



AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

Modèle de stratégie maritime

INTRODUCTION

L'avenir de l'Afrique, au niveau opportunités et difficultés, est étroitement lié à l'espace maritime qui entoure ce continent. Le vaste domaine maritime de l'Afrique détient des énormes ressources qui, à leur exploitation totale, fournira aux sociétés africaines des ressources supplémentaires importantes leur permettant de renforcer leurs initiatives en cours de développement, notamment la sécurité alimentaire et énergétique. Le développement est, à son tour, la fondation essentielle de stabilité et de paix durable sur le continent. Mais de processus de développement est quasi impossible à réaliser en l'absence de sécurité, à la fois sur terre et en mer.

Pendant que des efforts et des ressources considérables ont été orientées à réaliser les objectifs de sécurité à terre, les initiatives similaires visant à protéger le domaine maritime de l'Afrique ont été modestes car cet espace a été historiquement ignoré dans la majorité des stratégies déployées au niveau local, national, sous-régional et continental. Ceci n'est cependant pas qu'un phénomène uniquement africain.

Les états côtiers, insulaires et archipélagiques du monde entier sont exposés à degrés divers aux problèmes liés à protéger leur domaine maritime. Pareillement, il reste encore à la plupart de ces pays de concrétiser le potentiel de leur développement associé à l'exploitation de façon durable de leur domaine maritime. Ces deux objectifs à poursuivre, sécurité et développement, sont au cœur de la raison pour laquelle les Etats et organisations internationales sont constamment en train d'élaborer, de mettre en œuvre, d'évaluer et de revoir leurs stratégies de sécurité maritime. Une stratégie reconnaît que l'état actuel des choses donne une vision à ce que doit ressembler l'avenir et planifie un plan

Ce document est conçu comme une boîte-à-outils de planification pour les décideurs et les praticiens comme ils naviguent le processus d'élaboration des stratégies nationales de sécurité maritime en Afrique. Compilée par le Centre d'études stratégique de l'Afrique en 2016, la boîte-à-outils reflète les contributions et les expériences des dizaines de professionnels de la sécurité maritime africains qui ont entrepris des processus de planification de la stratégie de sécurité maritime.

d'action permettant de passer du présent à l'avenir. Elle commence par une auto-évaluation honnête et un effort concerté pour améliorer la compréhension de chacun du domaine. En d'autres termes, l'élaboration réussie d'une stratégie implique de comprendre qui et ce qui peut menacer le *statu quo*.

Les Etats ou les organisations dans le monde, en particulier en Afrique, portent leur attention au « domaine » maritime et commencent le processus d'un engagement stratégique maritime. L'objectif de ce document est d'aider les Etats à comprendre le processus d'élaborer une stratégie maritime qui adressera à la fois les difficultés posées par le secteur de la sécurité maritime et de les aider à saisir toutes les opportunités de maritimité. Aucun Etat côtier, insulaire ou archipelagique ne peut se permettre, soit en termes de sécurité soit dans le domaine économique, les conséquences à ignorer son domaine maritime. Une stratégie maritime est devenue, par conséquent, la composante vitale et nécessaire d'une stratégie nationale des pays du monde et certainement autour du continent de l'Afrique.

Les quelques dernières années ont vu l'élaboration d'un plusieurs stratégies maritimes en Afrique. La stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) expose la vision de la sécurité maritime pour tout le continent. Pareillement, les stratégies et les codes de conduite, au niveau régional et interrégional, donnent l'orientation à suivre sur la façon dont la vision africaine doit être réalisée dans les régions et les sous-régions. D'importantes indications montrent que de nombreux Etats membres cherchent à garantir que cet engagement stratégique au domaine maritime descende efficacement de l'échelle continentale aux niveaux régional et interrégional et aujourd'hui au niveau national. Les Etats sont les principaux acteurs à la fois de la sécurité et de l'exploitation du domaine maritime de même qu'ils doivent concentrer tous leurs efforts sur leurs propres responsabilités stratégiques afin d'effectuer leur vision stratégique collective.

