



**La sûreté et la sécurité maritimes :
Améliorer la sécurité maritime autour
de l'Afrique**

Programme

**Victoria aux Seychelles
du 19 au 23 mars 2018**

CONTENUS

À Propos Du Centre D'études Stratégiques De L'Afrique

Vue d'ensemble du programme

Séance 1 : L'insécurité maritime autour de l'Afrique

Séance 2 : Les initiatives sur la sécurité maritime autour de l'Afrique

Séance 3 : Les piliers stratégiques

Séance 4 : Comprendre le domaine maritime

Discours liminaire : Sécuriser l'économie bleue

Séance 5 : Le partage de renseignements et la coordination – internes et externes

Séance 6 : Des opérations d'interdiction maritime

Séance 7 : Juger des criminels maritimes

Discours liminaire : Statuer et sanctionner des crimes maritimes

Séance 8 : L'harmonisation

Séance 9 : La discussion plénière sur les leçons et les étapes suivantes

À PROPOS DU CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

Depuis sa création en 1999, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique sert de forum de recherche, de programmes académiques 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, en soutien à la politique des États-Unis à l'égard de l'Afrique.

VISION

La sécurité pour tous les Africains défendus par des institutions efficaces et responsables devant les citoyens.

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique s'est donné pour mission de concrétiser la vision d'une Afrique sans violence armée organisée et garantie par des institutions africaines déterminées à protéger les citoyens du continent. Cet objectif souligne l'engagement du Centre à contribuer à obtenir des résultats tangibles en collaborant avec ses partenaires africains, qu'il s'agisse de militaires et de civils, d'institutions publiques, privées ou de la société civile au niveau national ou régional. Chacun à un rôle important à jouer en vue d'atténuer les facteurs complexes de conflit sur le continent. La responsabilité vis-à-vis des citoyens constitue un élément important de notre vision, car elle conforte la notion que pour être efficaces, les institutions de sécurité doivent non seulement être « fortes », mais aussi être attentives aux droits et à la protection des citoyens.

MISSION

Faire progresser la sécurité en Afrique en favorisant l'entente, en offrant une plateforme de confiance favorable au dialogue, en créant des partenariats durables et en catalysant des solutions stratégiques.

La mission du Centre d'études stratégiques de l'Afrique est basée sur la production et la diffusion du savoir par la recherche, les programmes académiques, la communication stratégique et à travers les chapitres communautaires. Sur la base d'expériences pratiques et d'enseignements acquis sur les efforts accomplis en matière de sécurité sur le continent, le Centre génère des perspectives et des analyses pertinentes qui pourront renseigner les praticiens et les décideurs politiques sur les problèmes de sécurité les plus pressants à relever. Reconnaissant que répondre aux graves défis ne peut se s'accomplir que par des échanges sincères et réfléchis, le Centre met à la disposition de ses différents partenaires des plateformes virtuelles ou de communication directe qui leurs permettent d'échanger des points de vues sur les priorités et les bonnes pratiques. Ces échanges multiplient les relations qui, à leur tour, sont maintenues au fil du temps par le biais de chapitres communautaires, de communautés d'intérêt, de programmes de suivi du Centre et par un dialogue permanent entre les participants et le personnel du CESA. Ce dialogue, imprégné des expériences vécues et de nouvelles analyses, permet aux partenaires du Centre de se former en continu et agit comme catalyseur en vue d'actions concrètes.

MANDAT

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique est un organisme du Département de la défense des États-Unis, créé et financé par le Congrès américain, pour l'étude des problèmes de sécurité se rapportant à l'Afrique et sert de forum de recherche bilatérale et multilatérale, de communications, d'échange d'idées et de formations ouvert aux civils comme aux militaires. (10 U.S.C 342)

VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME

L'introduction

Le Centre d'études stratégiques sur l'Afrique (CESA) soutient la politique des États-Unis sur l'Afrique en travaillant avec des pays africains pour fournir la sécurité pour tous les Africains qui ont des institutions efficaces qui sont responsables envers leurs citoyens. Depuis sa création en 1999, le Centre africain encourage la démocratie et augmente le professionnalisme dans le secteur de sécurité africain avec des programmes qui promeuvent l'interaction productive parmi des chefs militaires et civils principaux et l'établissement de réseaux professionnels viables. Il a fourni un forum du style académique pour les professionnels africains associés avec la sécurité pour identifier et évaluer les menaces actuelles et émergentes, pour convenir des stratégies et des responsabilités partagées pour la sécurité nationale et régionale et pour renforcer les meilleures pratiques reconnues internationalement dans leurs sphères variées d'activité. Le programme du Centre pour d'anciens participants promeut le réseautage avec les pairs entre des milliers d'individus qui ont participé à ces programmes en leur donnant la possibilité de continuer le dialogue et la collaboration sur des questions importantes de sécurité après leur retour à leur pays.

