénière : Progrès durables

Annexe : Études de cas sélectionnées

APERÇU DU PROGRAMME

Introduction

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique apporte son soutien à la politique africaine des États-Unis en s'efforçant en collaboration avec les pays africains d'assurer la sécurité de tous les Africains de concert avec des institutions efficaces responsables vis-à-vis de leurs citoyens. Depuis ses débuts en 1999, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique a favorisé la démocratie et amélioré le professionnalisme du secteur de la sécurité en Afrique par l'intermédiaire de programmes qui favorisent une interaction utile entre les responsables civils et militaires et établissent des réseaux professionnels viables. Il a servi de forum académique aux professionnels du domaine de la sécurité leur permettant d'identifier et d'évaluer les menaces sécuritaires actuelles et nouvelles, de s'entendre sur les stratégies et le partage des responsabilités au niveau de la sécurité régionale et nationale, et enfin de renforcer sur le plan international les meilleures pratiques reconnues dans leurs différentes sphères d'activité. Le programme du centre destiné aux anciens participants encourage l'établissement de relations avec des milliers de professionnels ayant participé à ses programmes afin de leur permettre de poursuivre le dialogue et la collaboration sur des questions sécuritaires importantes à leur retour chez eux.

Il y a dix ans, la plupart des discussions sur la sécurité maritime en Afrique mettaient en exergue le terme « cécité des mers », suggérant qu'en dépit d'un immense littoral africain et de nombreux états insulaires et archipélagiques, les pays africains avaient tourné le dos à la mer et n'étaient pas parvenus à sécuriser leurs territoires maritimes ou à en exploiter les ressources. Grâce à l'attention internationale sur le problème de la piraterie et à la hausse importante de la production pétrolière et gazière au large des côtes, on peut raisonnablement dire que les pays africains sont moins atteints de cécité des mers qu'il y a dix ans. La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - Horizon 2050 de l'Union africaine (Stratégie AIM 2050) indique clairement que le continent prend au sérieux son espace maritime. On a également noté une prolifération d'instruments interrégionaux, régionaux, zonaux et nationaux portant sur la sûreté et la sécurité maritimes et la coopération dans le domaine de la sécurité. Toutefois, ces efforts n'ont pas tous été coordonnés.

Les pièces maîtresses pour la coopération en matière de sûreté et sécurité maritimes ont commencé à se mettre en place dans différentes régions d'Afrique. En Afrique centrale et de l'Ouest, l'architecture interrégionale établie par le Code de conduite dans le golfe de Guinée 2013 (Code de Yaoundé) commence à se matérialiser. En Afrique de l'Est, les amendements de Djeddah de 2017 au Code de conduite de Djibouti donne un nouveau souffle à l'initiative de coopération née de la nécessité de lutter contre la piraterie et étayée maintenant par une volonté de développer les activités maritimes globalement. Même si la Stratégie AIM 2050 sert de ligne directrice à toutes ces initiatives, il s'agit plus d'une mosaïque que d'un cadre. Et elles restent isolées dans leurs espaces géographiques respectifs.

Les pays africains, entre eux et avec l'aide de partenaires, ont fait ces dernières années des progrès considérables en vue d'améliorer la sûreté, la sécurité, la gouvernance et le développement maritimes. Même s'il reste un long chemin à parcourir, il existe une opportunité immédiate qui n'a pas encore été saisie : à savoir, collaborer de manière plus approfondie sur le continent pour poursuivre les progrès réalisés dans le domaine maritime. Les institutions et les pays africains doivent savoir que, quels que soient les défis à surmonter dans les années à venir, l'Afrique a déjà appliqué les approches les plus innovantes du monde en matière de coopération dans le domaine de la sécurité maritime. Il est indispensable de partager les diverses expériences appliquées sur le continent. Le partage de ces expériences avec d'autres parties du monde apporte une valeur ajoutée insoupçonnée. Mais, avant tout, le moment est venu pour les pays et régions d'Afrique de se livrer plus délibérément aux échanges d'idées et d'œuvrer en commun à la promotion de la sûreté, la sécurité, la gouvernance et le développement maritimes de l'ensemble du continent.

Ce séminaire cherche à faire progresser ces objectifs en instaurant un dialogue interrégional. Il donnera l'occasion de tirer le meilleur parti possible des enseignements concernant ce qui a fonctionné ou pas dans toute l'Afrique et de présenter des axes permettant de réaliser effectivement la coopération en matière de sécurité maritime au niveau du continent africain. Cet événement aura également pour but de combler le fossé entre conception et opération et d'exposer les raisons pour lesquelles les approches « parfaites » sur le papier n'ont pas produit les résultats escomptés, loin de là, sur l'eau. Il examinera aussi comment les opérateurs peuvent contribuer à faire concorder le travail stratégique et conceptuel à la réalité à laquelle ils sont confrontés. Même si le séminaire peut soulever plus de questions que d'apporter des réponses, il tentera d'apporter aux participants les liens et la compréhension nécessaires pour parvenir à formuler une réponse collective à ces questions. L'Afrique n'est plus atteinte de cécité des mers comme elle l'était il n'y a pas si longtemps. Il existe cependant des lacunes et des zones d'ombre sur le continent et le seul moyen de résoudre ces points faibles est grâce aux efforts concertés de tous.

Structure du séminaire

Ce séminaire, qui s'étend sur quatre jours, comprendra des sessions plénières faisant appel à des experts dans les domaines stratégique, politique, universitaire et opérationnelle et des sessions de discussion où les participants sont encouragés à faire part de leurs opinions sur les sujets soulevés. Les sessions plénières comprendront des discours d'experts sur des sujets particuliers, ou donneront l'occasion de tirer des enseignements des expériences maritimes d'autres - d'Afrique ou d'ailleurs. Les brèves présentations seront suivies de séances de questions et réponses avec animateur au cours desquelles les participants seront encouragés à partager leurs expériences, à remettre en question les hypothèses et à réfléchir de manière créative. Les discussions en petits groupes se concentreront sur la résolution des problèmes. Les participants seront encouragés à échanger des perspectives et à tirer profit de l'expérience des autres. Une équipe d'animateurs expérimentés aidera les participants à y parvenir.

Tous les programmes du Centre d'études stratégiques de l'Afrique se déroulent dans le cadre d'une politique stricte de non attribution. Ceci permet aux participants de contribuer et d'échanger des opinions sans restriction, créant ainsi un environnement d'apprentissage productif et efficace. Une interprétation simultanée sera disponible ce qui permettra au séminaire d'avoir lieu en même temps en anglais, français et portugais. Tous les matériels du séminaire seront également fournis dans ces langues.

