



AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

Séminaire de Cutlass Express pour hauts dirigeants
Du 4 au 15 février 2019
Maputo, Mozambique

LECTURE ANTICIPEE

Table des matières

À PROPOS DU CESA	2
CARTE DE L'AFRIQUE	3
SOMMAIRE DU PROGRAMME.....	4
CONTEXTE.....	4
STRUCTURE DE L'ÉVÉNEMENT.....	4
MATÉRIEL DU PROGRAMME	5
JOUR 1 : GERER ET SECURISER LES RESSOURCES MARITIMES	6
SEANCE 1 : LES DEFIS.....	6
SEANCE 2 : LES REponses.....	8
QUESTIONS A DISCUSSION :.....	10
JOUR 2 : APPROCHES STRATEGIQUES DE LA SECURITE MARITIME.....	11
SEANCE 3 : LES DEFIS	11
SEANCE 4 : LES REponses.....	13
QUESTIONS A DISCUSSION :.....	15
JOUR 3 : RENFORCER LA GOUVERNANCE MARITIME	16
SEANCE 5 : LES DEFIS.....	16
SEANCE 6 : LES REponses.....	17
QUESTIONS A DISCUSSION :.....	19
SÉANCE 7 : PROCHAINES ÉTAPES.....	20

À PROPOS DU CESA

Depuis sa création en 1999, le CESA sert de forum de recherche, de programmes universitaires et de plateforme d'échanges d'idées dans le but d'améliorer la sécurité des citoyens en renforçant l'efficacité et la responsabilité des institutions africaines, à l'appui de la politique américano-africaine.

VISION

La sécurité pour tous les Africains défendue par des institutions efficaces et responsables envers leurs citoyens.

La première motivation du CESA est de concevoir la vision d'une Afrique libérée de la violence armée organisée garantie par les institutions africaines engagées dans la protection des citoyens africains. Cet objectif souligne la détermination du Centre à contribuer à des effets concrets en collaborant avec nos partenaires africains- militaires et civils, gouvernementaux et de la société civile, ainsi qu'aux niveaux national et régional. Tous ont, aujourd'hui, un rôle important à jouer afin d'atténuer les facteurs complexes des conflits qui touchent le continent. La responsabilité envers les citoyens est un élément important de notre vision, car elle renforce le fait que, pour être efficaces, les institutions de sécurité doivent non seulement être « fortes », mais également tenir compte des droits des citoyens et de leur protection.

MISSION

Promouvoir la sécurité en Afrique en approfondissant la compréhension, en fournissant une plateforme de dialogue fiable, en établissant des partenariats durables et en catalysant des solutions stratégiques.

La mission du CESA est axée sur la génération et la diffusion des connaissances par le biais de nos recherches, de nos programmes universitaires, de nos communications stratégiques et de nos sections communautaires. En nous appuyant sur les expériences pratiques et les enseignements tirés des efforts de sécurité sur le continent, nous visons à générer des connaissances et des analyses pertinentes pouvant informer les praticiens et les décideurs politiques des défis de sécurité urgents auxquels ils sont confrontés. Reconnaissant que la résolution d'importants défis ne peut se faire qu'à travers des échanges francs et réfléchis, le Centre propose des plateformes aussi bien face à face que virtuelles, permettant aux partenaires d'échanger leurs points de vue sur les priorités et les bonnes pratiques. Ces échanges favorisent des relations qui, à leurs tour, sont maintenues au fil du temps par le biais des sections communautaires du Centre, des communautés d'intérêts, des programmes de suivi et de dialogue permanent entre les participants et le personnel. Ce dialogue, imprégné d'expériences réelles et d'analyses récentes - pourvoit une opportunité d'apprentissage continu et catalyse des actions concrètes.