Le Contexte

En juillet 2017, le CESA a accueilli un atelier sur la Coordination de la sécurité maritime inter-régionale à Yaoundé au Cameroun. Cet événement a souligné naturellement le grand progrès de la décennie dernière en ce qui concerne la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique. Il s'est concentré naturellement sur les choses qu'on doit améliorer, mais il a aussi révélé de nombreuses leçons et expériences positives nées des efforts admirables autour du continent. Pourtant, ce qui était peut-être le plus remarquable était le fait qu'il a donné la possibilité aux participants – et pour beaucoup, leur première possibilité – de rencontrer leurs homologues d'autres régions du continent. La réponse écrasante de l'atelier était une demande pour plus de possibilités de participer au commerce des idées entre les parties différentes de l'Afrique. Le but de cet atelier est de fournir une telle possibilité.

Depuis de nombreuses années, les efforts du « renforcement des capacités » en ce qui concerne la sécurité maritime en Afrique comprennent des experts qui viennent en dehors du continent qui travaillent avec des états et des régions africains pour améliorer des aspects variés de la gouvernance, de la sécurité et du développement maritimes. Pourtant, pendant cette période, plusieurs états ont pris les leçons offertes par des partenaires internationaux et les ont adaptées à leur contexte local pour les rendre efficaces en mer d'une manière que le monde n'avait pas encore vue. Les experts principaux du monde sur la sécurité maritime africaine sont incontestablement des professionnels maritimes africains. Le moment est donc venu pour l'évolution du renforcement des capacités. Bien que des partenaires internationaux aient toujours un rôle

important à jouer, la norme doit être le renforcement des capacités entre Africains sur la sécurité maritime. Cet atelier cherche à promouvoir un dialogue panafricain sur la sécurité maritime dans lequel des professionnels maritimes africains peuvent échanger des idées, des leçons apprises, des expériences et des échecs entre eux et peuvent créer un réseau de praticiens à travers tout le continent.

Un thème principal de l'insécurité maritime est que les criminels se concentrent sur les joints et les lignes de démarcation entre les états et les régions pour les exploiter d'une manière efficace. C'est seulement en développant la communauté panafricaine de la sécurité maritime que le continent peut atteindre la sécurité maritime panafricaine envisagée dans la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (Stratégie AIM 2050). Les états et les régions africains ont beaucoup de choses à apprendre les uns des autres sur la sécurité maritime.

Cet atelier portera sur les questions principales de la stratégie maritime et il se concentrera sur des aspects variés de la sécurité maritime, de la gouvernance et du développement, y compris les processus pangouvernementaux, le contrôle et la surveillance, le partage de l'information, les opérations d'interdiction, la poursuite et le jugement. Enfin, et la chose la plus importante, il cherchera à identifier les prochaines étapes concrètes pour adopter une approche panafricaine à la sécurité maritime pour transformer le concept en réalité.

La structure de l'atelier

Cet atelier, de cinq jours, comprendra des discours liminaires par des figures marquantes dans le domaine de la sécurité maritime et le développement ; des séances plénières qui s'appuient sur l'expertise stratégique, politique, académique et opérationnelle ; des séances de discussion dans lesquelles on encourage les participants à partager leurs idées sur les sujets qui leur viennent à l'esprit ; et les visites aux sites à des institutions de la sécurité maritime dans le pays hôte ou la région hôte. Les séances plénières comprendront des discours par des experts sur des sujets spécifiques ou fourniront la possibilité de profiter de l'expérience maritime dans des régions autour du continent. Les courtes présentations seront suivies par des séances modérées de questions et de réponses pendant lesquelles on encouragera les participants à partager leurs expériences, à questionner leurs hypothèses et à considérer des approches d'une manière créatrice. Les discussions en petits groupes se concentreront sur la solution de problèmes. On encouragera les participants à partager leurs perspectives et à profiter les uns des autres. Une équipe d'animateurs expérimentés travaillera avec les participants pour accomplir ce but. Les visites aux sites comprendront une visite au tribunal où beaucoup de procès de piraterie au monde ont eu lieu, des visites aux centres régionaux pour la sécurité maritime à Victoria et la visite à un boutre pirate qu'on utilise maintenant pour des fins de formation.