Matériel académique

Le présent document n'offre aucun conseil détaillé ou explicite sur la manière d'établir la coopération interrégionale, et ne pourrait pas y parvenir si telle était son intention, car il s'agit d'un domaine tout à fait nouveau. Ce document a pour seule vocation de proposer tout un éventail de matériels et perspectives pour faciliter le dialogue, un des principaux objectifs du séminaire. Nous n'avons pas couvert toutes les perspectives. Nous comptons sur l'expérience, l'expertise et les connaissances des participants pour compléter ce document et enrichir davantage les discussions. Par conséquent, nous vous encourageons fortement à vous familiariser avec le matériel de chaque session et d'y assister en étant prêt à partager des idées et à comparer des expériences (qui peuvent, ou non, être différentes du contenu de ce document). N'hésitez pas à exposer vos vues et à contester les hypothèses et les arguments contenus dans ce document. Sans aucun doute, ce document couvre un nombre trop important de problèmes et de matériels qu'il nous sera impossible de traiter en profondeur pendant le temps imparti. Nous ne nous attendons pas à ce que tous les problèmes et questions, ni même la majorité d'entre eux, fassent l'objet de discussions. Nous espérons que tous les matériels encourageront la pensée critique et l'évaluation des politiques de tout le continent, tout en servant de ressources utiles pour le futur.

Tous les documents du séminaire seront publiés sur le site Web du Centre d'études stratégiques de l'Afrique. Vous recevrez un e-mail comportant toutes les informations utiles pour vous connecter au site Web. Veuillez nous contacter si vous éprouvez des difficultés à y accéder. Dans l'idéal, nous souhaiterions amorcer la discussion sur les principaux objectifs et questions avant le début du séminaire. Nos animateurs seront disponibles pour répondre à vos questions, débattre de vos perspectives sur le sujet et les matériels académiques, partager des expériences et examiner les études de cas appropriées.

Préparation académique

La consultation et le partenariat font partie intégrante du processus d'élaboration des programmes du Centre d'études stratégiques de l'Afrique. Des réunions consultatives formelles et informelles eurent lieu avec tout un éventail d'experts nationaux, régionaux et internationaux, des représentants de gouvernements africains, des représentants de partenaires internationaux et des acteurs pertinents de différentes entités gouvernementales américaines pour déterminer le champ d'application et l'orientation du séminaire. Un certain nombre d'universitaires et de

spécialistes ont participé à l'examen du contenu et de la pertinence du matériel académique destiné à ce séminaire.

.

SESSION 1 : SURETE ET SECURITE MARITIMES : DEFIS EMERGENTS ET EN EVOLUTION

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Souligner le caractère évolutif des menaces et défis maritimes, et débattre de la manière dont le comportement criminel réagit à une diversité de facteurs, notamment les actions répressives ;
- Identifier les menaces et les défis émergents ou non examinés précédemment ;
- Reconnaître la nécessité d'une réflexion constante sur la nature de la menace et les options pour y réagir afin de résoudre non seulement les anciens problèmes mais aussi d'être en mesure de réagir aux problèmes actuels et d'agir de manière prédictive envers les nouvelles préoccupations.

Piraterie. Vol à main armée commis en mer. Trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains. Pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Pendant des années, la quasi totalité des affaires maritimes se sont concentrées sur ces menaces, les révélant souvent comme s'il s'agissait de la première fois que le public en avait connaissance. Et pendant un certain temps, il est tout à fait possible qu'il s'agissait de la première fois que le public en avait entendu parler. Toutefois, la sécurité maritime africaine a fait des progrès considérables. Il est grand temps que le discours évolue aussi.

En se concentrant sur les seules menaces connues les responsables de la lutte - au niveau stratégique et opérationnel - peuvent rester aveugles aux évolutions des menaces et aux nouveaux défis qui voient le jour. Répéter, par exemple, que la piraterie somalienne se passait en haute mer, alors que la piraterie du golfe de Guinée s'apparente plutôt à du vol à main armée dans les eaux situées à 12 milles nautiques des côtes n'est plus exact. Même si une telle distinction fut dans le passé utile et exacte, la répéter aujourd'hui ne tient pas compte du fait que la majorité de la piraterie du golfe de Guinée a maintenant lieu plus loin en mer. En ignorant cette évolution, les organismes de répression continuent à s'occuper de résoudre des problèmes dépassés, plutôt que de s'attaquer à ceux qui affaiblissent réellement l'État.

Lorsqu'un État devient capable d'évaluer à intervalles réguliers les défis tels qu'ils se posent, et non tel qu'il voudrait qu'ils soient, il est à même de comprendre le va-et-vient dynamique entre les organes de répression et les criminels. Si les organes de répression lancent une action X et que les criminels répondent par Y, les autorités chargées de la répression peuvent commencer à prédire les réponses à leurs actions. Ainsi, la prochaine fois que le service de répression se livre à l'action X, l'autorité responsable doit être prête à répondre à l'acte Y des criminels par une action Z. Cette approche est beaucoup plus efficace qu'un cycle continu d'interventions. En effectuant

X et Z quasi simultanément, les autorités de répression sont capables de modifier la dynamique criminelle. Le crime est toujours un compromis entre le risque et la récompense. Si le risque devient trop élevé, le criminel cessera de rechercher la récompense, au moins temporairement. Par conséquent, il est indispensable d'avoir une idée précise des menaces criminelles pour y répondre de manière adéquate.

Questions à discuter

1. De quelle manière les problèmes de sécurité maritime ont-ils changé dans votre pays ou région au cours des cinq dernières années ?
2. Avez-vous remarqué une réaction aux actions des services de répression ?
3. Avez-vous remarqué l'apparition de nouveaux problèmes n'ayant jamais fait l'objet de discussions ?
4. Les menaces régionales sont-elles différentes des menaces nationales ?

Lectures recommandées

Ian Ralby, « Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals » (Sécurité coopérative pour lutter contre les criminels coopératifs), Defence IQ, 2017, <https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

Raymond Gilpin, « Examining Maritime Insecurity in Eastern Africa » (Examen de l'insécurité maritime en Afrique de l'Est), Soundings, Janvier 2016, http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_8.pdf.