MANDAT

Le CESA est un organisme du Département de la Défense des États-Unis, créé et financé par le Congrès, pour l'étude des questions de sécurité concernant l'Afrique. Il sert de forum pour la recherche bilatérale et multilatérale, la communication, l'échange d'idées et la formations de militaires et de civils. (10 U.S.C 342)

CARTE DE L'AFRIQUE



Map No. 4045 Rev. 7 UNITED NATIONS
November 2011

Department of Field Support
Cartographic Section

SOMMAIRE DU PROGRAMME

CONTEXTE

En tant qu'exercice opérationnel, Cutlass Express aborde chaque année certains problèmes auxquels sont confrontés les professionnels de la sécurité maritime dans les eaux de la région de l'Afrique orientale, et australe et de l'océan Indien (ESA-IO). Ce séminaire destiné aux hauts dirigeants (SLS), à son tour, cherche à faire face aux défis stratégiques auxquels sont confrontées ces questions opérationnelles. En d'autres termes, l'accent n'est pas seulement mis sur les menaces qui subsistent en mer, mais également sur les défis qui empêchent les acteurs au niveau stratégique d'y faire face.

L'objectif de cette SLS n'est pas d'examiner les problèmes de sécurité maritime qui menacent la paix, la sécurité, la stabilité et la prospérité des États participants. Il s'agit plutôt de renforcer les capacités des hauts dirigeants des États en question, en les dotant d'outils, de leçons tirées et de bonnes pratiques qui puissent les aider à intégrer avec confiance et efficacité les réponses opérationnelles à des approches stratégiques plus vastes. Certaines réponses, à la fois dans la région et au-delà, s'avèrent efficaces pour faire face aux types de défis auxquels font face les hauts dirigeants. En effet, l'Afrique, dans son ensemble, est probablement le continent le plus innovant en termes de mise en œuvre d'approches stratégiques en matière de sécurité maritime, de gouvernance et de développement. Ce séminaire cherche à s'inspirer de cette innovation, à aider les hauts dirigeants à mieux comprendre les défis auxquels ils font face et à connaître certaines des options disponibles pour les surmonter.

STRUCTURE DE L'ÉVÉNEMENT

Les trois jours de cet événement sont divisés en trois grands domaines thématiques :

1. Gérer et sécuriser les ressources maritimes
2. Approches stratégiques à la sécurité maritime
3. Renforcer la gouvernance maritime

Pour chaque thème, la discussion portera tout d'abord sur l'étude des défis. Dans ce cas, il ne s'agit pas des défis en mer auxquels sont confrontés les hauts dirigeants, mais des défis sur terre auxquels ils doivent faire face, pour s'attaquer à chacun des trois domaines thématiques. Ces difficultés seront ensuite juxtaposées par une session centrée sur l'identification des tentatives de réponses et sur la mise en évidence des succès, et des échecs ainsi que les raisons pour lesquelles ces approches ont été efficaces ou non.

Un élément clé de cet événement est le dialogue. En plus de la discussion qui suit chaque séance plénière, les participants seront également divisés, chaque après-midi, en petits groupes de discussion dirigés afin de discuter la meilleure façon de procéder.

Les programmes du CESA sont menés dans le cadre d'une politique stricte de non-attribution. Cela permet aux participants de contribuer et d'échanger des points de vue sans réserve, créant

ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Une interprétation simultanée sera disponible permettant à l'atelier de se dérouler en anglais, français et portugais. Tout le matériel de l'atelier sera fourni dans ces langues.

MATERIEL DU PROGRAMME

Ce document vise à fournir un point de départ utile aux discussions et une référence vers laquelle revenir à l'avenir ; il ne prétend pas d'offrir un traitement exhaustif aux questions en cause ni de posséder toutes les réponses. Il cherche donc à compiler les informations et les analyses les plus pertinents au SLS. Mais les experts, officiels et praticiens, présents à Maputo, ne devraient pas se sentir liés ou limités par les points soulevés dans les pages qui suivent. Cet évènement a pour objectif de puiser explicitement dans l'expérience de chaque individu présent et de renforcer l'interaction entre les professionnels qui peuvent réellement répondre aux questions de sécurité maritime dans la région ESA-IO.

Toute la documentation de l'atelier sera affichée sur le site Web du CESA. Vous recevrez un email détaillé sur la connexion à ce site. Veuillez nous contacter si vous avez des difficultés pour accéder à la page web.

JOUR 1 : GERER ET SECURISER LES RESSOURCES MARITIMES

SEANCE 1 : LES DEFIS

Objectifs de la séance :

- Identifier les principaux éléments du développement et de mise en œuvre de la stratégie ;
- Examiner les obstacles au développement de stratégies concernant la protection des ressources maritimes ;
- Comprendre le concept de cécité des richesses maritimes et la nécessité d'évaluer les ressources maritimes.

