

Sécurité et sûreté maritimes :

Dialogue maritime pour toute l'Afrique – Clarification de l'architecture africaine de sécurité maritimes

Programme

Windhoek, Namibie 13-17 mai 2017

TABLE DES MATIERES

À propos du CESA	2
Aperçu du programme	3
Carte de l'Afrique	6
Séance 1 : Évolution du panorama de la sécurité maritime	7
Séance 2 : Préoccupations ignorées pour la sécurité maritime	9
Séance 3 : L'architecture du Golfe de Guinée	12
Séance 4 : L'Afrique orientale et australe - Architecture de l'Océan Indien	14
Séance 5 : L'architecture du Nord	16
Séance 6 : L'architecture continentale	18
Séance 7 : L'expérience de la Namibie	20
Séance 8 : Lacunes et chevauchements	21
Séance 9 · De mesures disparates à un véritable cadre de travail	22

À PROPOS DU CESA

Depuis sa création en 1999, le CESA a servi de forum pour la recherche, les programmes universitaires et l'échange 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 États-Unis-Afrique.

VISION

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

La réalisation de la vision d'une Afrique libérée de la violence armée organisée garantie par les institutions africaines qui se sont engagées à protéger les citoyens africains est la motivation motrice du CESA. Cet objectif souligne l'engagement du Centre à contribuer à des impacts tangibles en travaillant avec nos partenaires africains – acteurs militaires et civils, ainsi que gouvernementaux, et la société civile, ainsi que des acteurs nationaux et régionaux. Tous ont un rôle précieux à jouer dans l'atténuation des facteurs complexes qui alimentent les conflits sur le continent aujourd'hui. L'obligation de rendre des comptes aux 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 sensibles et protectrices des droits des citoyens.

MISSION

Promouvoir la sécurité en Afrique en élargissant la compréhension, en fournissant une plateforme de confiance pour le dialogue, en établissant des partenariats durables et en catalysant des solutions stratégiques.

La mission du CESA s'articule autour de la production et de la diffusion des connaissances par le biais de nos recherches, de nos programmes universitaires, de nos communications stratégiques et de nos chapitres communautaires. En nous appuyant sur les expériences pratiques et les enseignements tirés des efforts de renforcement de la sécurité sur le continent, nous visons à produire des idées et des analyses pertinentes qui peuvent informer les praticiens et les décideurs sur les défis urgents auxquels ils sont confrontés en matière de sécurité. Reconnaissant que de sérieux défis ne peuvent être relevés que par des échanges francs et réfléchis, le CESA offre des plateformes pour les communications en face à face et virtuelles où les partenaires peuvent échanger leurs points de vue sur les priorités et les bonnes pratiques. Ces échanges favorisent des relations qui, à leur tour, sont maintenues au fil du temps par le biais des chapitres communautaires, des communautés d'intérêts, des programmes de suivi et du dialogue continu entre les participants et le personnel du CESA. Ce dialogue – imprégné d'expériences du monde réel et d'analyses nouvelles – offre l'occasion de poursuivre l'apprentissage et de catalyser des actions concrètes.

MANDAT

Le CESA est une institution du Département de la Défense des États-Unis créée et financée par le Congrès pour étudier les questions de sécurité relatives à l'Afrique et servir de forum pour la recherche bilatérale et multilatérale, la communication, l'échange d'idées et la formation, avec des participants militaires et civils. (10 U.S.C 342)

APERÇU DU PROGRAMME

Introduction

Le Centre d'études stratégiques sur l'Afrique (CESA) appuie la politique des États-Unis à l'égard de l'Afrique en collaborant avec les pays africains pour assurer la sécurité de tous les Africains, dont les institutions efficaces sont responsables devant leurs citoyens. Depuis sa création en 1999, le CESA renforce la démocratie et le professionnalisme dans le secteur de la sécurité en Afrique grâce à des programmes qui favorisent une interaction productive entre les hauts responsables militaires et civils, et à la création de réseaux professionnels viables. Il a offert aux professionnels africains de la sécurité un forum de type universitaire pour identifier et évaluer les menaces actuelles et émergentes à la sécurité, convenir de stratégies et de responsabilités partagées en matière de sécurité nationale et régionale, et renforcer les meilleures pratiques internationalement reconnues dans leurs divers domaines d'activité. Le programme des anciens élèves du CESA favorise le réseautage entre les milliers de personnes qui ont participé à ses programmes en leur donnant l'occasion de poursuivre le dialogue et la collaboration sur les principales questions de sécurité à leur retour dans leur pays d'origine.

Contexte

En mars 2018, le CESA a accueilli le premier « Dialogue maritime panafricain » à Victoria, aux Seychelles, en réunissant vingt-six (26) pays africains et treize (13) organisations régionales africaines pour discuter des moyens de renforcer la sécurité maritime autour du continent. Ces discussions ont débouché sur un appel pressant en faveur de la poursuite d'un tel dialogue en tant que rencontre annuelle et l'itération de 2019 a mis l'accent sur la « clarification de l'architecture de la sécurité maritime en Afrique ». Cet événement est organisé en réponse directe à cette demande de la part des délégués présents en 2018.

Au cours de la dernière décennie, un nombre important de nouveaux instruments et institutions ont cherché à créer des régimes de coopération pour la sécurité, la gouvernance et la durabilité maritimes en Afrique. Ils n'ont toutefois pas été élaborés de manière coordonnée, pour maintenir une vision commune de ce à quoi devrait ressembler l'architecture de la coopération sur le continent. Il en résulte une mosaïque d'institutions et d'instruments qui progressent dans leurs domaines de responsabilité respectifs, mais qui se heurtent à des lacunes et à des chevauchements dans la structure continentale au sens large.

L'objectif de cet événement est donc multiple :

- 1. Évaluer l'état actuel de l'architecture de la sécurité maritime autour de l'Afrique pour déterminer ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.
- 2. Identifier les lacunes et les chevauchements entre les différents éléments architecturaux.
- 3. Examiner comment l'architecture pourrait aider à répondre aux menaces émergentes ou en évolution.
- 4. Élaborer des recommandations sur la façon de transformer la mosaïque actuelle d'initiatives en un cadre plus fonctionnel.
- 5. Renforcer les relations existantes et en créer de nouvelles entre les professionnels maritimes du continent.

Fondamentalement, cet événement est conçu pour être un dialogue entre les États, les institutions et les experts africains. L'un des objectifs transversaux de cette manifestation est donc de reconnaître le potentiel de renforcement des capacités intra-africaines né de l'échange d'idées, d'enseignements et d'expériences entre professionnels africains de la mer. Enfin, un autre objectif primordial important est de faire l'expérience de la Namibie et d'entendre les Namibiens parler de leurs propres efforts pour sécuriser, gouverner et développer le domaine maritime.