LE PROCESSUS PRÉALABLE D'ÉLABORATION

Bien que de procéder immédiatement à l'élaboration de la vision du domaine maritime puisse être tentant, le processus préalable d'élaboration vient peut-être en deuxième plan pour la mise en œuvre en termes de son importance. Trois évaluations doivent se produire avant qu'une stratégie maritime soit élaborée, une auto-évaluation, l'évaluation du domaine et l'évaluation des menaces. Dans n'importe quelle circonstance, établir une orientation crédible pour l'avenir exige d'abord de savoir où l'on se positionne, deuxièmement de reconnaître ce qui est possible, bien ou mal, et troisièmement d'admettre les problèmes qui risquent de

survenir. De la même sorte, établir une vision pour son domaine maritime exige qu'un pays comprenne le statu quo, soit réaliste par rapport aux possibilités et soit conscient des difficultés probables.

1. Auto-évaluation

L'auto-évaluation d'une stratégie maritime exige d'un Etat qu'il aborde les questions relatives aux intérêts, à la capacité et aux ressources de son pays vis-à-vis du domaine maritime. Quelques exemples de questions essentielles à se poser sont :

- Quelles institutions nationales ont des responsabilités dans le secteur maritime ?
 - Quelles sont ces responsabilités ?
 - Quelle est l'origine du mandat de ces responsabilités ?
- Quels processus et mécanismes existent pour la coopération et la coordination interinstitutions et sur les questions de sécurité maritime ?
- Quelles agences non maritimes sont le plus concernées par le domaine maritime ?
 - Quels processus et mécanismes ont-elles à disposition pour exposer leurs préoccupations sur les questions maritimes ?
- Quelles lois internationales relatives au domaine maritime ont été signées ?
 - Ont-elles été incorporées dans le droit maritime du pays ?
- Un organisme extérieur peut-il avoir accès aux lois, règlements et politiques relatifs au domaine maritime du pays ?
- Qu'abordent les lois, règlements et politiques existants ?
 - Existents-ils des lacunes voire des inadéquations connues ?
- Comment prévoit-on le fonctionnement de l'application du droit maritime ?
 - Existents-ils des lacunes voire des inadéquations connues ?
- Quelles institutions ont les responsabilités relatives à l'application du droit maritime ou naval ?
 - Quelles sont leurs ressources humaines ?
 - De quel matériel dispose-t-elles ?

- Comment ont-elles été entraînées ?
- Existent-ils des lacunes voire des inadéquations connues ?
- Quelles obligations bilatérales, régionales ou internationales existent concernant les activités maritimes ?
 - Existent-ils des déficiences connues à répondre à ces obligations?
- Quelles ressources à appliquer dans le domaine maritime sont à la disposition du pays ?

Ceci ne doit pas être considéré comme étant une liste exhaustive des questions qu'un Etat doit aborder à l'élaboration préalable d'un avant-projet d'auto-évaluation du processus de création d'une stratégie de sécurité maritime. Il ne s'agit plutôt que d'un exemple des domaines, questions relatives aux institutions et interinstitutions, questions d'ordre juridique, capacité et ressources de l'application des lois, qui doivent être au centre de l'effort déployé d'un état à comprendre son point de départ à la création de sa stratégie maritime.

2. Evaluation des domaines

La sensibilisation au domaine maritime est une étape essentielle pour atteindre l'objectif de sécurité maritime. Même lorsque les Etats prêtent plus volontairement leur attention au domaine maritime, ceux qui n'évaluent pas proactivement que leur domaine puisse rester dans l'ignorance de ce que la mer pourrait offrir. Comme ceci a été indiqué, une stratégie maritime doit soutenir l'économie et la stabilité d'un pays. Mais afin de réaliser ceci, le pays doit avoir conscience du potentiel économique de son domaine maritime actuel, non supposé. En d'autres termes, il doit savoir la valeur maximale de son domaine maritime s'il est efficacement exploité de manière durable.

A cette fin, de nombreux domaines doivent être exploités. Bien que la liste ne soit pas exhaustive, il est impératif de répondre à certaines questions listées ci-après :

- Quelle est l'exploitation durable maximale de l'industrie de la pêche locale aux niveaux artisanal, semi-industriel et industriel ?
 - Quelle est la valeur économique de la pêche à chacun de ces niveaux ?
- Quel potentiel, le cas échéant, a le pays en matière d'extraction minière, pétrolière ou gazière au large des côtes ?
 - Quels sont ces minerais ?
 - Est-ce rentable de les extraire ?