On organise tous les programmes du Centre africain en conformité avec une politique stricte de non-attribution. Ceci permet aux participants de contribuer et d'échanger leurs opinions sans réserve, créant ainsi un environnement efficace et producteur pour l'apprentissage. On fournira

une interprétation simultanée en anglais, en français et en portugais pour cet atelier. On fournira tous les documents de l'atelier dans ces trois langues.

Les documents scolaires

Le but de ce programme est de fournir un document de référence utile et un point de départ pour des discussions ; il ne prétend ni offrir un traitement compréhensif sur des questions ni contenir toutes les solutions. Ce programme cherche donc à colliger l'information et l'analyse les plus pertinentes à cet atelier. Mais les ressources principales seront dans cette salle – les experts et les praticiens qui consacrent leurs vies à rendre le domaine maritime africain plus sûr et plus sécurisé. Le but de cet atelier est expressément de profiter de ces ressources et de bien augmenter le réseau des professionnels qui peuvent se contacter pour des idées et de l'aide.

On mettra toute la documentation de l'atelier sur le site web du Centre africain. Vous recevrez un courrier électronique qui contiendra de l'information pour connecter à ce site web. Veuillez nous contacter si vous avez du mal à connecter avec ce site web. Nous aimerions idéalement initier des discussions sur les questions et les objectifs principaux avant le commencement de l'atelier. Nos animateurs seront disponibles pour répondre à vos questions, pour parler de vos perspectives sur la question et sur les documents scolaires, pour partager des expériences avec vous et pour examiner des études de cas pertinents.

La préparation académique

La consultation et le partenariat sont les emblèmes du processus du développement du programme du Centre africain. Le Centre a tenu des réunions consultatives formelles et informelles avec une vaste gamme d'experts nationaux, régionaux et internationaux et avec des représentants de gouvernements africains, avec des représentants de partenaires internationaux et avec des parties prenantes d'entités gouvernementales américaines pour déterminer la portée et le focus de cet atelier. Plusieurs professeurs et praticiens nous ont aidés à réviser le contenu et la pertinence des documents scolaires pour cet atelier.

SEANCE 1 : L'INSECURITE MARITIME AUTOUR DE L'AFRIQUE

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Identifier les menaces actuelles, évolutives et émergentes autour du continent ;
- Discuter comment les criminels réagissent aux efforts policiers autour du continent ;
- Comprendre les différences dans le comportement criminel dans les parties différentes du continent ;
- Reconnaître l'importance de partager des expériences pour apprendre d'autres régions pour qu'on soit préparé pour de nouvelles menaces et pour empêcher les criminels de jouer des pays ou des régions différents les uns contre les autres.

Le Contexte

L'insécurité maritime n'est pas un nouveau phénomène en Afrique. Mais beaucoup d'états viennent d'y faire face ces dernières années. Au fur et à mesure que les efforts policiers augmentent, le calcul de risque/récompense pour les criminels a commencé à changer. Avec ce changement, il y a une nouvelle dynamique criminelle parce que les criminels innovent pour éviter la capture. Cette évolution criminelle coïncide avec l'emploi augmenté de l'espace maritime autour du monde entier où ils commettent des actes criminels de toutes sortes. Dans certains cas, une activité criminelle apparemment bénigne—comme la contrebande de carburant ou de minérales—devient la source principale du financement pour des groupes terroristes et des organismes criminels transnationaux qui menacent la paix, la sécurité, la stabilité et la prospérité des pays dans lesquels ils opèrent. L'insécurité maritime est donc une menace qui peut éroder les bases mêmes de l'état si on l'ignore.