Structure de l'atelier

Cet atelier, d'une durée de cinq jours, comprendra des séances plénières, des groupes de discussion, des exercices et une visite hors site. Les séances plénières se concentreront principalement sur l'écoute des professionnels maritimes africains sur diverses questions – défis et réussites – liées à l'architecture maritime autour du continent. Les brèves présentations seront suivies de séances de questions et réponses animées au cours desquelles les participants seront encouragés à partager leurs réflexions, à remettre en question leurs hypothèses et à réfléchir à des approches créatives. Les groupes de discussion seront l'occasion d'engager un dialogue avec d'autres États et institutions africains sur leurs expériences et leurs points de vue sur la manière de faire face aux menaces actuelles et futures qui pèsent sur le domaine maritime africain collectif, à la lumière des travaux réalisés au cours de la dernière décennie. En outre, une série d'exercices permettra de tester l'architecture coopérative de façon concrète à l'aide de scénarios réels ou réalistes. Cette réduction de la fracture stratégique-opérationnelle aidera à dégager certaines des questions qui doivent être abordées. Enfin, une visite hors site permettra aux participants d'interagir dans un cadre moins formel et de profiter ensemble de la beauté et de l'histoire de la Namibie.

Tous les programmes du CESA sont menés dans le cadre d'une politique stricte de nonattribution. Cela permet aux participants de contribuer et d'échanger leurs points de vue sans réserve, créant ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Des services d'interprétation simultanée seront assurés pour permettre à l'atelier de se dérouler en anglais, en français et en portugais. Tous les documents de l'atelier seront fournis dans ces langues.

Documents académiques

Ce Programme vise à fournir un document de référence utile et un point de départ pour les discussions ; il ne prétend pas offrir un traitement complet des questions ou contenir toutes les réponses. Relativement peu d'informations de qualité sont disponibles dans la littérature sur la sécurité maritime en Afrique. Le problème tient en partie au fait qu'une grande partie de l'analyse porte sur ce à quoi la sécurité est censée ressembler sur papier, plutôt que sur ce à quoi elle ressemble réellement dans la pratique. Pour savoir ce qui se passe réellement, il faut parler directement avec les dirigeants maritimes du continent. C'est en partie la raison pour laquelle un dialogue maritime panafricain s'impose.

Le présent Programme vise donc à compiler l'information et l'analyse les plus appropriées pour la présente discussion. Mais les principales ressources seront dans la salle – les experts et les praticiens qui consacrent leur vie à rendre le domaine maritime de l'Afrique plus sûr et plus sécurisé. Cet atelier vise à tirer parti de ces ressources et à accroître considérablement le réseau de professionnels qui peuvent s'entraider pour trouver des idées et de l'aide.

Toute la documentation de l'atelier sera affichée sur le site Web du CESA. Veuillez communiquer avec nous si vous avez du mal à accéder au site Web. Idéalement, nous aimerions amorcer une discussion sur les questions et les objectifs clés avant le début de l'atelier. Nos animateurs seront disponibles pour répondre à vos questions, discuter de vos points de vue sur le sujet et les documents académiques, partager vos expériences et examiner des études de cas pertinentes.

Préparation du Dialogue

Avant le Dialogue, nous encourageons tous les participants à prendre les mesures suivantes :

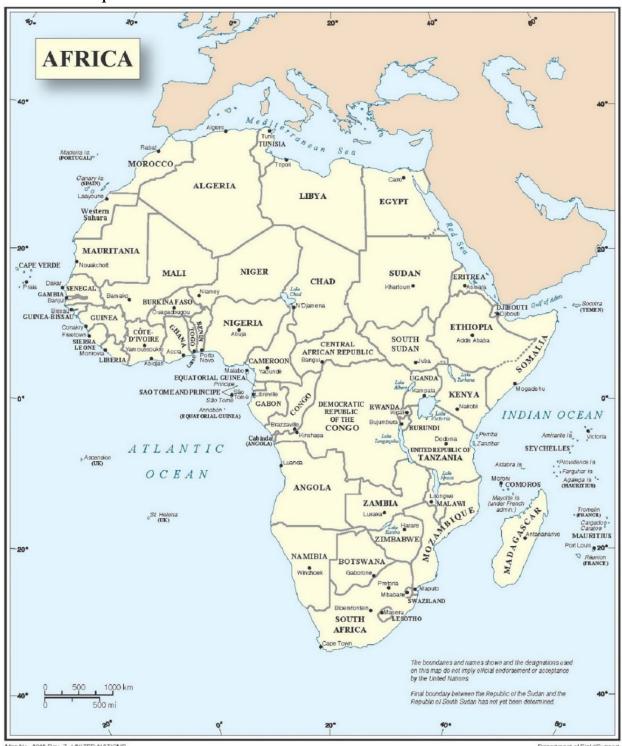
- 1. Lire ce Programme
- 2. Lire une partie ou la totalité des lectures recommandées.
- 3. Prendre le temps de réfléchir aux questions à discuter et d'y répondre.

- 4. Réfléchir aux expériences qui pourraient être pertinentes à partager avec le groupe.
- 5. Préparer des questions pour les participants d'autres parties du continent.

Méthodologie

La consultation et le partenariat sont les caractéristiques du processus d'élaboration des programmes du CESA. Des réunions consultatives formelles et informelles ont été organisées avec un large éventail d'experts nationaux, régionaux et internationaux, des représentants des gouvernements africains, des représentants des partenaires internationaux et des parties prenantes dans des entités gouvernementales américaines concernées pour déterminer la portée et l'orientation de cet atelier. Un certain nombre d'universitaires et de praticiens ont été particulièrement utiles dans l'examen du contenu et de la pertinence des documents académiques pour cet atelier.

Carte de l'Afrique



Map No. 4045 Rev. 7 UNITED NATIONS

Department of Field Support

Cartographic Section

SEANCE 1: ÉVOLUTION DANS LE PANORAMA DE LA SECURITE MARITIME

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Examiner comment les menaces à la sécurité maritime ont évolué en conséquence et indépendamment de l'architecture de la sécurité sur le continent ;
- Se renseigner sur l'évolution de la coopération en matière de sécurité maritime en Afrique au cours de la dernière décennie ;
- Comparer l'évolution de la coopération « sécurité maritime » à la coopération « protection des pêcheries » en Afrique au cours de la dernière décennie ;
- Fournir des réflexions sur les développements récents et comment ils affecteront ou seront affectés par l'architecture coopérative sur le continent.