- Y-a-t-il une utilisation possible de l'environnement marin pour les énergies vertes y compris l'énergie éolienne et hydroélectrique ?
- En quoi et quelles infrastructures portuaires et terrestres pourraient être le plus efficacement utilisées ?
- Quelle culture agricole à terre exige le transport maritime et comment pourrait être améliorée sa connectivité et sa valeur augmentée ?
- Quelles entreprises de transformation à terre exigent du transport maritime et comment leur connectivité peut-elle être améliorée ?
- Quelle industrie d'extraction des ressources naturelles à terre exige du transport maritime et comment sa connectivité peut-elle être améliorée ?
- Quelles installations de stockage à terre pourraient ajouter de la valeur économique au domaine maritime ?
- Quelles usines de traitement et d'emballage du poisson pourraient accroître l'activité économique de la mer et des océans ?
- Quelle est la dépendance du marché local sur les biens de la mer et comment une valeur pourrait être ajoutée à la chaîne logistique ?
- Quelles infrastructures touristiques relatives à la mer pourraient être développées voire améliorées ?
- Quelles activités maritimes de loisirs ou de luxe pourraient être commercialisées ?

En gros, l'objectif est de garantir un rendement maximum économique durable du domaine maritime.

3. Evaluation des menaces

Le domaine maritime est un espace une importance géostratégique croissante. Puisque les populations migrant vers les côtes et les régions littorales du monde, les mers et les voies navigables ont plus que jamais de l'importance pour la sécurité et le développement des pays et de leurs citoyens. En Afrique, qui a été particulièrement touchée par les menaces et les difficultés liées à la sécurité maritime, à la fois nouvelles et anciennes, ceci est particulièrement vrai. Afin de remédier à ces menaces et difficultés posées aux pays africains par l'élaboration d'une stratégie maritime, il est essentiel de les évaluer et de les hiérarchiser.

Les menaces englobent des difficultés propres aux opérations dans l'éventail des activités maritimes qui peuvent être mesurées en pertes réelles et en coûts d'opportunité. Ces types de menaces comprennent les pratiques de pêche

illicites, non déclarées et non réglementées (IUU), le vol des ressources, y compris le soutage ou détournement du pétrole, le trafic à la fois des humains et des marchandises, notamment les armes, les narcotiques, le vol d'antiquités et de ressources naturelles, la piraterie, le vol à mains armées commis en mer et l'insécurité des voies de navigation, le terrorisme, le blanchiment de fonds et les opérations financières illicites, le changement climatique et l'érosion des côtes aussi bien que la dégradation de l'environnement, qui comprend le déversement illégal (notamment des déchets toxiques), la pollution et le déversement de produits pétroliers ou chimiques pour ne citer que ceux-ci.

Au-delà de ces menaces bien réelles aux activités opérationnelles, se trouvent les menaces faites aux institutions et les difficultés auxquelles le pays est exposé qui sont plus souvent de nature structurelles. Celles-ci regroupent la pauvreté endémique et le taux élevé de chômage, l'insécurité alimentaire, l'instabilité politique et les conflits ainsi que la corruption. Bien que ces problèmes puissent sembler supprimés du domaine maritime immédiat, pareillement à leurs homologues dans la chaîne des activités maritimes susvisées, ils ont un impact très réel et tangible sur la sécurité et la sûreté maritime.