Lectures supplémentaires

« State of Maritime Piracy 2016: West Africa Overview » (Statut de la piraterie maritime en 2016 : aperçu sur l'Afrique de l'Ouest), Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>.

« State of Maritime Piracy 2016: East Africa Overview » (Statut de la piraterie maritime en 2016 : aperçu sur l'Afrique de l'Est), Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>.

Table ronde d'experts : Architecture théorique et pratique de la coopération en matière de sécurité maritime

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Examiner l'architecture de sécurité maritime de l'ensemble du continent africain en termes de stratégies et d'institutions ;
- Expliquer comment la coopération en matière de sécurité maritime est supposée fonctionner en mer ;
- Fournir des expériences pratiques montrant où l'architecture de coopération a vraiment facilité la coopération en mer et dans quel cas il existe une contradiction entre la théorie et la réalité dans les faits.

Lorsque représentée comme un ensemble de stratégies ou d'institutions, l'architecture de sécurité maritime en Afrique apparaît cohérente et délibérée dans sa conception. Lorsque représentée de manière chronologique, la nature disparate des stratégies et des institutions devient évident. Par exemple, l'Accord technique relatif à la surveillance maritime de la zone D de 2009 est antérieur au Code de conduite sur les activités maritimes dans le golfe de Guinée de 2013 qui est lui-même antérieur à la Stratégie AIM 2050 de 2014. Toutefois, lorsque présentés sous la forme d'instruments, ils devraient apparaître dans l'ordre inverse. Le processus de refonte de ces documents et institutions stratégiques en un cadre fonctionnel a laissé des vides. D'un côté, il est important d'essayer de combler les vides et de garantir la clarté de la documentation écrite. Mais en même temps, l'objectif de tous ces documents est de concevoir une sécurité maritime fonctionnelle sur l'eau.

L'expérience des opérateurs travaillant avec (et dans le cadre de) des accords de coopération est vitale en vue d'identifier les problèmes suscités par l'approche suivie par ces documents et de relever les décalages - positifs et négatifs - entre ce qui est prévu et ce qui fonctionne bien. Trop souvent, ceux qui élaborent des documents ne communiquent pas avec les opérateurs chargés de leur mise en œuvre. L'absence de mécanisme de rétroaction entre les acteurs stratégiques et les professionnels de la sécurité a entraîné des clivages inutiles qui ont amoindri l'efficacité des stratégies et rejeté la faute de leur échec sur les opérateurs pour avoir failli à mettre en œuvre le bon travail accompli sur le papier. En élargissant le débat aux spécialistes, la partie stratégique peut être examinée dans le contexte.

Lorsque de nouvelles institutions sont créées et de nouvelles stratégies adoptées - et notamment lorsque ces créations se produisent à un rythme rapide - des opinions divergentes peuvent survenir quant aux rôles et responsabilités des nouvelles institutions et à l'intention ou à la signification réelle de la stratégie. Des discussions honnêtes et solides sur le fonctionnement de ces instruments et institutions constituent le seul moyen d'identifier les divergences de vue et d'arriver à clarifier les rôles, les autorités, les juridictions, les responsabilités et les fonctions. De telles discussions sont vitales pour l'architecture de sécurité maritime en Afrique afin d'assurer une transition réussie et viable de la théorie à la pratique.

Questions à discuter

1. Une carte (ou un organigramme) des instruments de la sécurité maritime africains reflète-t-elle la carte réelle (ou l'organigramme) des institutions de sécurité maritime africaines ?
2. D'après votre expérience, quelle différence existe-t-il entre la coopération en matière de sécurité maritime sur le papier et la coopération sur l'eau ? Comment la théorie peut-elle aider à améliorer la pratique ? Comment la pratique peut-elle aider à améliorer la théorie ?
3. Quels sont les facteurs justifiant l'application ou la non-application d'un accord ?
4. Un accord peut-il être couché sur le papier s'il a déjà eu lieu dans la pratique ou doit-il exister sous une forme écrite dès le début ?

Lectures recommandées

Ulf Engl, « The African Union, The African Peace and Security Architecture, and Maritime Security » (L'Union africaine, l'architecture de sécurité et de paix et la sécurité maritime, Friedrich Ebert Stiftung, (2014) <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10878.pdf>).

Kamal-Deen Ali, « Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges » (Coopération en matière de sécurité maritime dans le golfe de Guinée), Brill (2015).

Lecture supplémentaire

« National Maritime Strategy Toolkit » (Outils pour une stratégie maritime nationale), ACSS, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/07/The-Process-of-National-Maritime-Security-Strategy-Development-in-Africa.pdf>.

Session 2 : Coordination autour du continent dans la Stratégie AIM 2050

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Identifier les objectifs de la Stratégie AIM 2050 en matière de coopération sur la sécurité maritime en Afrique ;
- Examiner ce qui a été accompli jusqu'à présent pour mettre en œuvre la Stratégie AIM 2050, dans l'Union africaine (UA) et sur le continent ;
- Mieux comprendre comment les initiatives actuelles permettent de mettre en œuvre la Stratégie.

Le 31 janvier 2014, l'Union africaine a adopté la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050). La Stratégie « offre un vaste cadre de protection et d'exploitation durable de l'espace maritime africain pour la création de richesses ».¹ Elle « est structurée de manière à soutenir les défis et les opportunités maritimes émergentes en Afrique tout en prenant en compte les intérêts des pays non côtiers, avec un accent particulier sur la création accrue de richesses résultant d'une gouvernance durable des eaux continentales, des océans et des mers d'Afrique ».² Ce cadre qui s'applique à la totalité de l'activité stratégique en matière de sécurité maritime devrait aider à guider les efforts régionaux et interrégionaux dans les domaines du renforcement de la sécurité maritime et de la coopération en la matière. En effet, la Stratégie AIM 2050 établit que le facteur clé de la coopération continentale est la coopération pangouvernementale ou entre organismes à l'intérieur d'un état. Une fois qu'un gouvernement peut coopérer avec lui-même, il peut se mettre à coopérer avec d'autres pays. La Stratégie invite ensuite à recourir à un processus qui relie les éléments clés de la coopération autour du continent.

De nombreuses initiatives, stratégies, institutions et régimes de coopération précèdent la Stratégie AIM 2050, qui est parfois considérée comme étant en concurrence gênante avec ces efforts plus anciens. Cette mosaïque d'initiatives n'avait pas pour objectif original d'être regroupée au sein d'une stratégie unique à l'échelle du continent. Pour cette raison, certains n'apprécient pas la restructuration à l'envers sous ce parapluie. Mais la Stratégie AIM 2050 a l'intérêt d'être complémentaire, assez compétitive et dynamique plutôt que hiérarchique en ce qui concerne les initiatives de sécurité maritime aux niveaux zonal, régional ou interrégional.