Contexte

Beaucoup de choses sont en train de changer dans le domaine maritime de l'Afrique. L'accent est mis sur les aspects négatifs, en particulier les questions dramatiques telles que la piraterie, le terrorisme, la pêche illégale et certaines formes de trafic. Mais il y a aussi eu des développements incroyablement positifs ces dernières années. Alors que la criminalité est restée incontrôlée pendant de nombreuses années dans de nombreux endroits des eaux africaines, la criminalité maritime est désormais juxtaposée à l'amélioration constante de l'application des lois maritimes. En d'autres termes, les fonctionnaires maritimes et les criminels maritimes sont maintenant engagés dans une danse où l'on mène et l'on suit, et la question qui se pose à un moment donné est : qui contrôle ? Les États et les institutions africains ont mis en place une architecture de coopération à travers le continent pour tenter de prendre le contrôle de l'espace maritime et s'assurer qu'il est sûr, bien gouverné et capable d'être développé afin que l'économie bleue puisse prospérer. Mais étant donné la nature dynamique de la danse de l'application du droit maritime, une réévaluation constante est nécessaire pour s'assurer que les acteurs de la sécurité sont, à tout moment, soit en tête, soit au moins en train de mettre en place une approche réalisable pour prendre la tête. Cette session prévoit cette réévaluation.

D'une part, il est important de réfléchir à l'évolution des activités criminelles maritimes au cours des dernières années. De nouvelles tactiques, de nouveaux groupes organisés et de nouvelles tendances se manifestent partout sur le continent. En même temps, cependant, il est tout aussi important de réfléchir à la façon dont les activités d'application du droit maritime ont évolué au cours de la même période. Au cours de la dernière décennie, des initiatives telles que les Codes de conduite de Djibouti et de Yaoundé, les amendements de Djeddah à la Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique (connue sous le sigle anglais AIMS) 2050, la Charte de Lomé et de nombreuses stratégies régionales et sous-régionales ont défini des approches qui visent à lutter contre diverses insécurités maritimes. L'objectif principal de cet atelier est de répondre aux questions suivantes : l'architecture de la sécurité maritime fonctionne-t-elle ? Si ce n'est pas le cas, que faut-il faire pour que cela fonctionne ? Et si oui, que peut-on faire pour l'améliorer davantage ?

La présente séance vise donc à fournir le contexte clé de la discussion générale en passant en revue les développements récents, tant positifs que négatifs. Rien qu'au cours de la dernière année, de nouveaux ministères, de nouvelles stratégies et de nouvelles conférences sur l'économie bleue ont fait la preuve de l'importance accrue accordée à cette économie sur l'ensemble du continent. Dans le même temps, la communauté maritime et les institutions nationales et

internationales concernées sont confrontées à une augmentation importante de certaines menaces, notamment l'enlèvement contre rançon sur l'eau. Cette séance examine ce qui a changé et comment l'architecture de la coopération en matière de sécurité a réagi à ces changements. Enfin, la protection des pêcheries est un élément majeur de toute discussion maritime en Afrique. Mais la criminalité liée à la pêche est souvent mise dans le même sac que la gestion de la pêche, en la dissociant de l'« application de la loi » et en la considérant comme une tâche supplémentaire, plutôt que comme une fonction centrale de l'application de la loi maritime. Alors que la plupart des marines et des gardes-côtes des pays africains reconnaissent que les crimes liés à la pêche constituent une menace pour la sécurité et l'économie bleue, certains des mécanismes de coopération facilités par des acteurs extérieurs ont cherché à séparer les crimes liés à la pêche des autres activités d'application de la loi. Cette séparation a créé un filon que les criminels ont exploité. Et c'est exactement le genre de problèmes que cet atelier cherche à mettre en évidence et à aborder.

Questions à discuter :

- 1. Comment les défis en matière de sécurité maritime ont-ils évolué dans votre pays ou votre région au cours des cinq dernières années ? Comment vos approches en matière de sécurité ont-elles changé ?
- 2. Avez-vous remarqué une réaction aux efforts des forces de l'ordre?
- 3. Les menaces régionales sont-elles différentes des menaces nationales ?
- 4. L'architecture de sécurité dont vous faites partie s'est-elle révélée efficace pour renforcer les efforts nationaux en matière de sécurité maritime ?
- 5. Existe-t-il un décalage entre « sécurité maritime » et « protection des pêcheries » dans votre pays ? Région ?
- 6. Comment l'économie bleue a-t-elle été abordée dans votre pays ? Région ? Comment cela a-t-il affecté la sécurité maritime ?

Lectures recommandées :

Timothy Walker et Denys Reva, « Promising Signs of Africa's Global Leadership on Maritime Security », ISS Africa, 2019, disponible sur https://issafrica.org/iss-today/promising-signs-of-africas-global-leadership-on-maritime-security.

Timothy Walker et Denys Reva, «Harnessing Africa's Blue Economy», ISS Africa, 2018, disponible sur https://issafrica.org/iss-today/harnessing-africas-blue-economy.

« L'économie bleue de l'Afrique : A Policy Handbook », Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, disponible à l'adresse https://www.uneca.org/publications/africas-blue-economy-policy-handbook.

Eve de Coning et Emma Witbooi, « Towards a New 'Fisheries Crime' Paradigm: South Africa as an Illustrative Example », Marine Policy, vol. 60, 208-215, 2015, disponible sur https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1500189X.

Ian Ralby, « The Case for a Whole-of-Africa Maritime Dialogue » IGAD Maritime Affairs Newsletter, Vol. 3, Jul. 2018, pouvant être consulté sur : https://irconsilium.com/wp-content/uploads/2018/07/IMAN-July-18.pdf.

SEANCE 2: PREOCCUPATIONS NEGLIGEES EN MATIERE DE SECURITE MARITIME

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Identifier les préoccupations maritimes négligées ;
- Reconnaître l'importance des questions de santé et d'environnement pour la sécurité, la gouvernance et le développement maritimes ;
- Évaluer comment l'architecture de coopération pourrait être utilisée pour répondre aux préoccupations négligées en matière de sécurité maritime.