Ces menaces précédemment énoncées sont à la fois directes et indirectes au niveau de leur retombées sur le domaine maritime. Elles comprennent le risque en mer (c.-à-d. la piraterie et les pratiques de pêche IUU), la faiblesse des institutions qui empêche l'intervention (c.-à-d. l'instabilité politique, l'absence de la capacité de répression et la corruption) et les racines structurelles sous-jacentes à cette faiblesse (c.-à-d. la pauvreté et les conflits). En plus de ces menaces directes et indirectes, plusieurs difficultés principales existent à y remédier : l'expansion du domaine maritime par la création de Zones économiques exclusives (EEZ) et la sous-surveillance chronique par les pays de leurs eaux territoriales et de leurs EEZ, l'inaptitude à de nombreux états à équiper et à maintenir une force maritime en termes de ressources humaines et matérielles qui peuvent s'avérer onéreuses, les obligations internationales comme la sûreté maritime et les capacités de recherche et de sauvetage, une coordination et concertation faibles entre les parties prenantes du domaine maritime et vraiment, parfois, le respect d'autres parties prenantes ayant un intérêt direct ou la faiblesse des institutions comme la corruption et le manque de volonté politique au niveau du gouvernement à hiérarchiser et à engager les ressources à cette entreprise qui est en rivalité de ressources rares avec d'autres priorités nationales et régionales, ne représentent simplement qu'un aspect de ces difficultés importantes.

Les menaces et les difficultés précédemment énoncées, à la fois de nature opérationnelle et institutionnelles, sont nombreuses quoique leur liste ne soit pas

exhaustive. Elles englobent un large registre de questions problématiques, certaines desquelles concernent tous les pays côtiers et de nombreux pays à l'intérieur des terres et d'autres qui sont propres par rapport à leur situation géographique et aux circonstances. Il est vital que chaque évaluation de menaces hiérarchise ces dernières dans une stratégie maritime nationale.

Parties prenantes

Ces menaces ont un impact, et par la suite doivent être adressées en tenant compte du large groupe et diversifié des parties prenantes du secteur public et privé dans le domaine maritime. L'identification de toutes les parties au niveau interinstitutionnel national et international peut aider à faciliter l'élaboration d'une stratégie nationale ainsi que leur collaboration. D'un point de vue des citoyens dont le bien-être doit être au centre de toute stratégie, et évidemment de toute sécurité, des organes nationaux, régionaux et internationaux, groupes nombreux, dotés de la responsabilité du domaine maritime, à une diversité d'organisations privées ayant un intérêt propre dans les questions et la sécurité maritimes. Elles sont spécifiques à chaque pays, une liste globale ne peut pas être simplement utilisée à tout le domaine maritime sur tout le continent. La liste qui suit représente cependant de nombreuses, sinon toutes, classifications, des acteurs concernés du domaine maritime à considérer lorsqu'ils sont intégrés dans une stratégie maritime :

- Les populations locales,
- Les entités privées (à la fois au niveau local et international : y compris les commerçants des ressources halieutiques et les entreprises d'expédition, les chantiers de construction et de maintenance navales, les sociétés de l'industrie pétrolière, les opérateurs touristiques, les entreprises privées de services de sécurité et l'industrie des assurances),
- Les experts et professionnels (notamment les scientifiques spécialistes en environnement, les consultants, les groupes de réflexion et les organisations non gouvernementales, les chercheurs, les avocats, les instituts de recherche et les établissements éducatifs),
- Les organes d'Etat (y compris les marines nationales, les garde-côtes, les régiments d'infanterie de marine, les patrouilles de douane et de police, les autorités portuaires, les organes législatifs, exécutifs des pays, les organes de répression, les ministères de la pêche, du commerce, de l'environnement et autres ministères publics concernés),
- Les partenaires internationaux (y compris les pays voisins avec frontières maritimes et enclavés, aussi bien que les partenaires de la coopération

maritimes, tels les zones maritimes, les organes régionaux et les institutions interrégionales et les alliances dans d'autres parties du monde),

- L'Union africaine et les communautés économiques régionales
- Les Nations Unies, l'Organisation maritime internationale et autres organisations internationales