Il est important d'engager une réflexion sur la manière dont la Stratégie AIM 2050 peut aider au lieu d'entraver le travail déjà accompli à tous les niveaux sur le continent. Et les acteurs nationaux doivent

¹ Le résumé analytique de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, est disponible à l'adresse : http://www.au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf.

² *Id.*

examiner comment leurs efforts peuvent à la fois renforcer les capacités et les aptitudes en matière de sécurité maritime de leur pays, de leur zone, de leur région et du continent en même temps. Même s'il n'en était pas question lors de sa conception, les liens entre la Stratégie AIM 2050 et les initiatives interrégionales, régionales, zonales et nationales doivent être regroupés pour parvenir à une interaction fonctionnelle. Étant donné que la vision de la Stratégie AIM 2050 est de parvenir à une sécurité maritime à l'échelle du continent subordonnée à un développement et à une gouvernance maritimes, il n'y a aucune raison que cela ne se produise pas.

Questions à discuter

1. Comment votre travail, quel qu'il soit, s'inscrit-il dans la Stratégie AIM 2050 et comment contribue-t-il à la sécurité maritime non seulement de votre pays ou région, mais de l'ensemble du continent ?
2. Voyez-vous un intérêt à associer les efforts nationaux, zonaux, régionaux et inter-régionaux à la Stratégie AIM 2050, même si ces efforts sont antérieurs à celle-ci ?
3. L'UA devrait-elle jouer un rôle plus important dans la sécurité maritime ? Si oui, est-ce son rôle d'aider les régions à se rassembler autour du continent dans le but de coopérer sur la sécurité maritime ?
4. Que peuvent faire individuellement les États en vue de réaliser la vision de la Stratégie AIM 2050 ?

Lectures recommandées

Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050,

http://www.au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf.

Timothy Walker, « Reviving AU's Maritime Strategy » (Revitaliser la stratégie maritime de l'UA), ISS Policy Brief, Février 2017,

<http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/36352/1/policybrief96.pdf?1>.

Lecture supplémentaire

Barthélemy Blédé et Timothy Walker, « Fulfilling the Promise of the Lomé Maritime Summit »

(Réaliser les promesses du Sommet maritime de Lomé), ISS, 21 octobre 2016, <https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit>.

Session 3 : Partage de l'information et des responsabilités dans le domaine de la sécurité maritime

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Examiner les institutions ayant pour but de partager l'information autour du continent ;
- Identifier les exemples de partage des responsabilités en matière de sécurité maritime ;
- Distinguer les différentes formes de coopération ;
- Démontrer le bien-fondé du renforcement de la coopération en incluant le partage de l'information et des responsabilités.

Le « partage de l'information » fait régulièrement l'objet de discussions dans les cercles de la sécurité maritime. Parce que les menaces affectant l'espace maritime ignorent les frontières nationales et opèrent transnationalement, la réponse à de telles menaces doit aussi surmonter les défis posés par la souveraineté nationale. Le partage de l'information est souvent considéré comme le principal mécanisme coopératif pour y parvenir. Mais, comme de nombreux exemples autour de l'Afrique l'ont démontré, il ne s'agit pas du seul moyen de coopération. Les pays peuvent choisir de partager les responsabilités et de travailler collectivement en tant qu'unité transnationale pour résoudre les menaces transnationales. Les mêmes mécanismes de coopération concernant le partage de l'information peuvent aussi permettre de faciliter la coopération au sens large.

Partages de l'information et des responsabilités inclus, il existe au moins cinq différentes formes de coopération.

1. Au sein des gouvernements (coopération pangouvernementale/coopération entre organismes)
2. Entre et parmi les gouvernements (bilatérale, zonale et régionale)
3. Entre et parmi les régions (interrégionale)
4. Avec des partenaires internationaux, comme des organisations de pays étrangers (internationale)
5. Avec le secteur privé et les organisations à but non lucratif (publique-privée)

Trop souvent, on parle de « partage de l'information », mais personne ne clarifie de quel type d'information il s'agit et avec quels interlocuteurs. L'échec du Centre de partage de l'information sur le commerce maritime dans le golfe de Guinée (MTISC-GoG), par exemple, est en partie dû au fait qu'il s'agissait d'une initiative « privée ». Mais la question primordiale reste la suivante : la raison pour laquelle l'information aide les services de répression. Le partage de l'information ou le partage des responsabilités dans le domaine de la sécurité maritime ne doit pas se faire dans le seul but du partage. Tous ceux qui sont impliqués doivent en comprendre les avantages des deux côtés. Une approche qui

repose sur des objectifs concrets aboutira à des moyens créatifs et productifs pour parvenir au résultat escompté. C'est pourquoi il est indispensable de comprendre le type d'information nécessaire et la raison du partage des responsabilités dans le domaine de la sécurité maritime en vue de parvenir à une coopération réussie sur les cinq axes d'opération.

Questions à discuter

1. Avec qui coopérez-vous dans le cadre de votre fonction ? Quels avantages avez vous tirés du partage de l'information à n'importe quel niveau ? Partage de responsabilités ?
2. Quels obstacles aux partages de l'information et des responsabilités avez-vous rencontrés ?
3. Quelles informations ou collaborations vous permettraient de mieux accomplir votre travail ?
4. Avez-vous des contacts avec le secteur privé ou les ONG ?

Lectures recommandées

Programme régional de promotion de la sécurité maritime (MASE), Documents de l'UE, https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/aap-financing-africa-india-af-20130508_en.pdf.

« New Reporting Center for Piracy in GoG Launched » (Lancement du nouveau centre de surveillance de la piraterie dans le golfe de Guinée), Safety4Sea, (21 juin 2016), <http://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>.

Sylvestre Fonkoua, « Informational Sharing in the Gulf of Guinea » (Partage de l'information dans le golfe de Guinée), US Naval War College, [https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-\(1\)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Foukhoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx](https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-(1)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Foukhoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx).

Lecture supplémentaire

Office of the Chief of Naval Operations, « Maritime Operations Center » (Centre d'opérations maritimes), U.S. Department of the Navy (Avril 2013) [file:///Users/ian/Downloads/NTTP_3-32-1_MOC_\(Apr_2013\).pdf](file:///Users/ian/Downloads/NTTP_3-32-1_MOC_(Apr_2013).pdf).