Contexte

Indépendamment de l'objectif, tout processus d'élaboration de stratégie commence par trois évaluations : 1) Les menaces externes (évaluation des menaces); 2) Les défis et opportunités internes (auto-évaluation); et 3) Le terrain (évaluation du domaine). Alors que les professionnels de la sécurité maritime ont tendance à concentrer leurs ambitions stratégiques sur les questions de sécurité physique, ignorant souvent une étape importante. Pour savoir ce qui doit être protégé et comment le protéger, il faut d'abord savoir ce qu'il y a. À cet égard, l'évaluation du domaine maritime est la première des priorités pour l'élaboration d'une stratégie maritime efficace. Après l'évaluation des menaces, les hauts dirigeants doivent se concentrer sur la compréhension et le développement d'importants attributs du développement de stratégies, à savoir : processus, priorités, personnel et produits.

Il y a une dizaine d'années, la plupart des discussions sur la sécurité maritime en Afrique comprenaient le terme « cécité marine », suggérant que malgré le vaste littoral africain, les pays africains avaient tourné leurs dos à la mer n'ayant pas réussi à sécuriser leur territoire maritime ni à exploiter ses ressources. Grâce à l'attention internationale sur la question de la piraterie et sur l'augmentation importante de la production de pétrole et de gaz en mer, il est juste de dire que les États africains sont bien plus concernés par la mer aujourd'hui, qu'ils ne l'étaient il y a 10 ans.

Mais l'aveuglement des richesses maritimes reste un problème majeur. Il est dorénavant reconnu que le domaine maritime a une valeur - au minimum, « no shipping, no shopping, » [TN : « pas de navigation, pas de retombées commerciales »], résonnant à la fois parmi les États insulaires, archipels, côtiers et enclavés. Mais la plupart des États n'ont pas pris part aux travaux permettant de réaliser ce que contient leur domaine maritime. Sans cette connaissance, il est impossible d'exploiter au maximum le potentiel économique durable du domaine maritime. Et il est impossible d'élaborer des lois, des règlements, des politiques ou des plans sécuritaires adaptés aux besoins, et encore moins de les adopter.

Cet aveuglement des richesses est un obstacle majeur au développement stratégique, mais il ne s'agit en aucun cas du seul défi. La corruption, la faiblesse des institutions et la coopération médiocre entre les institutions entravent la capacité des agences d'obtenir une perspective suffisamment complète de l'espace maritime permettant de gérer et de sécuriser les ressources qu'il contient, afin de maximiser sa valeur de façon durable et inclusive. Les contraintes de ressources et de capacités limitent davantage l'impact significatif que les institutions pourraient avoir sur la protection des ressources maritimes.

En outre, la volonté politique est souvent insuffisante ou inexistante pour gérer et sécuriser efficacement les ressources maritimes, même dans les États insulaires. Pour développer la volonté politique, il faut toutefois reconnaître l'interdépendance des ressources maritimes, d'une part, et de la sécurité alimentaire, de la souveraineté alimentaire, de la piraterie et de la criminalité en général, de l'autre. Il existe un lien inextricable entre sécurité et développement, et les hauts responsables du secteur maritime doivent pouvoir expliquer ce lien à la classe politique. En fin de compte, les menaces sur les ressources marines constituent une menace pour la sécurité, la stabilité et la prospérité économique de l'État. Il devrait donc être dans l'intérêt national de surmonter les obstacles à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie judicieuse de gestion et de sécurisation des ressources maritimes.

Lecture recommandée :

"National Maritime Strategy Toolkit," ACSS, retrieved at: <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/07/The-Process-of-National-Maritime-Security-Strategy-Development-in-Africa.pdf>.

Ian Ralby, From Sea Blindness to Wealth Blindness, Stimson Center (2017), retrieved at: <https://www.stimson.org/content/sea-blindness-wealth-blindness>.

Johan Berganas, James Stavridis, The Fishing Wars are Coming, 13 Sept. 2017, retrieved at: https://www.washingtonpost.com/opinions/the-fishing-wars-are-coming/2017/09/13/05c75208-97c6-11e7-b569-3360011663b4_story.html?utm_term=.48aa30f27f4b.