PROCESSUS D'ÉLABORATION : LES OBJECTIFS FINAUX RECHERCHÉS

Au début de l'élaboration de toute stratégie, il est critique de déterminer en premier l'objectif recherché. L'objectif ou la vision, qui peut être un énoncé au large sens comme « Assurer la sécurité et la sûreté maritime » donne la singularité de l'objectif. Une fois que cet objectif terminal a été défini, il peut et doit être soutenu par des objectifs intermédiaires ou objectifs finaux recherchés. Ceux-ci sont informés par les trois appréciations de la situation d'un pays ou d'une organisation en particulier aussi bien que par les domaines d'intérêt de toutes les parties prenantes concernées impliquées. Elles doivent rechercher l'équilibre entre les intérêts économiques, juridiques, sociaux et les secteurs de l'environnement et de la sécurité aussi bien que de travailler avec les ressources disponibles. Dans la conception d'une stratégie maritime, ces objectifs finaux recherchés doivent être exploitables, tangibles et mesurables. Ils décrivent l'objectif recherché de la mise en œuvre d'une stratégie maritime tout en autorisant les manières et les moyens à décrire la meilleure façon d'y parvenir et de le pourvoir en ressources. Lorsque la mise en œuvre commence, toutes les mesures prises dans le domaine maritime doivent être attribuables au soutien d'au moins un objectif stratégique exprimé. En d'autres termes, la réponse à la question « pourquoi » une activité maritime en particulier est prise doit renvoyer directement à la stratégie.

Une stratégie maritime donnée peut aussi bien avoir des objectifs multiples à réaliser qui exigent une hiérarchisation des priorités selon les besoins du pays, de la sous-région ou de la région. Celles-ci peuvent être regroupées sous des piliers de sécurité maritime qui reflètent des couches moins restreintes de la société et qui sont hiérarchisées comme des objectifs. Pareillement, les objectifs maritimes sont le reflet de la situation de l'Etat ou de l'organisation rédigeant sa stratégie. En dépit de la nature propre à cette tâche, il est possible cependant d'identifier des exemples d'objectifs maritimes principaux et de leurs piliers (en gras) considérés comme importants dans pratiquement tous les contextes maritimes et de compléter ceci par des façons et moyens possibles. Ceux-ci sont des exemples

d'objectifs généraux qu'un Etat pourrait avoir sur un ensemble de piliers différents :

Pilier relatif à la gouvernance

- Améliorer l'efficacité du principe de gouvernance en veillant à ce que les ministères exécutent leurs rôles.
- Encourager la conscience du domaine maritime au moyen d'une volonté politique accrue et de l'éducation des décideurs politiques.
- Veiller à ce que les mécanismes adéquats soient en place afin d'éviter les possibilités de corruption.

Pilier relatif à l'économie

- Favoriser le développement, promouvoir la croissance économique et encourager la libre circulation des populations et du commerce dans le domaine maritime.
- Promouvoir les échanges et le commerce légitimes et règlementés dans le domaine maritime.
- Identifier les mécanismes de financement afin de réaliser les programmes de sécurité maritime.

Pilier relatif à l'environnement

- Protéger l'environnement maritime et préserver les écosystèmes marins et les communautés des régions maritimes.

Pilier relatif à l'aspect juridique

- Améliorer le respect des traités internationaux et des obligations et les lois des pays.

Pilier relatif à l'information

- Concevoir des processus de communication intégrés qui permettent un partage efficace de l'information concernant la sécurité et la sûreté maritime.

Pilier relatif à l'armée

- Défendre les droits de souveraineté y compris l'usage et l'exploitation des ressources maritimes destinées aux priorités domestiques et internationales.
- Soutenir la sécurité au niveau sous-régional et régional.

PLANIFICATION : LES FAÇONS D'Y PARVENIR

Les mécanismes permettant de réaliser ces objectifs ou les moyens d'y parvenir, sont invariablement reliés aux objectifs terminaux recherchés. Ils décrivent une voie d'action menant au résultat final recherché et ils comblent le manque d'adéquation entre les objectifs et les réalités actuelles du domaine maritime. Afin de réaliser ceci, des moyens adaptés doivent prendre en compte l'éventail des activités du secteur maritime dans lesquelles les parties prenantes participent et adopter une approche de collaboration dans laquelle toutes les parties concernées peuvent participer. Cette approche pourrait impliquer, sans avoir besoin de le faire, l'établissement d'un organe multi-institutionnel, et éventuellement multinational pour la coordination de la sûreté et de la sécurité maritimes. Une communication insuffisante parmi les parties prenantes du domaine maritime est en permanence identifiée comme un obstacle à une stratégie globale de sécurité, de sûreté du domaine maritime et le développement et une meilleure coordination formulés dans les « moyens » d'une stratégie maritime qui fait un réel progrès à aborder ce problème.