Il y a maintenant des instruments variés qui entérinent une longue liste croissante des menaces de la sécurité maritime. Il n'y a pas de secret : la piraterie ; le vol à main armée en mer ; le trafic de toute sortes, y compris les drogues, les armes, les antiquités et les êtres humains ; la pêche non déclarée, non réglementée et illégale ; le déversement et la pollution de l'environnement ; l'extraction de sable ; l'abattage et le déversement de palétuviers et de végétation côtière ; le terrorisme maritime ; le vol du pétrole et du carburant ; le pillage des sites du patrimoine culturel subaquatique et le vol de propriété culturelle ; le passage de clandestins, de charbon, de contrefaçon, de carburant, de minéraux, de produits pharmaceutiques et de contrebande.

Les énumérer est une chose, mais les voir directement et engager les criminels qui commettent ces crimes est une autre chose. Pour faire face à la situation réelle en mer, on doit constamment tenir compte de et adapter ses approches stratégiques—aux niveaux nationaux, zonaux, régionaux, interrégionaux et continentaux. Il n'y a aucune raison de protéger des états contre des menaces auxquelles ils ne font pas face en ignorant réellement la réalité de l'insécurité maritime. Dès qu'un état peut évaluer régulièrement ses défis tels qu'ils sont—pas tels qu'ils étaient ou tels qu'ils sont dans d'autres pays—il peut commencer à comprendre la dynamique du va-et-vient entre la police et les criminels. Si la police fait X et les criminels réagissent avec Y, l'autorité policière peut commencer à prédire les réactions à leurs actions. Donc, la prochaine fois que la

police fait X, l'autorité responsable est aussi prête à réagir immédiatement à Y avec Z. Ce type d'approche est bien plus efficace qu'un cycle répété de réaction. En faisant simultanément X et Z, la police peut s'adapter à la dynamique criminelle. La criminalité est toujours un calcul de risque/récompense. Si le risque est trop grand, les criminels cesseront de chercher la récompense, au moins temporairement. Donc, avoir une compréhension correcte des menaces criminelles actuelles est essentiel pour y faire vraiment face.

Questions pour la discussion

1. Comment est-ce que les défis de la sécurité maritime ont changé dans votre pays ou votre région les cinq dernières années ? Comment est-ce que vos approches à la sécurité ont changé ?
2. Est-ce que vous avez remarqué une réaction aux efforts policiers ?
3. Avez-vous remarqué de nouveaux problèmes dont nous n'avons pas parlé ?
4. Est-ce que les menaces régionales diffèrent des menaces nationales ?
5. Comment est-ce que les menaces d'autres régions suggèrent ce qui pourrait arriver dans la vôtre ?

Des lectures recommandées

Ian Ralby, « La sécurité coopérative pour combattre des criminels coopératifs » [Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals] Defence IQ, 2017, [en anglais]
<https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

Raymond Gilpin, « Examiner l'insécurité maritime en Afrique orientale » [Examining Maritime Insecurity in Eastern Africa] Soundings, janvier 2016, [en anglais]
http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_8.pdf.

« Promouvoir la sécurité maritime régionale en Afrique orientale et australe et dans l'océan Indien » [Promoting regional maritime security in Eastern and Southern Africa and Indian Ocean], Discours de Marjaana Sall, juin 2017, [en anglais]
https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24288/promoting-regional-maritime-security-eastern-and-southern-africa-and-indian-ocean_en.

Des lectures supplémentaires

« L'état de la piraterie maritime 2016 : une vue d'ensemble de la situation en Afrique occidentale » [State of Maritime Piracy 2016: West Africa Overview] Les océans au-delà de la piraterie, [en anglais] <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>.

« L'état de la piraterie 2016 : une vue d'ensemble de la situation en Afrique orientale » [State of Maritime Piracy 2016: East Africa Overview] Les océans au-delà de la piraterie, [en anglais] <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa>.

SEANCE 2 : LES INITIATIVES SUR LA SECURITE MARITIME AUTOUR DE L'AFRIQUE

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Réviser l'architecture à travers le continent africain de la sécurité maritime en ce qui concerne les stratégies et les institutions ;
- Profiter des initiatives d'autres régions dans ce qu'ils ont accompli ;
- Reconnaître certains des fossés, des chevauchements, des duplications et des défis pour des institutions et des instruments de la sécurité maritime.