JOUR 1 : GERER ET SECURISER LES RESSOURCES MARITIMES

SEANCE 2 : LES REPNSES

Objectifs de la séance :

- Comprendre la différence entre l'économie maritime et l'économie bleue ;
- Reconnaître les approches permettant de surmonter les difficultés rencontrées dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre d'une stratégie de gestion et de sécurisation des ressources maritimes ;
- S'inspirer d'études de cas et d'exemples, pour comprendre ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné à différents endroits ;
- Examiner l'introduction de la technologie comme moyen d'accroître l'efficacité et l'efficacé de la gestion et de la sécurisation des ressources maritimes ;
- Explorer la relation entre les opportunités économiques et l'amélioration de la sécurité maritime.

Contexte

Différents états et même des agences au sein des états ont eu recours à un large éventail de solutions pour surmonter les obstacles qui entravent une gestion efficace et la sécurité des ressources maritimes. Ceux-ci incluent l'achat de divers types de technologies (matériel et logiciel), la réforme de la législation, la création d'incitations fiscales et de licences, l'encouragement des ONG à travailler avec les communautés, le recrutement de consultants et d'experts-conseils, l'organisation de conférences d'investissement et le renforcement général des capacités, des potentialités, de l'autorité légale et de la volonté politique. C'est aussi là où la sécurité maritime et la sûreté maritime se croisent. Alors que les menaces à la sécurité ont tendance à paraître plus dramatiques, chaque année, de plus en plus de personnes se perdent en mer, en raison des questions de sûreté. Par conséquent, le partage des ressources entre les organismes chargés de surveiller et d'intervenir en cas d'incidents maritimes - sûreté et sécurité - peut améliorer la gestion des ressources maritimes en éliminant les activités non désirées et en aidant les marins et les pêcheurs qui jouent un rôle essentiel dans l'économie nationale de l'État, ainsi qu'à la sécurité et la souveraineté alimentaire.

L'« économie bleue » est devenue l'une des expressions les plus populaires lorsqu'on discute du développement maritime dans le monde. Cette expression est souvent utilisée, à tort, comme synonyme d'« économie maritime ». Tout comme l'« économie verte » sur terre fait référence à des approches durables, inclusives et respectueuses de l'environnement qui ont une valeur économique, l'« économie bleue » fait référence à l'approche durable, inclusive et respectueuse de l'environnement pour exploiter les ressources maritimes. Des questions telles que la construction de ports et la navigation sont vitales pour l'économie maritime d'un État, mais sont souvent dissociées de l'économie bleue. D'autre part, la pêche, la pollution des océans et la biodiversité marine sont au cœur de l'économie bleue.

Les États qui accordent davantage la priorité aux stratégies d'économie bleue, qui gèrent et sécurisent efficacement leurs ressources maritimes constatent à la fois des avantages économiques croissant pour l'État et une réduction de la criminalité maritime axée sur les ressources. En outre, ces États bénéficient du soutien de partenaires internationaux intéressés dans le financement de projets qui contribueront à assurer la prospérité économique et la stabilité de l'État, à long terme. Cette prospérité peut, à son tour, être utilisée pour renforcer la sécurité du domaine maritime, sachant que le retour sur les investissements dans la sécurité maritime résulte des avantages d'une économie bleue bien gérée.

La technologie est un outil de plus en plus important pour la gestion et la sécurisation des ressources maritimes. A nouveau, cependant, l'investissement dans la technologie, qui bénéficie le plus les États, a tendance à exister dans les cas où celui-ci a formulé une stratégie afin de sécuriser et gérer ses ressources. Cette stratégie devient autosuffisante lorsque les revenus provenant de la gestion des ressources sont suffisants pour financer la sécurité et la protection de ces ressources. Il est donc essentiel que la stratégie présente non seulement une vision, mais également un plan de mise en œuvre, prévoyant une transition vers l'autosuffisance.

Lectures recommandées :

Africa's Blue Economy: A Policy Handbook, UN Economic Commission for Africa, retrieved at: <https://www.uneca.org/publications/africas-blue-economy-policy-handbook>.

Robert Frerck, Swapping Debt for Dolphins: Novel Financing Creates New Marine Parks in the Seychelles, retrieved at: <https://blueocean.net/swapping-debt-for-dolphins-novel-financing-creates-new-marine-parks-in-the-seychelles/>

Tuna 2020 Traceability Declaration, 5 Jun 2017, retrieved at: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/tuna-2020-traceability-declaration-stopping-illegal-tuna-from-coming-to-market/>.