A cette fin, les pays africains devront faire participer un éventail diversifié de parties prenantes afin d'élaborer et de mettre en œuvre les stratégies maritimes propres à leur pays en adéquation avec la stratégie AIMS 2050 et les diverses stratégies interrégionales et régionales. Vu l'ensemble diversifié que représentent les parties prenantes dans le domaine maritime, commencer par un « noyau » de participants pour mener le processus d'élaboration de la stratégie et le faire passer à la chaîne suivante des participants pourrait aider à la réalisation de ce processus de manière à la fois efficace et rapide. Ce processus à trois niveaux permet une approche globale qui est participative tant en intégrant également un nombre plus important de parties prenantes. Les charges financières et les infrastructures peuvent être partagées et les ressources humaines sont fournies, qui représentent les trois principales ressources nécessaires à une stratégie maritime.

Ci-après les exemples d'objectifs sont réétudiés afin d'intégrer les moyens de parvenir aux objectifs finaux proposés.

Pilier relatif à la gouvernance

- Améliorer l'efficacité du principe de gouvernance en veillant à ce que les ministères exécutent leurs rôles.
 - Etablir des institutions plus fortes qui instituent les processus d'examen et d'audit.

- Promouvoir la sensibilisation et les connaissances du public afin de permettre la responsabilité extrinsèque du gouvernement.
- Elaborer des solutions dirigées par les pays africains.
- Encourager la conscience du domaine maritime au moyen d'une volonté politique accrue et de l'éducation des décideurs politiques.
 - Promouvoir la conscience du domaine maritime (MDA) et une hiérarchisation accrue des priorités parmi les populations et les électeurs dans le cadre d'une éducation et d'un processus de sensibilisation permanents.
- Veiller à ce que les mécanismes adéquats soient en place afin d'éviter les possibilités de corruption.
 - Améliorer la transparence.

Pilier relatif à l'économie

- Favoriser le développement, promouvoir la croissance économique et encourager la libre circulation des populations et du commerce dans le domaine maritime.
 - Augmenter les capacités de patrouille.
 - Accroître les capacités de surveillance, de communication et d'escorte.
 - Etablir un mécanisme de gestion du trafic (système de comptes rendus de navires).
 - Draguer les chenaux portuaires, faire le relevé et cartographier les voies de navigation intérieures.
 - Etablir les centres restants de coordination maritime pour la recherche et le sauvetage (MRCC) convenus d'être établis en Afrique et mettre en place des systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT)
- Promouvoir les échanges et le commerce légitimes et règlementés dans le domaine maritime.
 - Exécuter un cadre de délivrance des permis et de surveillance des participants au commerce maritime (notamment les usines de pêche).
 - Accroître l'exploitation des ressources maritimes, y compris du pétrole et du gaz d'une façon durable pour l'environnement.
- Identifier les mécanismes de financement afin de réaliser les programmes de sécurité maritime.

- Niveau local : taxes et redevances perçues sur l'activité maritime.
- Générer des fonds en coopération avec d'autres parties prenantes, y compris les partenaires étrangers présentant des intérêts communs à l'échelle mondiale.
- Etablir une base budgétaire de fonds à allouer à la sécurité et sûreté maritimes et augmenter cette somme tous les ans.
- Réduire les coûts pour les bateaux lorsque c'est possible (ex. droits de port, électricité, hébergement, etc.) et utiliser les fonds levés par les droits de port pour soutenir la sécurité et la sûreté maritimes.

Pilier relatif à l'information

- Protéger l'environnement maritime et préserver les écosystèmes marins et les communautés des régions maritimes.
 - Intervenir pour freiner l'exploitation illégale et la pollution
 - Règlementer et gérer les ressources marines.
 - Faire respecter les lois actuelles sur la protection de l'environnement

Pilier relatif à l'aspect juridique

- Améliorer le respect des traités internationaux et des obligations et les lois des pays.
 - Renforcer les lois existantes et adopter des lois afin de combler les lacunes présentes dans les législations existantes.
 - Aligner la législation domestique aux statuts internationaux.
 - Cataloguer les conventions maritimes (niveau international et domestique) et les mettre à disposition de tout le monde pour être consultées.
 - Créer une expertise maritime dans les centres juridiques.