Le Contexte

Pour créer une image cohérente de l'architecture coopérative de la sécurité maritime en Afrique, on doit ignorer certaines institutions, ne pas tenir compte de certains chevauchements, fermer les yeux sur les fossés et négliger la question de la chronologie. Malgré l'idée reçue qu'il y a une série en cascade de stratégies et d'institutions des niveaux continentaux à interrégionaux à régionaux à zonaux à nationaux, la réalité est bien moins claire.

Les institutions héritées existent toujours, mais elles ont un lien ténu avec l'activité récente et une série d'initiatives a séparé certains crimes maritimes d'autres efforts de la sécurité maritime. Quand on les considère comme une carte ou comme une chronologie, la nature fragmentée des stratégies et des institutions devient évidente. Les processus de moderniser ces documents et ces institutions stratégiques dans un cadre fonctionnel a laissé un certain nombre de fossés. D'une part, il est important d'essayer de combler les écarts et d'assurer de la clarté écrite. Mais, d'autre part, le but de tous les documents est de produire en même temps une sécurité maritime fonctionnelle en mer. Le pragmatisme est donc précieux.

Quand on développe de nouvelles institutions et quand on adopte de nouvelles stratégies – et surtout, quand ces développements arrivent très vite – on peut développer des points de vue divergents en ce qui concerne les rôles et les responsabilités réels des nouvelles institutions et en ce qui concerne le sens ou l'intention réel de la stratégie. On croit qu'une discussion robuste et honnête de la façon de comprendre le fonctionnement de ces instruments et de ces institutions est la seule manière d'identifier les divergences des points de vue et de chercher à clarifier les rôles, les autorités, les juridictions, les responsabilités et les fonctions. Une telle discussion est essentielle pour que l'architecture de la sécurité maritime en Afrique puisse créer une transition réussie et durable dans la transition de la théorie à la pratique. Le but ultime est une vraie sécurité maritime pour toute l'Afrique.

Questions pour la discussion

1. Est-ce qu'une carte ou un organigramme des instruments de la sécurité maritime en Afrique reflète une carte ou un organigramme des institutions de la sécurité maritime en Afrique ?
2. Dans votre expérience, quelle est la différence entre la coopération sur la sécurité maritime en théorie et la coopération sur la sécurité maritime en mer ? Comment est-ce que la théorie peut améliorer la pratique ? Comment est-ce que la pratique peut améliorer la théorie ?
3. Quels sont les facteurs principaux pour expliquer pourquoi on met ou ne met pas un accord en œuvre ?
4. Est-ce qu'on peut créer un accord en théorie après le commencement de la coopération en pratique ou est-ce qu'on doit avoir une autorité écrite dès le commencement ?
5. Quelles approches d'autres régions ou d'autres initiatives pourraient fonctionner dans votre région ? Comment est-ce que votre région peut travailler avec d'autres pour partager des leçons, des avertissements et des idées ?

Des lectures recommandées

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

Lisa Otto, « C'est la raison pour laquelle les efforts régionaux sont essentiels pour la sécurité maritime de l'Afrique » [Why Regional Efforts are key to Africa's Maritime Security] janvier 2018 [en anglais]
<http://theconversation.com/why-regional-efforts-are-key-to-africas-maritime-security-89813>.

« La sécurité maritime à l'ouest de l'océan Indien : une discussion avec Assis Malaquias » [Maritime Security in the Western Indian Ocean: A Discussion with Assis Malaquias] mai 2017 [en anglais]
<https://africacenter.org/spotlight/maritime-security-western-indian-ocean-a-discussion-with-assis-malaquias/>

Ian Ralby, « Une approche axée sur la sécurité des personnes pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée » [A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea] Comparative Jurist, le 31 août 2016
<https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

Une lecture supplémentaire

Kamal-Deen Ali, « La coopération sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée : les perspectives et les défis » [Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges] Brill (2015).

SEANCE 3 : LES PILIERS STRATEGIQUES

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Reconnaître le rapport entre la sécurité, la gouvernance et le développement ;
- Identifier la raison pour avoir une stratégie maritime nationale ;
- Comprendre le droit qui a la double fonction de contraindre et de permettre ;
- Considérer les options pour utiliser une stratégie maritime nationale pour générer de la volonté politique et de l'attention internationale.