Session 4 : Coordination interrégionale : Yaoundé et au-delà

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Fournir un historique et une mise à jour sur le Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé ;
- Partager le contenu et la nouvelle orientation des amendements de Djeddah au Code de Djibouti ;
- Explorer les domaines de collaboration entre les institutions régionales existantes du continent ;
- Identifier les mesures concrètes destinées à permettre une meilleure coopération interrégionale.

Le CIC de Yaoundé a récemment vécu une renaissance et, avec le changement de l'équipe de direction, il dispose maintenant de tous les atouts pour servir d'institution modèle en matière de coopération interrégionale. Mais les problèmes auxquels il a dû faire face depuis 2013 offre des enseignements précieux sur deux points. Tout d'abord, les vicissitudes du CIC de Yaoundé sont instructives quant aux types de difficultés auxquelles d'autres institutions similaires pourraient être soumises. Citons entre autres, les obstacles de financement, les structures de gestion déséquilibrées, la participation inégale des régions, les rôles mal définis et l'interférence des problèmes secondaires sur les efforts importants. La relance du CIC de Yaoundé permet de tirer des enseignements des faux pas et d'établir une nouvelle approche pour la supervision de la coopération interrégionale en Afrique.

L'inexistence d'institution désignée pour la coopération interrégionale n'empêche pas, cependant, les régions de collaborer. Le maintien d'une bonne communication permet au moins de partager les mises à jour, les nouveaux enseignements et perspectives, de même que les préoccupations émergentes. Les régions peuvent s'inspirer des activités d'autres parties du continent et faire attention aux avertissements qu'elles suscitent, et permettre ainsi à la coopération de croître organiquement.

Avant de se lancer dans la coopération transcontinentale, il est essentiel d'avoir des informations sur ce qui se passe dans les différentes régions. Bien comprendre l'approche redynamisée du CIC de Yaoundé est important pour les pays d'Afrique de l'Est, de l'Ouest et de l'océan Indien. De même, une bonne compréhension de la substance des récents amendements de Djeddah au Code de conduite de Djibouti permet aux autres régions de réfléchir à la manière dont les buts et les objectifs sont réalisés dans leur propre partie du continent.

Une certaine familiarité avec les activités régionales, toutefois, n'est pas suffisante en elle-même pour générer un mouvement en faveur de la coopération dans toute l'Afrique. Il n'est pas suffisant de connaître les institutions impliquées. Il est vital de maintenir l'échange des idées et de continuer à explorer les domaines de coopération après un atelier ou une conférence. Désigner des points de contact et compiler des listes de contact, établir des occasions de discussion, être davantage proactif dans le

domaine de l'échange des enseignements et des avertissements, et s'engager au niveau interrégional avec autant de vigueur qu'au niveau régional, requiert un effort conscient et concerté de tous les acteurs maritimes africains.

Questions à discuter

1. Comment les régions non couvertes par le Code de Yaoundé ou le Code de Djibouti coopèrent-elles en l'absence d'un code de conduite ?
2. Quelles institutions et mécanismes existants peuvent faciliter la coopération interrégionale, même sans créer d'autres CIC ?
3. Quelle est l'utilité d'une coopération entre régions qui ne sont pas géographiquement contiguës ?
4. Dans quels domaines particuliers les régions devraient-elles coopérer entre elles ?
5. Quels sont les principaux rôles et responsabilités d'un centre interrégional de coordination ?

Lecture recommandée

Code de conduite dans le golfe de Guinée de juin 2013,

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Code%20de%20conduite.pdf>

Amendements de Djeddah au Code de conduite de Djibouti, janvier 2017 (en anglais),

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCOC%20Jeddah%20Amendment%20English.pdf>

Lectures supplémentaires

Efthymios Papastavridis, « Combatting Transnational Organized Crime Committed at Sea » (Lutte contre le crime organisé transnational commis en mer), ONUDC, 2013,

https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf.

Critical Maritime Routes Programme, GoGIN (Programme européen Routes maritimes critiques, Golfe de Guinée), <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/gogin/>.

Études de cas en Afrique : Zone D, Afrique australe et 5+5

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Célébrer certaines des grandes réussites concernant la coopération en matière de sécurité maritime en Afrique ;
- Discerner les approches suivies par les différentes régions ;
- Identifier les éléments analytiques et conceptuels potentiellement applicables entre les différentes régions, même dans des contextes très différents.

La zone D constitue une réussite remarquable, non seulement pour l’Afrique centrale et de l’Ouest, mais aussi pour la coopération en matière de sécurité maritime au niveau mondial. En 2009, la zone D nouvellement formé élaboré un accord technique de quatre pages concernant le partage de l’information et des responsabilités dans le domaine de la répression maritime. Les quatre États, à savoir le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et São Tomé-et-Principe, ont ensuite appliqué l’accord. Avec un centre d’opérations maritimes situé à Douala, la zone D représente un des meilleurs exemples de coopération en matière de répression maritime de la terre. En avril 2015, l’ACSS a organisé une conférence sur la coopération en matière de sécurité dans le cadre du Code de Yaoundé au cours de laquelle la décision fut prise de transformer l’accord technique en accord juridique. La zone E, bien que non opérationnelle sur l’eau, a élaboré un accord juridique remarquable qui contrastait nettement avec l’accord technique de la zone D. Même si le processus d’actualisation de l’accord se poursuit, la zone D constitue un exemple unique où un seul document mince a suffi pour produire une coopération opérationnelle substantielle. Une fois que la coopération est devenue la norme, les pays ont pu se réunir à nouveau pour améliorer la conduite des opérations en résolvant à l’avance toutes les questions juridiques qui auraient pu se poser en cours d’opérations. La discussion à ce point n’était plus théorique mais basée sur l’expérience quotidienne des opérateurs. Les allers et retours entre la théorie et la pratique constituent une approche plus réussie mais différente de celle vécue par d’autres pays.

L’Afrique australe propose un modèle de coopération différent. L’Afrique du Sud, inquiète par un possible déplacement de la piraterie vers le sud de la Somalie, a depuis 2011 déployé une force tournante de patrouilleurs océaniques, de frégates et d’avions de patrouille maritime dans le canal du Mozambique. Depuis le début de ce déploiement, la piraterie semble avoir été dissuadée de pénétrer dans les eaux du Mozambique. Appelée opération Copper, la mission a été prolongée d’un an le 1er avril 2017 au motif que la menace qui pèse actuellement n’a jamais été aussi grave depuis 2010. Ceci dit, cette approche de partage - un pays ayant des ressources, offrant une protection à des pays bénéficiant de capacités moindres - a permis de protéger efficacement une région toute entière.