Pilier relatif à l'information

- Concevoir des processus de communication intégrés qui permettent un partage efficace de l'information concernant la sécurité et la sûreté maritime.
 - Engager un dialogue régulier sur la sécurité maritime dans lequel partager des stratégies et des pratiques exemplaires.
 - Investir dans les technologies de communication.

- Promouvoir les réseaux officieux de communication.

Pilier relatif à l'armée

- Défendre les droits de souveraineté y compris l'usage et l'exploitation des ressources maritimes destinées aux priorités domestiques et internationales.
 - Etablir la délimitation, la limitation et la démarcation du domaine maritime national
 - Etablir le cadre juridique destiné aux droits de souveraineté maritime
 - Développer une capacité de répression dans un rôle de soutien à réaliser d'autres objectifs.
- Contribuer au soutien à la sécurité au niveau régional et sous-régional à l'aide d'opérations de maintien de la paix.
 - Elargir ou créer des capacités nationales qui pourraient soutenir, directement ou indirectement, les objectifs régionaux.
 - Participer dans des opérations de maintien de la paix.
 - Intégrer des forces maritimes dans la structure de la Force africaine en attente.
 - S'entraîner avec les forces du maintien de la paix au sol afin d'améliorer l'interopérabilité.

MISE EN ŒUVRE : LES MOYENS

Afin de réaliser les objectifs maritimes, plusieurs ressources diverses seront nécessaires. Ces ressources ou moyens ne sont pas uniquement de nature monétaire bien que la finance joue un rôle, à l'évidence, essentiel. Un équilibre adapté entre les divers types de ressources doit être respecté. Un excédent de moyens matériels sans la capacité humaine demeure inefficace, quel que soit l'aspect sophistiqué du matériel. Les types de ressources nécessaires à réaliser les objectifs maritimes sont :

Ressources humaines

Elles constituent un élément crucial d'une stratégie maritime efficace. Allouer les effectifs adéquats, à la fois militaires et civils, pour réaliser un objectif donné, et en veillant à ce que ces ressources soient bien entraînées, éduquées est également très important. La création d'établissement à cette formation et entraînement est un aspect important permettant de réaliser ces ressources humaines. De plus, il est nécessaire de définir et de délimiter les types d'organes auxquels ces effectifs

seront rattachés, que ce soient des marines nationales, des garde-côtes ou autre force ou organisation maritime. Les rôles et les responsabilités de chacune de ces organisations doivent être juridiquement codifiés afin d'optimiser l'emploi de ces ressources humaines dans la réalisation des objectifs maritimes.

Ressources financières

Le soutien budgétaire est fréquemment une condition principale à réaliser un objectif. Elles sont généralement contrôlées par le ministère des finances et par conséquent il est important à assurer que les objectifs de stratégie maritime doivent être adéquatement pourvus en ressources et prélevés sur le budget national, sous-régional ou régional. Les taxes prélevées sur le commerce et les produits maritimes peuvent être servir à lever ces fonds, aussi bien que les amendes ou les sanctions prélevées pour toute pollution. Un quelconque organisme pourrait cependant espérer mener une évaluation du risque ou de l'impact pour vérifier si le commerce pourrait en être considérablement affecté. Il est important que l'aide budgétaire soit bien réglementée et à cette fin, la création d'un organe de contrôle interne ou d'audit pourrait s'avérer utile. Si ces ressources supplémentaires ne sont pas canalisées vers le renforcement des capacités maritimes, la nouvelle taxe ne servirait pas à servir l'objectif prévu.

Ressources matérielles

Les ressources matérielles englobent à la fois le matériel nécessaire pour garantir les objectifs de sécurité maritime aussi bien que les espaces physiques qui contribuent aussi à cet objectif de réalisation. Ceci comprend, plus particulièrement, les bâtiments et aéronefs maritimes aussi bien les approvisionnements nécessaires (y compris les pièces détachées et le matériel de maintenance), mais ceci repose aussi sur de bonnes infrastructures physiques. Ceci fait référence aux voies de navigation et aux ports bien gérés qui sont en conformité avec le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et aux chenaux portuaires correctement dragués. La maintenance de ces ressources importantes améliore la sécurité et la sûreté et permet aussi de faire progresser de nombreux objectifs maritimes.