Le Contexte

Bien que l'Afrique ait vu une prolifération des instruments stratégiques régionaux, interrégionaux et continentaux, seulement quelques états ont développé des stratégies maritimes nationales. Pourtant, dans ces quelques états, le processus de la mise en œuvre fait une différence incomparable. Pour atteindre pleinement les stratégies multinationales, ces quelques états doivent devenir nombreux, parce que les états doivent faire face au défi de développer des stratégies maritimes nationales. Pourtant, l'une des raisons pour laquelle ce processus est si difficile et si colossal est qu'aucune agence ou entité ne peut le faire toute seule.

Une stratégie nationale de sécurité maritime est essentielle pour façonner la stratégie nationale de la sécurité globale. Mais pour développer une stratégie nationale de la sécurité maritime, un état ne doit pas considérer seulement l'activité criminelle dans l'espace maritime. Sécuriser les eaux contre des menaces est un effort interminable qui draine des ressources. Persuader des personnes politiques d'avoir le courage de consacrer les ressources nécessaires à une telle tâche est presque impossible sans une autre partie de l'équation. Plutôt, les états doivent chercher de façon proactive à sécuriser les eaux pour la bonification du pays et l'amélioration de la vie par terre. La proposition de valeur d'une dépense de ressources sur la sécurité maritime est le retour sur cet investissement qui vient de l'économie maritime et bleue.

Il y a donc trois piliers qui sont nécessaires pour n'importe quelle stratégie maritime nationale : la sécurité, la gouvernance et l'activité économique. On a besoin de la sécurité pour fournir de l'espace pour la gouvernance et le développement. On a besoin de la gouvernance pour fournir la surveillance et la gestion de l'environnement, des institutions et des cadres qui permettent la sécurisation des eaux et le développement. Et on a besoin de l'activité économique pour créer une sécurité et une gouvernance qui valent l'effort – il faut corréliser l'élimination du mal avec le renforcement du bien.

A travers ces trois piliers on trouve les notions de gérance et de droit. La gérance est la protection de l'environnement maritime. C'est une source de la sécurité alimentaire et de la souveraineté et aussi une partie de l'exercice d'équilibriste délicat de la terre qui nous permet de vivre sur cette planète. L'environnement marin est essentiel à la vie humaine. Il faut gérer et protéger l'environnement marin de manière à ce qu'il soit durable pour les générations à venir.

Le droit est nécessaire pour la sécurité. Si l'on ne sanctionne pas les mauvaises actions, si les institutions juridiques n'ont pas le pouvoir de juger des affaires et s'il n'y a pas de sanctions, on ne peut pas avoir de sécurité maritime et de protection policière. Le droit est important pour empêcher des actions – en

d'autres mots, il faut interdire explicitement des activités comme la piraterie, le trafic de drogues, ou la pêche sans permis. Sans autorités conformément à la loi, les ministères, les agences et les départements variés ne peuvent pas faire leur travail et encore moins, travailler ensemble. Et sans la certitude qui vient du droit criminel et commercial clairs, il est difficile d'attirer et de garder les types d'investisseurs qui peuvent vraiment faire réussir l'économie maritime.

Il n'est pas facile pour l'état de rassembler toutes ces pièces – la sécurité, la gouvernance, le développement, la gérance et le droit – pour atteindre une pêche claire et réalisable. Mais c'est essentiel pour continuer le progrès de la sécurité maritime en Afrique.

Questions pour la discussion

1. Est-ce que vous avez une stratégie maritime nationale, une stratégie pour l'économie bleue, une stratégie maritime nationale ou aucune de ces trois solutions ?
2. Si vous avez n'importe quelle stratégie maritime, est-ce que vous la mettez en œuvre ? Sinon, pourquoi pas ? Si oui, quelle différence fait-elle pour la sécurité, la gouvernance et le développement ?
3. Si vous n'avez pas de stratégie maritime, qu'est-ce qui guide votre prise de décisions en ce qui concerne la mer ou l'océan ?
4. Est-ce qu'il est possible de satisfaire les stratégies maritimes régionales, interrégionales et continentales sans avoir une stratégie maritime nationale ?
5. Quels autres états dans votre région pourraient vous aider en partageant leurs expériences dans le développement et la mise en œuvre d'une stratégie ?