JOUR 1 : GERER ET SECURISER LES RESSOURCES MARITIMES

QUESTIONS A DISCUSSION :

1. Quel effet les défis économiques ont-ils sur les menaces à la sécurité maritime, dans votre pays?
2. Comment votre économie maritime se situe-t-elle, dans votre activité stratégique, en matière de sécurité maritime?
3. Vos collègues politiques considèrent-ils l'économie maritime / bleue comme une raison de mettre la volonté politique et les ressources financières au service de la sécurité maritime?
4. Du point de vue de la gouvernance, la pêche INN est-elle davantage une préoccupation environnementale ou une préoccupation sécuritaire?
5. Dans quelle mesure interagissez-vous avec le secteur privé pour harmoniser les activités sécuritaires et économiques?
6. Quelles initiatives économiques bleues votre pays a-t-il poursuivies? Qu'est-ce qui a fonctionné? Existe-t-il des opportunités économiques spécifiques dans votre espace maritime et côtier qui n'ont pas été exploitées?

JOUR 2 : APPROCHES STRATEGIQUES DE LA SECURITE MARITIME

SEANCE 3 : LES DEFIS

Objectifs de la séance :

- Reconnaître l'évolution de la situation sécuritaire et la nécessité de rester au courant de toutes les évaluations ;
- Distinguer les types de stratégie maritime ;
- Comprendre le processus d'élaboration de la stratégie et les défis qui y sont intégrés ;
- Apprécier la valeur de la réflexion stratégique en cours.

Contexte

La situation de menace maritime dans la région ESA-IO devient de plus en plus difficile. La piraterie reste une menace imminente, mais un raz-de-marée de trafic de drogue soulève des préoccupations existentielles pour les États dont la population devient de plus en plus dépendante de la drogue ou est englué dans des groupes organisés criminels ou terroristes. L'innovation dans un contexte pénal crée constamment de nouveaux défis, et la manipulation et les efforts d'application des lois ne cessent de devenir plus sophistiqués.

Compte tenu de l'état de « crise » apparemment constant, il est difficile de trouver le temps de s'engager dans un processus stratégique approprié. Les États et leurs institutions doivent constamment réagir, en ayant jamais la possibilité d'envisager, et encore moins de poursuivre, une vision unifiée d'un domaine maritime stable, sûr et prospère. Bien trop souvent, une seule agence s'engage dans un processus d'élaboration de stratégie maritime sans engager les autres agences concernées. Il est donc important de distinguer trois types de stratégie maritime :

1. *Stratégie de la Sécurité maritime nationale*
2. *Stratégie de l'État en action en mer*
3. *Domaine maritime/ Stratégie maritime intégrée*

Dans le premier cas, La Stratégie de la Sécurité maritime nationale ne possède qu'un volet : la sécurité. Elle peut être développée et mise en pratique par les agences de sécurité maritime, généralement la marine, les gardes côtes et/ou la police maritime. En revanche, La Stratégie de l'État en action en mer possède deux volets : la sécurité et la gouvernance. Elle concerne nécessairement les agences de sécurité et de gouvernance, notamment l'administration maritime, le Ministère de la pêche et les autorités portuaires. Enfin, La Stratégie maritime intégrée ou Stratégie du domaine maritime rassemble toutes les activités de l'espace maritime. Elle possède trois volets : La sécurité, la gouvernance et l'économie bleue/maritime. Ce troisième type de stratégie est la plus ambitieuse puisqu'elle requiert une série d'efforts concertés de la part de multiples organismes différents, ainsi qu'un processus de réalisation à l'échelle gouvernementale. Par contre, c'est celle qui est la plus susceptible de mobiliser la volonté politique puisqu'elle réunit sécurité, gouvernance et économie. Autrement dit, elle prouve qu'investir dans la sécurité peut

être financièrement avantageux, en démontrant qu'utiliser les ressources de l'état dans la sécurité maritime et dans la gouvernance est un retour sur investissement qui se manifeste dans l'économie maritime. À mesure que les pays africains, à la suite des accords régionaux et internationaux préalablement signés, continuent de développer des stratégies maritimes nationales, Ils devront délibérément décider des volets à inclure.