Contexte

L'ignorance des mers n'est plus le phénomène qu'elle était. Mais comme c'est le cas dans toutes les juridictions maritimes du monde, le processus d'établissement des priorités tend à créer des angles morts. Autour de l'Afrique, certaines questions maritimes reçoivent beaucoup d'attention, mais d'autres sont ignorées. Cette séance vise à mettre en lumière ces préoccupations négligées en matière de sécurité maritime. Il est indéniable que la santé publique dans le domaine maritime doit faire l'objet d'une plus grande attention. La flambée d'Ebola de 2014 à 2016 en Sierra Leone, au Libéria et en Guinée a fait prendre conscience à la communauté internationale que la maladie est un facteur potentiellement déstabilisateur non seulement au niveau national, mais aussi au niveau régional et même mondial. Depuis lors, cependant, les aspects maritimes des crises de santé publique ne sont pas entrés dans le dialogue général sur la sécurité maritime. Avec l'épidémie d'Ebola en République démocratique du Congo, qui se propage de plus en plus, et les maladies infectieuses qui s'installent dans les zones dévastées par le cyclone Idai, les responsables de la sécurité maritime et de la gouvernance maritime en Afrique doivent être prêts à faire face aux problèmes sanitaires et au mouvement maritime des maladies et de leurs vecteurs, notamment par les passagers et les marchandises en provenance des autres régions du monde qui arrivent en Afrique. Cette session vise à amorcer le processus de sensibilisation des dirigeants africains à ce besoin.

De plus, de nouvelles préoccupations en matière de sécurité commencent à apparaître, en partie grâce à la technologie, en partie grâce à quelques cas clés et en partie grâce à une plus grande attention accordée au continent en général. Le transbordement illégal en mer est l'une des principales préoccupations négligées en matière de sécurité maritime. Ceci a un certain nombre d'implications différentes. Tout d'abord, dans le contexte de la pêche - de nombreuses activités de pêche illicite, non réglementée et non déclarée utilisent le transbordement. Les opérations de pêche remplissent les navires géants en mer, qui ne débarquent jamais leurs prises et n'entrent jamais dans les ports du pays dont ils capturent le poisson. Il n'est donc pas surprenant qu'un autre contexte pour ceci soit celui de la traite des personnes. Ces opérations de transbordement en mer permettent aux trafiquants de transporter des marchandises illicites, voire des êtres humains, dans des régions entières sans toucher le rivage. Et le contexte le plus négligé a peutêtre été celui du marché du pétrole et du carburant. La technologie a récemment permis d'identifier les transferts entre navires de pétrole et de carburant en mer, ainsi que les opérations de soutage. Rien que dans le Golfe de Guinée, une société européenne a effectué plus de 300 transferts illégaux de ce type en mer au cours des deux dernières années. La pénalité par transfert peut atteindre 500 000 \$ par incident. Autrement dit, cette entreprise, qui n'est même pas nécessairement le plus grand contrevenant, pourrait être coupable de crimes qui, s'ils étaient poursuivis, rapporteraient 150 millions de dollars pour la région. L'une des raisons pour lesquelles les pénalités sont si élevées est que ces opérations comportent un risque élevé de déversements d'hydrocarbures. Comme le Gabon l'a récemment constaté, un tel déversement peut être très coûteux tant pour le milieu marin que pour les finances de l'État, surtout si les responsables ne sont pas identifiés. Les crimes contre l'environnement constituent une grave menace pour le travail que font les États et les régions d'Afrique pour sécuriser et gouverner l'espace maritime, assurer la sécurité et la souveraineté alimentaires, et développer l'économie bleue. Ces questions doivent être réglées.

Le trafic et la contrebande de marchandises « bénignes » sont quelque peu liés, et ce n'est certainement pas nouveau dans de nombreuses régions du continent. Le charbon de bois, le miel, les antiquités et le carburant sont parmi les biens les plus fréquemment utilisés par les groupes terroristes et les organisations criminelles transnationales. L'attention internationale accordée au charbon de bois en Afrique de l'Est a contribué à réduire la mesure dans laquelle il finance Al Shabab, mais les chiffres atteignent encore des millions de dollars. Inversement, trop peu d'attention a été accordée à la contrebande de carburant et à la mesure dans laquelle elle finance la criminalité transnationale organisée. Si le vol de pétrole au Nigeria a fait l'objet d'une large publicité, le vol et la contrebande de carburant continuent de menacer l'environnement marin et de faciliter d'autres menaces à la sécurité. Les espèces sauvages demeurent également une source majeure de financement pour les groupes criminels, et la lutte contre le trafic maritime d'espèces sauvages et d'ivoire doit être une priorité plus élevée. Enfin, le pillage et le trafic d'antiquités et de biens culturels n'ont pratiquement pas retenu l'attention en Afrique, mais les grandes opérations menées au Moyen-Orient ayant suscité de nouveaux marchés illégaux, l'appétit pour les biens culturels a augmenté et il faut veiller à ce que l'espace maritime africain ne devienne pas un lieu de commerce du patrimoine culturel.

Enfin, la traite des êtres humains et le trafic de migrants sont devenus une préoccupation majeure en Afrique. Un exposé a récemment révélé que 20 000 enfants vivent comme esclaves pour les opérations de pêche sur le lac Volta. Le trafic de migrants trans-méditerranéens et les itinéraires de la traite des êtres humains sont à l'origine d'une énorme controverse internationale depuis un certain nombre d'années. De nombreux pays d'Afrique ont été critiqués dans le rapport annuel du Département d'État des États-Unis sur la traite des personnes. Il faut faire davantage pour lutter contre le trafic de migrants et la traite des personnes en Afrique, tant au niveau intra-africain qu'international.

Questions à discuter :

- 1. Parmi les préoccupations de sécurité « oubliées » mentionnées, quelles sont celles que vous avez vécues comme une menace ? Quelles sont celles que vous avez intégrées dans votre planification ?
- 2. Quels autres problèmes de sécurité négligés avez-vous remarqués ?
- 3. Comment peut-on modifier les priorités pour répondre à ces préoccupations alors que les organismes d'application de la loi fonctionnent déjà avec des ressources insuffisantes ?
- 4. Comment la coopération pourrait-elle contribuer à répondre à certaines de ces préoccupations ?

Lectures recommandées :

Ian Ralby, « Trends in African Maritime Security », ACSS, 2019, disponible sur https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/.

Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, « Defining the Invisible Supply Chain », Conseil de l'Atlantique, 2019, disponible à l'adresse : https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/defining-the-invisible-supply-chain.

Ian Ralby, « The Criminal Side of Ebola », Huffington Post, 2014, disponible à l'adresse : https://www.huffingtonpost.com/opedspace/the-criminal-side-of-ebol_b_6088206.html.