Des lectures recommandées

Raymond Gilpin, « La sûreté et la sécurité maritime : critiques pour l'avenir stratégique de l'Afrique » [Maritime Safety and Security: Crucial for Africa's Strategic Future.] 2016, [en anglais]

<https://africacenter.org/spotlight/maritime-safety-security-crucial-africas-strategic-future/>.

« Référentiel pour une stratégie maritime nationale » [National Maritime Strategy Toolkit] CESA, [en anglais]

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

Timothy Walker, « Revitaliser la stratégie maritime de l'Union africaine » [Reviving AU's Maritime Strategy]

Note de politique de l'Institut d'études de sécurité, février 2017, [en anglais]

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

Barthélemy Blédé et Timothy Walker, « Tenir la promesse du Sommet maritime de Lomé » [Fulfilling the Promise of the Lomé Maritime Summit,] l'Institut d'études de sécurité, le 21 octobre 2016 [en anglais]

<https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit>.

Une lecture supplémentaire

Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans [Stratégie AIM] 2050, Union africaine, [en anglais]

http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf.

SEANCE 4 : COMPRENDRE LE DOMAINE MARITIME

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Reconnaître le problème de la cécité à la richesse maritime ;
- Insister sur la valeur des études scientifiques et économiques / du marché pour comprendre le contenu et la valeur de l'espace maritime et aussi des défis de la durabilité ;
- Souligner l'emploi de la technologie pour fournir un meilleur contrôle et une surveillance côtière ;
- Profiter de certains exemples réussis de ceux qui ont pris une approche informée à la sécurité maritime, à la gouvernance et au développement ;
- Identifier l'enjeu de réduire ou d'augmenter la valeur des ressources marines par la sécurité et la gouvernance.

Le contexte

Il est impossible de savoir ce qu'il faut sécuriser si vous ne savez pas ce que vous avez. Un peu ironiquement, la fureur internationale sur la piraterie a forcé les états à surmonter un peu de leur cécité à la mer. Maintenant, les états comprennent généralement qu'ils ont la responsabilité de sécuriser le domaine maritime. Mais la cécité à la richesse maritime reste un enjeu important. On sent que le domaine maritime possède de la valeur – au minimum, la maxime « pas de transport, pas d'achats, » résonne avec tous les états insulaires, archipélagiques, côtiers et enclavés. Mais la plupart des états n'ont pas entrepris le travail de comprendre ce qui est dans leur domaine maritime. Sans cette connaissance, il est impossible d'atteindre le potentiel maximal de la durabilité économique du domaine maritime. Et il est impossible de développer des règlements adaptés à la situation, et encore moins, de les appliquer.

D'une part, il est essentiel de savoir ce que vous avez et combien cela vaut. Mais, la valeur actuelle de l'espace maritime peut être diminuée ou augmentée par la manière dont on la sécurise, gouverne et développe. Un poisson qui vaut \$10 peut devenir un poisson qui vaut \$5 si on ne le traite pas bien ou si les normes hygiéniques sont basses. D'autre part, des approches créatives qui ajoutent de la valeur peut transformer un poisson qui vaut \$10 dans un poisson qui vaut \$15. La traçabilité, par exemple, peut augmenter le prix au détail du poisson en rendant la chaîne logistique transparente – un coût que le marché est de plus en plus prêt à absorber.

Trop de cas autour du monde indiquent un manque pénible de sensibilisation à la valeur de l'industrie maritime. Dans un cas en Asie du Sud-Est, par exemple, on a vendu un secteur de la pêche d'un pays qui valait des dizaines sinon des centaines de millions par an à une entreprise privée pour un prix forfaitaire de \$300 000. Dans d'autres cas, on vend des espèces avec une haute valeur comme les concombres en mer pour \$1 chacun quand la valeur marchande est \$250 chacun. En revanche, les Seychelles viennent d'employer le premier programme de la « dette pour dauphins » --c'est-à-dire en utilisant la durabilité et la conservation marine en échange pour l'allègement de leur dette extérieure.

C'est l'un des meilleurs exemples jusqu'ici d'un effet de levier du domaine maritime national pour enrichir l'état et améliorer la vie par terre des gens.