Lorsqu'elle sera élaborée efficacement dans le cadre d'un processus inclusif, une stratégie maritime contribuera à favoriser la coopération interinstitutionnelle. Cela améliore, à son tour, l'efficacité, l'efficience et l'intégrité des agences impliquées. En outre, cela aide tous les acteurs à répondre à la question de savoir pourquoi ils font ce qu'ils font. Si une agence ne peut pas expliquer ses actions avec l'expression « afin de... » et la lier à un objectif stratégique, elle ne doit pas passer à l'acte. La stratégie fournit donc le cadre d'une action unifiée de toutes les agences afin de sécuriser, régir et développer le domaine maritime.

Lecture recommandée :

Raymond Gilpin, *Examining Maritime Insecurity in Eastern Africa*, Soundings, Jan. 2016, retrieved at: http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_8.pdf.

Drug Trafficking Routes Proliferate Through the Indian Ocean, Janes, 2017, retrieved at: https://www.janes.com/images/assets/457/72457/Drug_trafficking_routes_proliferate_through_Indian_Ocean.pdf.

State of Maritime Piracy 2016: East Africa Overview, Oceans Beyond Piracy, retrieved at: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa>.

Simone Haysom, Peter Gastrow, Mark Shaw, *The Heroin Coast: A Political Economy Along the Eastern African Seaboard*, Global Initiative Against Transnational Organized Crime, July 2018, retrieved at: <http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2018/07/2018-06-27-research-paper-heroin-coast-pdf.pdf>.

"Maritime Security in the Western Indian Ocean: A Discussion with Assis Malaquias," May 2017, retrieved at: <https://africacenter.org/spotlight/maritime-security-western-indian-ocean-a-discussion-with-assis-malaquias/>.

JOUR 2 : APPROCHES STRATEGIQUES DE LA SECURITE MARITIME

SEANCE 4 : LES REPONSES

Objectifs de la séance :

- Examiner les approches nationales, zonales, régionales et interrégionales en matière de sécurité maritime ;
- Reconnaître l'écosystème de la sécurité maritime au sein de chacun ;
- Reconnaître les avantages de la coopération ;
- S'inspirer d'autres exemples ;
- Identifier les domaines qui manquent de coopération.

Contexte

Au cours de la dernière décennie, aucun continent n'a autant innové que l'Afrique dans la lutte contre l'insécurité maritime. Avec une architecture coopérative qui commence à fonctionner, non seulement sur papier, mais dans la pratique, l'Afrique devient une source d'inspiration pour les approches stratégiques de la sécurité maritime dans le monde. Même en Afrique, les régions ont beaucoup à apprendre mutuellement et le dialogue interrégional fait progresser la compréhension collective de la manière sur comment lutter le plus efficacement possible contre les menaces maritimes, en constante évolution, auxquelles les États sont confrontés de par le monde.

La coopération est au cœur de la réponse. Et cette coopération se présente sous plusieurs formes :

1. Au sein des gouvernements (coopération pangouvernementale / interinstitutionnelle)
2. Parmi les gouvernements (coopération bilatérale, zonale et régionale)
3. Parmi les régions (coopération interrégionale)
4. Avec des partenaires internationaux, des États et des organisations étrangères (coopération internationale)
5. Avec le secteur privé et les ONG (coopération publique-privée)

Cette coopération doit cependant être menée de manière stratégique, sinon elle s'efface avec le temps. Une stratégie bien conçue comporte des mécanismes intégrés de réévaluation, afin de maintenir la pertinence et la réactivité de l'approche. Les codes de conduite de Djibouti et de Yaoundé, les diverses stratégies régionales, les mécanismes de zones et les efforts nationaux déployés autour de l'Afrique deviennent les exemples de la meilleure manière d'aborder la sécurité maritime, même avec des ressources limitées.

Lecture recommandée :

Ian Ralby, *The Case for a Whole-of-Africa Maritime Dialogue*, IGAD Maritime Affairs Newsletter, Vol. 3, Jul. 2018, retrieved at: <https://irconsilium.com/wp-content/uploads/2018/07/IMAN-July-18.pdf>.

Ian Ralby, *Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals*, Defence IQ, 2017, retrieved at: <https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

Regional Maritime Piracy Agreement Broadened to Cover Other Illicit Maritime Activity, IMO, Jan. 2017, retrieved at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/4-DCOC-widened.aspx>.