SEANCE 3: L'ARCHITECTURE DU GOLFE DE GUINEE

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Revoir l'architecture actuelle de la coopération en matière de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée;
- Identifier les nouveaux développements dans la région tant positifs que négatifs liés à l'architecture;
- Donner des exemples d'endroits où l'architecture a fonctionné et où des secteurs à améliorer ont été révélés ;
- Analyser la trajectoire actuelle de ce qui se passera avec l'architecture au cours des cinq prochaines années.

Contexte

Aucune région d'Afrique et probablement aucune région du monde n'a connu un renforcement aussi rapide et aussi important de l'architecture de la sécurité maritime au cours des six dernières années que le Golfe de Guinée. Avec un ensemble en cascade d'instruments et d'institutions, les 26 États du Code de conduite de Yaoundé sont regroupés en 5 zones maritimes, chacune soutenue par des centres de coordination régionaux – un pour la CEDEAO (CREMAO), un pour la CEEAC (CRESMAC) – et servie au sommet par un Centre inter-régional de coordination (CIC) sous la responsabilité de trois organismes régionaux – CEDEAO, CEEAC et Commission du Golfe de Guinée (CGG). Une institution plus ancienne, soutenue par l'OMI, l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), a récemment signé un accord de coopération avec le CIC, faisant entrer l'industrie maritime dans le cercle des coopératives. L'Architecture de Yaoundé pour la sécurité et la sûreté maritimes (YAMSS) est de plus en plus développée, avec quelques exemples de réussite clés.

Le détournement du M/T MAXIMUS a été un test majeur pour la YAMSS et l'interdiction réussie de cette affaire en février 2016 a été un grand crédit aux efforts de coopération de la région. Cette affaire, cependant, a soulevé de nouvelles considérations. Certaines d'entre elles ont été abordées, mais d'autres demeurent un défi. Par exemple, quelle devrait être la structure de commandement et de contrôle entre les zones et entre les régions ? En cas de passage de la zone E à la zone D, la chaîne doit-elle passer du MOC nigérian au MMCC de la zone E, au CRESMAO au CIC au CRESMAC au MMCC de la zone D au MOC du Cameroun ? Il s'agit là d'une approche très inefficace et inefficiente, de sorte qu'il faut élaborer des procédures opérationnelles normalisées pour s'assurer que la YAMSS n'élimine pas certains obstacles à la coopération uniquement pour en créer de nouveaux.

De même, des cas récents ont mis en évidence la nécessité d'accords opérationnels dans d'autres zones. Bien que la zone D ait été une réussite pour ce qui est de surmonter les obstacles naturels à la coopération, y compris les questions de poursuite, et que la zone E ait fait l'objet d'un bon accord juridique, il reste encore beaucoup à faire pour rendre opérationnelles les zones et les centres de coordination CRESMAC et CRESMAO. Ceci dit, des progrès satisfaisants sont visibles dans l'ensemble du Golfe de Guinée.

Mais les choses changent. Le Maroc a demandé à adhérer à la fois à la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et au Code de conduite du Golfe de Guinée. Si elle était admise, la Mauritanie se verrait probablement offrir l'admission également. Cela crée une nouvelle dynamique potentielle, où la coopération géographique n'est pas aussi centrée sur une seule zone maritime. Le Maroc est beaucoup trop éloigné du Golfe de Guinée actuel pour être considéré comme faisant même partie de sa région au

sens large. En effet, il se peut qu'une nouvelle dynamique régionale impliquant la sûreté et la sécurité en Afrique atlantique (S2A2) soit à l'étude.

Questions à discuter :

- 1. L'architecture du Golfe de Guinée devrait-elle être pleinement opérationnelle avant d'envisager une extension ?
- 2. Le « Golfe de Guinée » est-il déjà un concept dépassé ?
- 3. La YAMSS est-elle trop compliquée lorsqu'on considère toutes les différentes entités apparentées ?
- 4. Quels devraient être les rapports entre la MOWCA et le CGG avec la YAMSS?
- 5. Quelles sont quelques-unes des principales leçons tirées des succès qui peuvent aider à influencer le développement futur dans le Golfe de Guinée ? Qu'en est-il des leçons à tirer pour les autres régions ?

Lectures recommandées:

Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, « The Gulf of Guinea is Ready for Maritime Security » CIMSEC, 2019, disponible sur : http://cimsec.org/the-gulf-of-guinea-is-ready-for-maritime-technology/39790.

Dirk Steffen, «West African Navies Coming of Age? », CIMSEC, 2016, disponible sur: http://cimsec.org/coming-of-age-of-the-west-african-navies/22919.

Ian Ralby, « A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea », Comparative Jurist, 2016, disponible sur : https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/.

Ian Ralby, Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals, Défense IQ, 2017, disponible sur: https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative.

SEANCE 4: L'ARCHITECTURE DE L'EST, DU SUD ET DE L'OCEAN INDIEN

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Examiner l'architecture actuelle de la coopération en matière de sécurité maritime en Afrique orientale, en Afrique australe et dans la partie africaine de l'Océan Indien;
- Identifier les nouveaux développements dans la région tant positifs que négatifs liés à l'architecture;
- Donner des exemples d'endroits où l'architecture a fonctionné et où des secteurs à améliorer ont été révélés ;
- Analyser la trajectoire actuelle de ce qui se passera avec l'architecture au cours des cinq prochaines années.

Contexte

La région Afrique orientale, Afrique australe – Océan Indien (AOA-OI) a connu un développement significatif au cours des deux dernières années. D'une part, les amendements de Djeddah au Code de conduite de Djibouti et le programme MASE ont fait progresser rapidement l'intégration de la région en matière d'application du droit maritime et d'autres considérations de sécurité maritime. D'autre part, le conflit au Yémen et la flambée du commerce de la drogue ont entraîné de nouvelles menaces et de nouveaux défis. L'extension du Code de Djibouti d'une initiative axée sur un seul crime – la piraterie – à une initiative de sécurité maritime à spectre complet via les amendements de Djibouti doit être saluée comme une évolution positive. En outre, il montre dans quelle mesure l'Est et l'Ouest s'influencent mutuellement. Le Code de Djibouti a servi de base au Code de Yaoundé qui, à son tour, a contribué à inspirer les amendements de Djeddah.

Parallèlement aux efforts de coopération fondés sur des codes, le programme MASE financé par l'UE a créé le Centre régional de coordination opérationnelle (RCOC) aux Seychelles et le Centre régional de fusion des informations maritimes (RMIFC) à Madagascar. Cette architecture produit des résultats. Si l'on ajoute à cela l'accent mis sur l'économie bleue à l'échelle régionale – comme en témoignent la Conférence sur l'économie bleue au Kenya, les travaux des Seychelles sur l'établissement et la mise en œuvre d'une stratégie pour l'économie bleue et les efforts d'autres pays de la région, comme l'Île Maurice, la région AOA-OI a de quoi se féliciter de son élan significatif. Mais il y a aussi de nouveaux défis à relever.