Information et technologies

Ces catégories de ressources sont grandement interconnectées l'une à l'autre. Les technologies sont essentielles pour réaliser les objectifs maritimes, en partie car elles donnent les capacités de collecte et de partage des informations. Elles doivent être livrées avec un mélange approprié de technologies de pointe et plus traditionnelles et avec des objectifs spécifiques de sécurité maritime à l'esprit. Ceci pourrait comprendre les systèmes de recherche et de sauvetage, les technologies de recherche et de conception. L'emploi judicieux des ressources

financières doit servir lors du processus de décision quant aux ressources technologiques qui sont nécessaires à satisfaire les objectifs maritimes. Lorsque ceci est possible, le matériel doit être peu onéreux et facile à entretenir. Les familles de plates-formes présentant des caractéristiques similaires créent une aisance de maintenance lorsqu'elles sont utilisées dans toute une sous-région ou la région.

Consultations

Les consultations peuvent constituer des ressources importantes à réaliser les objectifs maritimes. Ceci comprend l'idée de se concerter avec des ressources humaines extérieures (chercheurs, universités, professionnels, experts juridiques et les groupes de réflexion, par exemple) aussi bien que l'idée de participer en tant qu'associations de personnes.

Ressources incorporelles

Les ressources incorporelles doivent comprendre des éléments comme la volonté politique en faveur d'une sécurité maritime, la réputation des parties prenantes concernées et la perception, d'un point de vue culturel et populaire du domaine maritime, à la fois parmi les populations des régions côtières et celles qui ne sont pas directement concernées par ceci. Ces ressources, bien que par définition de nature incorporelle, sont essentielles pour réaliser les objectifs maritimes, telle leur description sans la partie relative aux façons, pour aborder les questions concernant l'éducation et la sensibilisation.

EVALUATION DES RISQUES DE LA STRATÉGIE PROPOSÉE

L'évaluation des risques, bien que pas nécessaire au sens traditionnel, est la dernière pièce, quoiqu'importante d'une stratégie maritime. Cet exercice permet d'évaluer la disparité entre l'objectif final sélectionné, et les objectifs intermédiaires en comparaison, et le risque que ce cela va prendre de réaliser sa mise en œuvre, il étudie la stratégie pour sa convenance, sa faisabilité et l'acceptabilité qui sont tous des aspects importants d'une stratégie maritime réussie. Une fois terminé, l'évaluation du risque peut servir à poursuivre des objectifs par des « façons » : elle peut contribuer à renforcer la volonté politique, par exemple. Les sujets qui peuvent être abordés comprennent l'importance des intérêts, au niveau domestique et international en concurrence, de la conservation régionale et le risque financier de dépendre du soutien financier des autres secteurs. L'évaluation des risques peut aussi aider à la hiérarchisation des priorités. Au fur et à mesure que le contexte général évolue, la mise en œuvre de la stratégie devra changer et le risque peut avoir besoin d'être à nouveau évalué. Les ressources, par exemple, peuvent devenir subitement rares, par une chute du

prix des produits de base et la mise en œuvre devra être réévaluée et les hautes priorités redéfinies.

Une stratégie maritime n'est pas un document statique : elle demande souplesse et réévaluation dans un environnement changeant et une fois qu'elle est finalisée et adoptée, l'évaluation du risque sert d'outil de contrôle et de vérification périodique pour assurer son intégrité.

Finalement, la réelle valeur d'une stratégie réside dans sa mise en œuvre. Par conséquent, s'embarquer dans la lourde tâche d'élaborer une stratégie maritime, les pays doivent montrer leur engagement à sa réalisation.

SYNTHÈSE DU PROCESSUS

1. Evaluation :
 - a. Auto-évaluation
 - b. Du domaine maritime
 - c. Des menaces
2. Identification des parties prenantes
3. Rédaction des objectifs terminaux (sur autant de piliers qu'il faut)
4. Planification des façons d'y parvenir
5. Utilisation de moyens pour sa mise en œuvre : ressources et contraintes de ressources
6. Evaluation et réévaluation du risque
7. Mise en œuvre du plan d'action (y compris sa réévaluation et modification au besoin)
8. Réalisation
9. Etude et repenser