Finalement, le 5+5 est un modèle de coopération qui normalement n'entre pas dans le cadre de discussion sur la sécurité maritime en Afrique subsaharienne. Cet accord entre l'Afrique du Nord et l'Europe du Sud rassemble le Portugal, l'Espagne, la France, l'Italie et Malte d'un côté et la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye de l'autre. Il s'agit d'un exemple, lancé en 1983 et opérationnel depuis 1990, de coopération à grande échelle qui non seulement dépasse le cadre de la sécurité maritime, mais qui prouve aussi que des pays peuvent coopérer au niveau interrégional en dépit de tensions bilatérales. La frontière entre le Maroc et l'Algérie a été fermée pendant des décennies et les relations entre les deux voisins restent tendues. Toutefois, le Maroc et l'Algérie peuvent coopérer entre eux dans le domaine de la sécurité maritime par le biais de leur participation à 5+5. Même si, dans de nombreux cas, la coopération sur la sécurité maritime a uniquement eu lieu en raison des relations existant entre certains pays et même certaines personnes, le 5+5 prouve que les avantages partagés de la coopération sur la sécurité maritime peut pousser certains pays et certaines personnes à surmonter l'animosité prévalente et à poursuivre conjointement des intérêts communs.

Questions à discuter

1. Quels enseignements tirés d'autres parties de l'Afrique pourraient s'appliquer à votre région ?
2. Discuter des effets de la corruption dans la défense sur les pouvoirs publics. Comment la corruption sape-t-elle les objectifs de sécurité nationale ?
3. Quel organisme de surveillance est chargé dans votre pays d'identifier la corruption ? Est-il efficace dans la prévention et la répression de la corruption ? Si non, pourquoi pas ?
4. Quel a été le rôle de la société civile locale dans l'évaluation et la lutte contre la corruption dans votre pays ?

Lectures recommandées

Republic of South Africa, Defence Department, « Operation Copper: Maritime Security in the Mozambican Channel » (République d'Afrique du Sud, Ministère de la défense, « Opération Copper : sécurité maritime dans le canal du Mozambique)

http://www.dod.mil.za/operations/international/operation_copper.htm.

« 5+5 Defence Initiative: Together Promoting Security in the Western Mediterranean » (Initiative de défense 5+5 : promotion en commun de la sécurité dans la Méditerranée occidentale)

<https://www.5plus5defence.org>.

Lectures supplémentaires

Ian Ralby, « A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea » (Une approche de sécurité humaine à l'égard de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée), *Comparative Jurist*, 31

août 2016, <https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

Sam Bateman, « Cooperation is key to security maritime security in the Indian Ocean » (La coopération est indispensable à la sécurité maritime dans l’océan Indien), The Conversation (7 novembre 2016) <http://theconversation.com/cooperation-is-key-to-securing-maritime-security-in-the-indian-ocean-67989>.

Études de cas à l'extérieur de l'Afrique : Les Caraïbes, l'Asie du Sud-Est, entre continents

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Tout savoir sur les méthodes de coopération en matière de sécurité maritime en dehors de l'Afrique.
- Identifier les principaux éléments de la coopération sécuritaire ayant fonctionné dans d'autres parties du monde qui pourraient s'appliquer à l'Afrique ;
- Reconnaître en quoi l'approche africaine diffère de ce qui se fait ailleurs ;
- Souligner l'importance vitale croissante au niveau mondial de la coopération en matière de sécurité maritime pour protéger le domaine maritime *contre* les menaces sécuritaires et environnementales et dans le but de protéger ce même domaine maritime *pour* l'enrichissement des pays et l'amélioration de la vie sur la terre ferme.

La coopération sur la sécurité maritime demeure le principal objectif des efforts de renforcement des capacités maritimes en Afrique. Toutefois, la coopération sur la sécurité maritime n'est, d'aucune façon, limitée à l'Afrique. Dans d'autres parties du monde, elle se pratique de cette manière depuis longtemps. Les États-Unis et le Canada coopèrent largement à travers leurs frontières sur les deux côtes et disposent d'accords juridiques pour ce faire. Les pays d'Europe ont récemment uni leurs efforts pour établir les Forces navales de l'Union européenne (UE NAVFOR) afin d'œuvrer collectivement dans la lutte contre les menaces sécuritaires maritimes communes. Le Commandement allié de composante maritime de l'OTAN est une force maritime coopérative transatlantique. La Force maritime combinée (CMF) au Moyen-Orient est une initiative de sécurité maritime coopérative pour la lutte contre le terrorisme et la piraterie qui regroupe 26 pays. Le Forum des services de surveillance côtière du Pacifique Nord regroupe les forces de sécurité maritime des pays du Pacifique Nord dont le Canada, la Chine, le Japon, la Corée, la Russie et les États-Unis - non un groupe d'États qui collaboreraient normalement ensemble. La liste n'est pas exhaustive. Quelques exemples, toutefois, suffisent à en montrer le fonctionnement et les défis qui se posent.

En 2003, l'Accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic maritime illicite et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, également appelé Accord de San José, a créé un nouveau régime de coopération sur la sécurité maritime dans les Caraïbes relatif au trafic de la drogue. L'Accord de coopération sur la sécurité aérienne et maritime de la CARICOM de 2008 a élargi ce régime pour lui donner une portée plus importante dans le domaine de la sécurité maritime. Dans les deux cas, les accords prévoient le partage par les États membres des responsabilités en matière de répression maritime, y compris le droit de pénétrer dans les eaux territoriales d'un autre État afin de réaliser les buts et objectifs de sécurité maritime, comme convenu.

L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) a créé en 1994 le Forum régional de l'ASEAN (ARF) pour traiter des préoccupations d'intérêt régional. Par l'intermédiaire de l'ARF, la communauté des États a lancé et élaboré un certain nombre d'initiatives relatives à la sécurité maritime régionale. L'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) est une des initiatives les plus réussies de la région. 20 membres ont signé l'accord qui, pour un coût relativement modique, a établi un centre de partage de l'information à Singapour qui a permis non seulement de compiler une carte commune régionale des défis et menaces à la sécurité maritime, mais aide aussi à coordonner les interventions destinées à les contrer. Sans doute l'accord le plus réussi et le plus durable de son espèce, le ReCAPP a signé des accords de coopération avec tout un ensemble d'industries et d'organisations internationales dont IMO, BIMCO, INTERTANKO, etc. Les efforts complémentaires de renforcement des capacités de ReCAPP ont permis d'assurer un développement constant dans toute la région.