La drogue menace le tissu social de la région, car l'héroïne circule de plus en plus de l'Asie vers l'Europe en passant par l'Afrique de l'Est. Les armes font l'objet d'un trafic plus régulier dans la région, et la présence continue d'armureries flottantes suscite des inquiétudes pour la sécurité et la sûreté régionales. La contrebande de charbon de bois vers le Moyen-Orient aide à financer le terrorisme d'Al Shabab. Et la criminalité innovante et les nouvelles menaces pour la sécurité émanant du Moyen-Orient constituent un risque pour la stabilité régionale.

Questions à discuter :

- 1. Le financement du programme MASE par l'UE diminue-t-il son importance ?
- 2. Les amendements de Djeddah ont-ils besoin d'un soutien international pour être mis en œuvre?
- 3. Que peut apprendre le reste du continent de la région AOA-OI?

- 4. Comment d'autres initiatives de coopération dans d'autres parties du continent peuvent-elles être coordonnées avec les blocs coopératifs de la région AOA-OI ?
- 5. Faut-il penser à la « Sûreté et la Sécurité dans la partie africaine de l'Océan Indien » comme dans l'Atlantique ?
- 6. Qui est exclu des structures actuelles?

Lectures recommandées :

Damian Carrington, « Debt for Dolphins : Seychelles Creates Huge Marine Parks in World's First Finance Scheme », The Guardian, 22 février 2018, pouvant être consulté sur : https://www.theguardian.com/environment/2018/feb/22/debt-for-dolphins-seychelles-create-huge-new-marine-parks-in-world-first-finance-scheme.

Catherine Soi, « Kenya's Blue Economy : Making Ocean Resources Sustainable », Al Jazeera, 29 novembre 2018, pouvant être consulté sur : https://www.aljazeera.com/news/2018/11/kenyas-blue-economy-making-ocean-resources-sustainable-181129104141202.html.

- « Conférence internationale sur l'économie bleue durable à Nairobi, Kenya : Significant Progress in Regional Cooperation in Promoting Maritime Safety and Security », RMIFC, 2019, disponible à l'adresse : http://crfimmadagascar.org/en/others/conference-internationale-sur-leconomie-bleue-durable-au-nairobi-kenya-une-avancees-consequente-effectuee-en-matiere-de-cooperation-regionale-dans-la-promotion-de-la-securite-et-la-surete-maritime/.
- « Regional Maritime Piracy Agreement Broadened to Cover other Illicit Maritime Activity », OMI, 2017, disponible à l'adresse : http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/4-dcoc-widened.aspx.

SEANCE 5: L'ARCHITECTURE DU NORD

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Revoir l'architecture actuelle de la coopération en matière de sécurité maritime en Afrique du Nord ;
- Identifier les nouveaux développements dans la région tant positifs que négatifs liés à l'architecture;
- Donner des exemples d'endroits où l'architecture a fonctionné et où des secteurs à améliorer ont été révélés ;
- Analyser la trajectoire actuelle de ce qui se passera avec l'architecture au cours des cinq prochaines années.

Contexte

De toutes les régions d'Afrique, l'architecture de la coopération en matière de sécurité dans le Nord a probablement été la moins médiatisée, même si elle est la plus ancienne. Le 5+5, établi dans les années 1990, est un régime de coopération bien distinct des autres parties du continent. Ce mécanisme relie l'espace maritime entre l'Afrique du Nord et l'Europe du Sud, réunissant les États du Portugal, de l'Espagne, de la France, de l'Italie et de Malte avec la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye. Il s'agit non seulement d'un exemple, lancé en 1983 et opérationnel depuis 1990, de coopération à large spectre qui va au-delà de la sécurité maritime, mais c'est aussi un exemple de la manière dont les États peuvent coopérer aux niveaux régional et inter-régional malgré les tensions bilatérales. La frontière entre le Maroc et l'Algérie est fermée depuis des décennies, et les relations entre voisins restent tendues. Pourtant, le Maroc et l'Algérie, ainsi que les autres États de la région, sont en mesure de coopérer entre eux en matière de sécurité maritime grâce à leur participation au 5+5. Si, dans de nombreux cas, la coopération en matière de sécurité maritime n'a eu lieu qu'en raison des relations entre certains États et même certaines personnes, le 5+5 montre que les avantages partagés de la coopération en matière de sécurité maritime peuvent en fait inciter les États et les personnes à surmonter leur animosité et à poursuivre un intérêt commun en collaboration.

En ce qui concerne les menaces, le trafic illicite de migrants reste un problème en Méditerranée. En outre, les retombées du conflit en Libye soulèvent le spectre du terrorisme dans la région, la radicalisation étant une réelle préoccupation. Ce débordement est lié à la contrebande prolifique de carburant qui sert à financer une partie des activités des militants et des terroristes. Alors qu'une grande partie de ce carburant est acheminée en Europe, la contrebande transfrontalière dans le nord de l'Afrique, y compris par voie maritime, affaiblit l'état de droit dans la région et diminue la sécurité aux frontières.

Questions à discuter:

- 1. Le Nord a-t-il besoin d'un « Code de conduite » ?
- 2. L'Afrique atlantique fonctionne-t-elle comme un concept ? Qu'en est-il de la Namibie et de l'Afrique du Sud ? Qu'arriverait-il au 5+5 ?
- 3. Est-il préférable de garder les initiatives de coopération de petite taille ou est-ce qu'un bloc plus large profite à un plus grand nombre de pays ?
- 4. L'extension de l'architecture de Yaoundé implique-t-elle l'introduction de nouveaux défis dans son champ d'application, comme le trafic de carburant et le trafic de migrants en Méditerranée ?

Ou devrait-elle être perçue comme apportant de nouvelles ressources dans le bercail ? Et cela signifie-t-il que la piraterie dans le Golfe de Guinée serait un problème pour le Nord ?

5. Que peut apprendre le reste du continent du 5+5?

Lectures recommandées :

L'Initiative de défense 5+5, 5+5, disponible à l'adresse suivante : https://www.defense.gouv.fr/english/dgris/international-action/allies-and-partners/5-5-defence-initiative.

« Multi Million Fuel Smuggling Operation Coordinated from Malta », Times of Malta, 3 mai 2018, disponible à l'adresse : https://www.timesofmalta.com/articles/view/20180503/local/multi-million-fuel-smuggling-operation-coordinated-from-malta.678130.