Christian Bueger and Timothy Walker, *From Djibouti to Jeddah, the Western Indian Ocean Needs Security*, ISS, May 2018, retrieved at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/4-DCOC-widened.aspx>.

JOUR 2 : APPROCHES STRATEGIQUES DE LA SECURITE MARITIME

QUESTIONS A DISCUSSION :

1. Quels sont les plus grands changements que vous avez connus en termes de menaces au cours de la dernière année? Au cours de cinq dernières années? Sur quels mécanismes stratégiques comptez-vous pour faire face à ces menaces?
2. Dans quelle mesure les mécanismes de coopération régionale ont-ils changé votre approche nationale en matière de sécurité maritime?
3. D'une perspective nationale, quelles sont vos plus grandes préoccupations en ce moment? D'une perspective régionale ? Sont-elles prises en compte par les efforts stratégiques actuels?
4. Quelle inspiration pouvez-vous tirer d'autres États ou d'autres régions pour une approche plus stratégique de la sécurité maritime?
5. Que souhaiteriez-vous voir au niveau stratégique, et qui n'est pas encore implémenté, pour contrer les menaces maritimes?

JOUR 3 : RENFORCER LA GOUVERNANCE MARITIME

SEANCE 5 : LES DEFIS

Objectifs de la séance :

- Identifier les obstacles à la gouvernance ;
- Examiner les obstacles juridiques ;
- Comprendre le besoin de mécanismes de gouvernance.

Contexte

Tous les gouvernements de la planète luttent pour une coopération interinstitutionnelle. Tous les pays de la planète peuvent encore améliorer leurs lois maritimes ainsi que leur application de la loi. Tous les pays de la planète souffrent d'un certain degré de cécité marine. Reconnaître ces défis est la première étape pour les résoudre. Mais ce n'est pas parce que tout le monde se débat avec eux qu'il ne faut pas relâcher les efforts. Ne pas aborder ces questions ouvre la porte à des économies politiques perverses et à un état de droit inefficace, conduisant à une impunité pénale.

Définir les problèmes réels peut aider à identifier des solutions pour les résoudre, en partie en favorisant la volonté politique. Mais cela peut aussi aider les partenaires externes à identifier les formes d'assistance qu'ils peuvent fournir. Et ces partenaires externes peuvent être des États ou des régions voisins qui ont fait face à des défis similaires et peuvent partager leurs expériences. En effet, le renforcement des capacités d'Afrique-à-Afrique est peut-être l'une des approches les plus efficaces pour relever les défis de la gouvernance maritime, car les expériences récentes et les enseignements tirés - bons et mauvais - de l'ensemble du continent sont parmi les meilleurs exemples au monde.

Lectures recommandées :

Ian Ralby, "A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea," Comparative Jurist, 31 Aug. 2016, retrieved at: <https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

Stable Seas, One Earth Future Foundation, retrieved at: <http://oefresearch.org/topics/stable-seas>.

JOUR 3 : AMELIORER LA GOUVERNANCE MARITIME

SEANCE 6 : LES REponses

Objectifs de la séance :

- Identifier des modèles de gouvernance maritime ;
- Examiner le processus de création d'un mécanisme de gouvernance ;
- Reconnaître le besoin de mettre à jour les lois ;
- Explorer les principes d'harmonisation;
- Discuter de la valeur des exercices internes réguliers.

Contexte

Il n'existe pas de bonne façon de gouverner l'espace maritime. Quelle que soit l'approche, il faut que cela fonctionne. Différents modèles fournissent des approches centrées sur l'unité d'objectif ou l'unité d'effort. Cependant, quel que soit le modèle, les agences doivent pouvoir se réunir à différents niveaux afin de :

1. Collaborer
2. Coopérer
3. Coordonner
4. Résoudre les conflits

En s'associant selon un processus cohérent, reproductible et vérifiable pour régir l'espace maritime, les divers organismes et entités ayant des responsabilités dans le domaine maritime peuvent assurer la circulation rapide de l'information vers les décideurs de haut niveau. Ceci, à son tour, assure une réponse plus régulière et complète aux menaces maritimes.