Au niveau mondial, la tendance en matière de sécurité maritime est à la coopération interrégionale. Et cela inclut la coopération entre les gouvernements et l'industrie. L'expérience des forces multinationales dans le nord-ouest de l'océan Indien pour lutter contre la piraterie au large de la Somalie a en quelque sorte contribué à stimuler la tendance. Les marines des États ayant des relations très tendues purent trouver des intermédiaires neutres comme la EU NAVFOR qui leur permirent de communiquer et coopérer pour faire face collectivement au fléau de la piraterie. Notre intérêt commun d'assurer la sûreté, la sécurité et la durabilité des mers devrait rendre possible la coopération dans la quasi totalité des situations.

Questions à discuter

1. Connaissez-vous d'autres exemples de coopération en matière de sécurité maritime ?
2. On encourage souvent les États africains à coopérer dans le but de partager les ressources afin de surmonter leur manque de capacités. Dans ce cas, pourquoi les plus grands États du monde devraient-ils continuer à coopérer si activement à la sécurité maritime ?
3. Quels sont les principaux avantages de la coopération en matière de sécurité maritime ?
4. Quels enseignements les régions et États africains peuvent-ils tirer de ces autres exemples ?
5. Quels enseignements les autres parties du monde mentionnées ici peuvent-elles tirer de l'expérience africaine ?

Lectures recommandées

Accord de San José (en anglais), <https://www.state.gov/s/1/2005/87198.htm>.

Derek Reveron, « Maritime Security Cooperation and the Coast Guard » (Coopération sur la sécurité maritime et les garde-côtes), Center for International Maritime Security (17 avril 2015), <http://cimsec.org/maritime-security-cooperation-and-the-coast-guard/15925>.

Ohara Bonji, « Multilateral Maritime Security Cooperation in East and South Asia » (Coopération multilatérale sur la sécurité maritime en Asie de l'Est et du Sud), Tokyo Foundation, (25 mars 2015), <http://www.tokyofoundation.org/en/articles/2015/maritime-security-cooperation-in-asia>.

ReCAAP (en anglais), <http://www.recaap.org/>.

Christian Bueger, « Regional Information Sharing II: A Visit to the ReCAAP ISC » (Partage de l'information régionale II : visite au Centre de partage de l'information de ReCAAP), Bueger, (14 mars 2014), <http://bueger.info/regional-information-sharing-ii-a-visit-to-the-recaap-isc/>.

Gaye Christofferson, « China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden » (La Chine et la coopération maritime : piraterie dans le golfe d'Aden), Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung Berlin, 2009, https://www.files.ethz.ch/isn/111041/Piracy_Gulf_Aden.pdf.

Lectures supplémentaires

Edmund Dillon, « Security Cooperation in the Caribbean » (Coopération sur la sécurité dans les Caraïbes), Notre Dame, <http://www3.nd.edu/~ggoertz/rei/reidevon.dtBase2/Files.noindex/pdf/0/dillonpaper.pdf>.

Aleeza Mosley, « The Implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States » (Mise en œuvre des instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime dans les États de la CARICOM), ONU, 2010, http://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/moseley_0910_barbados.pdf.

Anthony T. Bryan, « Building Regional Security: Cooperation in the 21st Century » (Renforcer la sécurité régionale : la coopération au XXI^e siècle), Western Hemisphere Strategic Analysis Center, 2011, <http://digitalcommons.fiu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1045&context=whemsac>.

EU-Asia Dialogue, « Maritime Security and Piracy: Common Challenges and Responses from Europe and Asia » (Sécurité maritime et piraterie : défis et réponses communes d'Europe et d'Asie), Konrad Adenauer Stiftung, 2014, http://www.kas.de/wf/doc/kas_40560-1522-2-30.pdf?150227050158.

Session 5 : Renforcement du partage de l'information et de la coopération en matière répressive

Format : Présentation en session plénière

Séance de discussion

Objectifs de la session :

- Être conscient des défis - pratiques, diplomatiques, juridiques, etc. - qui se posent lorsque les États partagent l'information et les responsabilités en matière de répression ou de sécurité ;
- Démontrer qu'il est préférable de résoudre les litiges juridiques avant qu'ils ne se produisent ;
- Reconnaître qu'il est indispensable que la coopération aille au-delà des acteurs gouvernementaux ;
- Déterminer les étapes menant au partage de l'information en Afrique ainsi que les possibilités de coopération en matière répressive.

Il est bon de pouvoir discuter des accomplissements et des problèmes rencontrés. Il est préférable, cependant, de trouver des moyens de résoudre les problèmes et d'aller de l'avant, de façon à améliorer la coopération en vue de renforcer la sécurité. Les exemples d'autres régions d'Afrique et du monde nous permettent de tirer des enseignements fondamentaux rendant le partage de l'information le plus précieux possible et la coopération en matière de répression maritime une réalité sur l'eau. Toutefois, selon la célèbre boutade de Mark Twain, « Quand on n'a qu'un marteau, tous les problèmes deviennent des clous ». Lorsqu'une solution a marché dans un endroit, cela ne signifie pas qu'elle fonctionnera ailleurs. Il faudra peut-être la modifier, ou en trouver une autre totalement différente pour accomplir le même but dans un contexte différent. Un élément essentiel, par conséquent, du succès de la coopération sur la sécurité maritime est d'essayer de comprendre les nuances juridiques, politiques et culturelles et d'en tenir compte lors de la mise au point du système pour la rendre fonctionnelle.

D'un point de vue juridique, par exemple, le partage de l'information peut s'avérer très compliqué. La ligne entre le partage de l'information et le partage de renseignements est parfois fort ténue. Une fois qu'une information est classifiée par un gouvernement, il devient juridiquement plus problématique de la partager - même au sein de ce gouvernement. Dans le contexte du partage de l'information maritime, il est important de se souvenir de la distinction et de ne pas déclencher de contestations juridiques en tentant de partager l'information entre les États et les régions. En raison de la nécessité de partager l'information avec l'industrie maritime, la distinction entre information et renseignement est d'autant plus importante. En même temps, lorsqu'il existe, par exemple, des tensions bilatérales ou même des préoccupations juridiques, nous devons faire preuve de prudence lorsque nous partageons de l'information. Les États doivent sopeser avec soin les problèmes potentiels posés par le partage de l'information par rapport aux bénéfices éventuels. En fin de compte, la plupart des États, même ceux qui ne coopèrent pas d'habitude, ont tiré des bénéfices positifs du partage de l'information sur la sécurité maritime.