« Trafic illicite de migrants », Migration Data Portal, 2018, disponible à l'adresse suivante : https://migrationdataportal.org/themes/smuggling-migrants.

SEANCE 6: L'ARCHITECTURE CONTINENTALE

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Revoir la Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique 2050;
- Évaluer dans quelle mesure les activités régionales et la vision continentale s'alignent et dans quelle mesure elles diffèrent ;
- Examiner l'approche panafricaine de la recherche et du sauvetage par rapport à la sécurité maritime ;
- Discuter du rôle de l'Union africaine dans une approche panafricaine de la sécurité, de la gouvernance et du développement maritimes.

Contexte

La Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique (AIMS) 2050 a été adoptée par l'Union africaine (UA) en 2014. Elle présente une vision pour le domaine maritime de l'Afrique au cours des prochaines décennies et fournit une ambition utile pour sécuriser, gouverner et développer l'espace maritime du continent. Malheureusement, cependant, il n'y a personne à l'UA qui possède le portefeuille (et donc le mandat) ou l'expertise maritime au niveau stratégique pour véritablement défendre la stratégie et faire avancer sa mise en œuvre. Il n'y a pas de gardien de la stratégie. De même, en 2016, le Sommet de Lomé de l'UA n'a pas réussi à célébrer l'excellent travail accompli aux niveaux inter-régional, régional et sous-régional, ni à fournir un mécanisme permettant de recueillir les points de vue tout au long du processus de mise en œuvre pour faire en sorte que le continent progresse à l'unisson avec l'UA. Sans un champion de la sécurité maritime, l'UA ne peut s'attendre à ce que l'AIMS 2050 ou la Charte de Lomé portent leurs fruits sous ses propres auspices. En outre, l'ajout de l'économie bleue au pilier de l'agriculture et du développement de l'UA dans le cadre de la restructuration à venir garantit que la sécurité maritime, la gouvernance et le développement ne seront pas abordés conjointement à l'UA dans les années à venir. Il est impératif de réfléchir à la meilleure façon de faire fonctionner l'architecture à l'échelle du continent. Ceci dit, certains éléments existent à l'échelle du continent. La Fédération Africaine de Sauvetage Maritime a été active dans la promotion de la sécurité maritime tout autour du continent. L'engagement entre la Fédération et les États, ainsi qu'avec les centres régionaux de coordination du sauvetage maritime (CRCSM), a cherché à améliorer la capacité des États et des régions à répondre aux signaux de détresse ou à d'autres urgences en mer. Toutefois, les mêmes acteurs qui sont responsables de la sécurité maritime sont souvent aussi ceux qui sont responsables des opérations de sécurité maritime. Par conséquent, l'approche de la sécurité maritime à l'échelle du continent peut être un moyen de renforcer cette approche.

Compte tenu du succès de certaines initiatives régionales, l'autre question clé pour le continent est la suivante : en dépit de toute vision à l'échelle du continent, comment les différentes poches de succès peuvent-elles s'unir pour se renforcer mutuellement ? En d'autres termes, comment le bon travail accompli dans les régions du Golfe de Guinée, du Nord et de l'AOA-OI peut-il être mieux coordonné pour produire une approche globale de la sécurité maritime en Afrique, même sans la participation de l'UA ?

Enfin, il est de plus en plus admis que l'expression « pas de navigation, pas de produits à acheter » s'applique aussi bien aux États enclavés qu'aux États côtiers, insulaires et archipélagiques. Si les États enclavés n'ont pas accès à des espaces maritimes sûrs et sécurisés, ils ne peuvent pas bénéficier du commerce maritime international – ni importations, ni exportations. De plus, certains de ces États

enclavés ont de grands lacs et rivières navigables qui offrent certaines des mêmes possibilités économiques bleues et posent certaines des mêmes menaces à la sécurité maritime que les États côtiers. L'inclusion de tous les États africains dans l'architecture de la sécurité maritime est donc vitale pour assurer son succès final.

Questions à discuter :

- 1. Quel devrait être le rôle de l'UA dans la sécurité, la gouvernance et le développement maritimes en Afrique ?
- 2. Quelles autres approches à l'échelle du continent pourraient contribuer à créer un régime de coopération maritime pour l'ensemble de l'Afrique, même en l'absence d'un gardien à l'UA ?
- 3. Que peut-on faire pour faire progresser l'AIMS 2050 et la Charte de Lomé aux niveaux national, zonal, régional et inter-régional ?
- 4. Comment mieux faciliter la coopération inter-régionale?

Lectures recommandées:

Ulf Engl, « The African Union, The African Peace and Security Architecture, and Maritime Security », Friedrich Ebert Stiftung, (2014) http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10878.pdf.

Timothy Walker, « Reviving AU's Maritime Strategy », ISS Policy Brief, février 2017, http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/36352/1/policybrief96.pdf?1.

Barthélemey Blédé et Timothy Walker, « Fulfilling the Promise of the Lomé Maritime Summit », ISS, 21 octobre 2016, https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit.
Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique 2050, UA, https://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_FR.pdf.

« Morocco Becomes Africa's Search and Rescue Training Hub », JOC, 15 juillet 2015, disponible sur : https://www.joc.com/maritime-news/morocco-becomes-africas-search-and-rescue-training-hub_20150715.html.

SEANCE 7: L'EXPERIENCE DE LA NAMIBIE

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Écoutez ce que la Namibie a à dire sur ses efforts nationaux pour sécuriser, gouverner et développer son domaine maritime ;
- Découvrez ce qui a fait le succès de la Namibie dans la lutte contre les flottes de pêche en haute mer;
- Comprendre l'expérience de la Namibie en dehors des Codes de conduite.

Contexte

La Namibie est le seul pays, de l'Égypte au Sénégal, à ne pas figurer dans l'un des deux codes de conduite. C'est aussi le seul pays d'Afrique côtière qui ne fait pas partie du Code de Yaoundé, du Code de Djibouti ou du 5+5. Le voisin de la Namibie au nord est membre de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), est membre de la Commission de développement de l'Afrique australe (SADC), est le siège du Code de conduite du Golfe de Guinée, fait partie de la zone A de la CEEAC, bénéficie du soutien du CRESMAC, est directeur adjoint du Centre de coordination inter-régional et a signé le Code de conduite de Yaoundé. Parmi ces instruments et institutions, la Namibie n'est membre que de la SADC. Pourtant, la Namibie est souvent présentée par les universitaires et les décideurs politiques d'autres régions du monde comme un cas d'étude majeur pour la protection de ses eaux – à la fois la mer territoriale et, surtout, sa ZEE – contre la pêche INN et en particulier contre les flottes de pêche en haute mer.