L'harmonisation des approches au sein d'un gouvernement, et entre les États de la région, peut aider à combler les lacunes souvent exploitées par les criminels, tout en permettant une réponse cohérente et de qualité aux menaces à la sécurité. Un élément clé de l'harmonisation consiste à s'assurer que les cadres juridiques sont à jour afin de fournir les moyens adéquats pour résoudre les problèmes auxquels le pays fait face. La loi limite les mauvaises actions et permet la productivité. Ces deux éléments doivent être vérifiés pour s'assurer que les lois soient adaptées à leur objectif et que les organismes chargés de l'application de la loi soient en mesure de les mettre en pratique.

Une approche fondamentale pour tester et améliorer la gouvernance maritime consiste à organiser des exercices de simulation réguliers. Lors de ces exercices, les agences peuvent examiner des scénarios de problèmes en cours, émergents ou à venir et, étape par étape, confirmer la capacité de les résoudre efficacement. Chaque exercice de ce type révélera invariablement des points à améliorer mais, en même temps, faisant en sorte que tous les acteurs soient plus à l'aise et plus confiants dans leurs rôles.

Lectures recommandées :

National Maritime Security Strategy Toolkit, Africa Center for Strategic Studies (2016), retrieved at: <https://africacenter.org/publication/national-maritime-security-strategy-toolkit/>

Singapore's Whole-of-Government Approach to Maritime Security to Ensure Comprehensive Coverage and Coordinated Responses, Open Gov (2017), retrieved at: <https://www.opengovasia.com/articles/8089-singapores-whole-of-government-approach-to-maritime-security-to-ensure-comprehensive-coverage-and-co-ordinated-responses>

Brian Wilson, The Human Sea: Whole-of-Government Responses to Illicit Maritime Activity, pp.195-206, (2016), retrieved at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01525217/document>.

JOUR 3 : RENFORCER LA GOUVERNANCE MARITIME

QUESTIONS A DISCUSSION :

1. Comment les décisions de gouvernance maritime sont-elles prises dans votre pays? Les rôles et responsabilités des différentes agences, des agences chefs de file et des autorités nationales compétentes sont-ils clairs?
2. Existe-t-il un mécanisme formalisé de coopération interinstitutionnelle dans votre pays? Parlez-vous souvent avec vos collègues d'autres ministères, agences ou départements?
3. À quelle fréquence une interdiction en mer se transforme-t-elle en poursuite judiciaire? Qu'est-ce qui fonctionne? Quels sont les obstacles majeurs?
4. Combien collectez-vous chaque année en termes de pénalités? Quelle portion de ces pénalités retourne à votre agence?
5. Comment pensez-vous améliorer la gouvernance maritime dans votre pays?

SEANCE 7 : PROCHAINES ETAPES

Objectifs de la séance :

- Identifier les leçons exploitables à partir du dialogue ;
- Faire un brainstorming des principales étapes du chemin à suivre ;
- Discuter de l'avenir de l'exercice.

Contexte

L'objectif de cet événement est avant tout le dialogue. Par conséquent, cette séance finale a pour objectif de permettre aux participants de discuter de ce que l'avenir immédiat, à court et à long terme, devrait représenter, en termes de mesures pratiques et d'engagements concrets. Ayant déjà disséqué la situation actuelle au cours des trois derniers jours, cette conversation finale est prospective à deux égards. Premièrement, il cherche à identifier les mesures à prendre - aux niveaux national, sous-régional, régional, interrégional et international - pour améliorer le statu quo. Deuxièmement, il se propose d'explorer les options permettant de maximiser l'impact de cet exercice et d'explorer son avenir. Une pensée créative mais pragmatique et originale est encouragée, dans la mesure où il s'agit d'une séance de brainstorming productive permettant d'identifier des points de repère concrets à l'avenir.

Questions à discussion :

1. Que souhaitiez-vous entendre cette semaine que vous n'avez pas entendu? Qu'avez-vous entendu cette semaine auquel vous ne vous attendiez pas?
2. Que faut-il faire ensuite pour renforcer la sécurité dans votre pays? Dans votre région?
3. Que comptez-vous faire, dans votre propre rôle, pour atteindre cet objectif?
4. Comment pouvez-vous travailler avec d'autres États de la région sur la sécurité?
5. Quel devrait être l'avenir de CUTLASS Express?