Un aspect important à souligner, qui n'est mis en lumière que trop rarement, est que la coopération revêt une importance extrême pour la sécurité maritime. Il meurt chaque année plus de personnes au cours d'incidents de sûreté maritime que de sécurité maritime. Les mêmes modes de partage de l'information et de coopération opérationnelle peuvent être utilement déployés pour sauver des vies et protéger l'environnement marin de la même manière qu'ils nous gardent contre toute menace sécuritaire. Par conséquent, les bénéfices de la coopération doivent être envisagés dans un contexte plus vaste qu'une simple affaire de sécurité.

En raison des opportunités offertes par la coopération maritime, mitigées par les problèmes juridiques et politiques potentiels qu'elles pourraient susciter, on peut tirer un enseignement des modèles de coopération réussis, à savoir qu'il vaut mieux chercher à résoudre à l'avance les litiges juridiques et à clarifier les points de friction éventuels. Il est préférable de traiter à l'avance des sujets controversés comme les poursuites, les procédures d'identification des navires, les accords de type « shiprider », les confiscations de biens, la juridiction, l'autorité et d'autres questions de ce genre et sur terre dans le confort d'un bureau plutôt que sur l'eau dans l'urgence au moment où le problème se pose. Il existe différents moyens de procéder. Toutefois, l'approche partielle, suivie de l'implémentation et d'une approche plus complète est la meilleure façon d'y arriver. En d'autres termes, essayez de vous entendre sur les problèmes majeurs, puis mettez en pratique la coopération sur l'eau. Revenez ensuite à la table de négociations pour régler les détails, en tenant compte des expériences opérationnelles.

Questions à discuter

1. Quels sont les principaux litiges susceptibles de se produire dans les années à venir dans votre région ou entre votre région et des parties voisines de l'Afrique en ce qui concerne le partage de l'information et la coopération entre les services de répression maritime ?
2. Qui est responsable de l'élaboration du processus pour résoudre ces litiges ?
3. Avez-vous été témoin de litiges juridiques qui auraient pu être résolus à l'avance ?
4. En réfléchissant à la Session 3 sur le partage de l'information et des responsabilités, à la Session 4 sur la Stratégie AIM 2050 et aux deux sessions sur les études de cas en Afrique et en dehors de celle-ci, à votre avis que pourrait-on essayer dans votre région qui a déjà fonctionné ailleurs ? Qu'est-ce qui a fonctionné ailleurs qui n'aurait pas pu fonctionner dans votre région et pourquoi ?

Lectures recommandées

Accord cadre sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique, Mai 2009,
<https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>.

Multilateral Agreement Regarding the Creation of Zone E of the Maritime Region of West Africa and Cooperation to Suppress Illicit Activities at Sea, Maritime Crime and Justice Primer (Accord multilatéral sur la création de la zone E dans la région maritime d'Afrique de l'Ouest et coopération

pour lutter contre les activités illégales en mer, ABC de droit pénal et de sécurité maritime),
http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf.

Lecture supplémentaire

Sam Bateman, « Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are we Talking About? »
(Renforcement des capacités pour la coopération en matière de sécurité maritime : de quoi s'agit-il ?),
2005, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1433&context=lawpapers>.

Discussion plénière : Progrès durables

Format : Discussion avec animateur.

Objectifs de la session :

- Identifier les enseignements réalisables de la semaine ;
- Échanger des idées relatives aux prochaines étapes à suivre sur la voie de la coopération interrégionale en Afrique ;
- Exploiter de nouvelles idées pour accroître le niveau de coopération en matière de sécurité maritime autour du continent ;
- Solliciter des idées concernant les meilleurs moyens de faciliter la coopération interrégionale.

Trop souvent, un atelier, un séminaire ou une conférence se termine sans une trajectoire claire. La dernière session doit permettre aux participants de discuter en présence d'un animateur des connaissances apprises et de ce qu'ils comptent en faire. Elle donne également l'occasion de clarifier des points qui peuvent avoir été flous, ou de donner suite aux questions qui ont été posées. En fait, elle a pour principal objectif d'engager des débats collectivement avec les participants. Il est extrêmement important de pouvoir exprimer les enseignements tirés et non moins important d'entendre les collègues se prêter au même exercice. Le but de ce séminaire étant de contribuer à cette dynamique sur la coopération en matière de sécurité maritime en Afrique, un des principaux objectifs de cette session est d'écouter les participants identifier non seulement les prochaines étapes, mais également ce qu'ils ont réellement l'intention de faire pour réaliser la vision contenue dans la Stratégie AIM 2050, pour mettre en œuvre les stratégies nationales, régionales ou interrégionales applicables, et plus généralement pour améliorer la coopération en matière de sécurité maritime sur le continent. Cette dernière session donne également l'occasion aux participants de suggérer quel type de soutien pourrait leur être utile dans l'avenir. La demande de soutien est tempérée par le fait que le processus doit être dirigé par les Africains et bénéficier d'un soutien extérieur plutôt que le contraire. Enfin, c'est l'occasion de poser des questions à l'auditoire sur les moyens de mesurer le succès. En résumé, la dernière discussion vise à garantir que le séminaire dans son entier constitue un moyen d'arriver à une fin, et non une fin en soi.

Questions à discuter

1. Qu'avez-vous principalement appris cette semaine ?
2. Qu'espérez-vous entendre cette semaine que vous n'avez pas entendu ? Qu'avez-vous entendu cette semaine que vous n'espérez pas entendre ?
3. Que doit-il se produire maintenant pour que la coopération interrégionale en Afrique devienne une réalité ?
4. Qu'allez-vous faire, à votre niveau, pour parvenir à cette fin ?
5. Que peuvent faire les partenaires extérieurs pour vous aider dans votre démarche d'amélioration de la sécurité maritime panafricaine ?
6. Quels devraient être les critères de succès ?
7. Que peut-on faire pour assurer la poursuite de la dynamique actuelle ?