Cette séance offre à nos hôtes l'occasion de nous faire part de leur expérience. Qu'est-ce que c'est que d'être en dehors de tous ces efforts de coopération ? Comment ce pays a-t-il réussi à gérer un tel succès reconnu à l'échelle internationale ? Comment aimerait-il procéder dans les années à venir dans le cadre de la vision à l'échelle du continent en matière de sécurité, de gouvernance et de développement maritimes ?

Questions à discuter :

- 1. Avant cette présentation, que saviez-vous de l'expérience namibienne ?
- 2. Que pourriez-vous en apprendre?
- 3. Comment resterez-vous en contact avec la Namibie après cet événement?

Lectures recommandées:

- « Profils des pêches et de l'aquaculture : The Republic of Namibia », FAO, 2015, disponible à l'adresse : http://www.fao.org/fishery/facp/NAM/en.
- « Namibia Scoops High Profile Award at UN Biodiversity Summit », Africa Newswire, 2012, disponible sur: https://africanewswire.za.com/namibia-scoops-high-profile-award-at-un-biodiversity-summit/.

Laura Huggins, « Escrime des pêches en Namibie et au-delà : Lessons from the Developing World », PERC, 2011, pouvant être consulté sur : https://www.perc.org/wp-content/uploads/old/ps49_fisheries_namibia.pdf.

SEANCE 8: LACUNES ET CHEVAUCHEMENTS

Format : Discussion animée en plénière

Objectifs de la séance :

- Identifier les écarts entre les différents éléments de l'architecture zonale, régionale et interrégionale;
- Identifier les chevauchements entre les différents éléments de l'architecture de sécurité maritime ;
- Distinguer les chevauchements acceptables des doubles emplois inutiles ou problématiques ;
- Détailler les points à améliorer ou à clarifier ;
- Envisager des approches pour résoudre les lacunes et les chevauchements.

Contexte

Autour du continent, il y a de nombreuses lacunes et de nombreux chevauchements. Certains sont de longue date, d'autres nouveaux, d'autres à venir. Dans le Golfe de Guinée, même le diagramme des institutions devient confus : où se situe la MOWCA ? Quel est le rôle du CGG ? Comment les institutions stratégiques et opérationnelles se recoupent-elles ? Au Nord, peu de gens en dehors de la région connaissent le 5+5, mais que lui arrivera-t-il si le Maroc et la Mauritanie rejoignent l'YAMSS ? L'Égypte devrait-elle faire partie de ce mécanisme du nord de l'Afrique ? Et est-ce que quelque chose doit être fait pour renforcer la coopération dans la mer Rouge. Alors que le Code de Djibouti et les amendements de Djibouti couvrent ce domaine, le programme MASE n'en couvre qu'une partie. Dans la région AOA-OI, comment devrait-on aborder la question de la plongée avec les crimes liés à la pêche ? Et est-ce important que la Namibie ne fasse pas partie des autres mécanismes inter-régionaux ?

Il s'agit d'une session pour discuter, en tant que groupe, des anomalies, des incohérences et des confusions de l'architecture de la sécurité maritime sur le continent. C'est l'occasion à la fois d'exprimer ses préoccupations et de proposer des solutions.

Questions à discuter :

- 1. Une carte ou un organigramme des instruments de la sécurité maritime en Afrique reflète-t-il une carte ou un organigramme des institutions de la sécurité maritime en Afrique ?
- 2. D'après votre expérience, quelle est la différence entre la coopération en matière de sûreté maritime sur papier et la coopération en matière de sûreté maritime sur l'eau ? Comment le document peut-il aider à améliorer la pratique ? Comment la pratique peut-elle aider à améliorer ce qui est écrit sur le papier ?
- 3. Quelles sont les lacunes qui sont acceptables, celles qui sont problématiques ? Quels sont les chevauchements utiles, ceux qui font double emploi ?
- 4. Quels mécanismes doivent être renforcés ? Y a-t-il des institutions qui doivent être fermées ? Y a-t-il des mécanismes qui font totalement défaut ?
- 5. Comment les différentes régions peuvent-elles se connecter ?

Lectures recommandées:

Raymond Gilpin, Sécurité et sûreté maritimes : Crucial pour l'avenir stratégique de l'Afrique, 2016, https://africacenter.org/spotlight/maritime-safety-security-crucial-africas-strategic-future/.

SEANCE 9: DE MESURES DISPARATES A UN VERITABLE CADRE DE TRAVAIL

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Présenter des propositions sur la façon de régler les problèmes soulevés au cours de la semaine ;
- Explorer des moyens pratiques de faire progresser l'efficacité de l'architecture ;
- Explorer les moyens de faire progresser l'harmonisation juridique ;
- Revenir sur les préoccupations négligées en matière de sécurité et réfléchir à la façon d'y répondre ;
- Discuter des possibilités réalistes de faire fonctionner l'architecture au cours des cinq prochaines années.

Contexte

L'objectif de cet atelier étant de clarifier l'architecture de la coopération en matière de sécurité maritime sur le continent en engageant un dialogue maritime à l'échelle de l'Afrique, cette session finale vise à exploiter les idées de la discussion tout au long de la semaine et à avancer quelques propositions pour les prochaines étapes. Sans critiquer les excellents efforts de coopération maritime autour du continent, le tableau actuel est une mosaïque avec différentes poches de fonctionnalité. L'objectif est de créer un cadre qui permette des approches diverses, tout en assurant une sécurité maritime de qualité sur l'ensemble du continent. Cette session servira de plateforme pour les efforts futurs visant à faire en sorte qu'une approche panafricaine de la sécurité, de la gouvernance et du développement maritimes devienne une réalité.

Questions à discuter :

- 1. Quelles approches d'autres régions ou initiatives pourraient fonctionner dans votre région ? Comment votre région peut-elle travailler avec d'autres pour partager des leçons, des avertissements et des idées ?
- 2. Que faut-il faire ensuite pour que la coopération inter-régionale autour de l'Afrique devienne réalité ?
- 3. Quelles mesures peuvent être prises aux niveaux national, zonal, régional, inter-régional et continental pour faire progresser la sécurité maritime d'une manière cohérente et claire afin que l'architecture soit unifiée dans un cadre fonctionnel ?
- 4. Que pouvez-vous faire personnellement et que peut faire votre institution pour aider à la fois à clarifier l'architecture maritime en Afrique et à promouvoir une approche panafricaine de la sécurité, de la gouvernance et du développement maritimes ?