Questions pour la discussion

1. Quelles études est-ce qu'on a faites pour évaluer l'environnement marin et le potentiel économique du domaine maritime dans votre pays ?
2. Etes-vous certains que les règlements en place englobent les espèces de poissons et les traits environnementaux que vous avez dans vos eaux ?
3. Quelle créativité est-ce qu'on a utilisée pour développer le domaine maritime ?
4. Comment pourriez-vous ajouter de la valeur à votre domaine maritime ?
5. Comment pouvez-vous adapter des approches d'autres parties du continent pour améliorer votre économie bleue et pour protéger votre environnement marin ?

Des lectures recommandées

« Des mers stables » [Stable Seas], La Fondation pour Une Terre à l'Avenir [One Earth Future Foundation], [en anglais]
<http://oefresearch.org/topics/stable-seas>.

« L'accord de Leonardo DiCaprio crée une grande réserve marine aux Seychelles » [Leonardo DiCaprio Deal Creates Giant Marine Reserve in Seychelles] The Times, le 22 février 2018, [en anglais]
<https://www.thetimes.co.uk/article/leonardo-dicaprio-deal-creates-giant-marine-reserve-in-seychelles-fqpnzvj7>.

Johan Berganas, James Stavridis, « Les guerres de la pêche viennent » [The Fishing Wars are Coming] le 13 septembre 2017 [en anglais]
https://www.washingtonpost.com/opinions/the-fishing-wars-are-coming/2017/09/13/05c75208-97c6-11e7-b569-3360011663b4_story.html?utm_term=.48aa30f27f4b

« La Déclaration de la traçabilité du thon 2020 » [Tuna 2020 Traceability Declaration], le 5 juin 2017,
<https://www.weforum.org/agenda/2017/06/tuna-2020-traceability-declaration-stopping-illegal-tuna-from-coming-to-market/>.

Une lecture supplémentaire

Martin Stopford, *L'économie maritime*, [Maritime Economics], Routledge 2009.

DISCOURS LIMINIAIRE : SECURISER L'ECONOMIE BLEUE

Format : Discours liminaire

Objectifs de la séance :

- Comprendre le lien entre la sécurité maritime et le développement durable ;
- Profiter de l'expérience des Seychelles pour établir et mettre en œuvre une stratégie pour l'économie bleue ;
- Reconnaître le soutien international pour mettre en œuvre une stratégie articulée claire

Le contexte

Les Seychelles se sont imposées comme un chef dans la promotion de l'économie bleue, nationalement et internationalement. Le développement et la mise en œuvre d'une stratégie pour une économie bleue ont attiré beaucoup d'attention et ont fourni le soutien et le financement aux Seychelles pour la mettre en œuvre. Le Commonwealth, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Opération Atalante (EUNAVOR) et d'autres acteurs internationaux ont répondu avec de l'aide, ce qui indique l'importance d'une stratégie claire pour un partenariat international efficace. Dans le pays, la sensibilisation du public cherche à amener toute la population sur la même longueur d'onde en ce qui concerne les priorités de l'économie bleue. Protéger, préserver et développer l'espace maritime devient une question d'intérêt universel. Tout récemment, les Seychelles sont devenues le premier pays à utiliser comme un effet de levier la conservation de l'environnement marin pour annuler ses dettes nationales. Ce modèle de « dette pour dauphins » risque de devenir un modèle pour des pays autour du monde. On peut beaucoup apprendre de l'approche des Seychelles à la sécurité, à la gouvernance et au développement maritimes.

Questions pour la discussion

1. Comment est-ce que l'expérience des Seychelles peut fournir des leçons pour créer la volonté politique de sécuriser et de développer le domaine maritime dans d'autres pays en Afrique ?
2. Qu'est-ce qui est nécessaire pour générer une volonté politique similaire dans des pays qui ne priorisent pas actuellement l'économie bleue ?
3. Comment est-ce qu'on peut utiliser un effort stratégique associé avec la sécurité maritime, la gouvernance et le développement pour attirer de l'attention et du soutien internationaux positifs ?

Des lectures recommandées

« La feuille de route stratégique et la mise en œuvre de l'économie bleue des Seychelles » [Seychelles Blue Economy Strategic Roadmap and Implementation] The Commonwealth [en anglais]
<http://thecommonwealth.org/project/seychelles-blue-economy-strategic-roadmap-and-implementation>

« L'économie bleue » [Blue Economy] Le Centre de connaissances sur l'économie bleue, aux Seychelles,
<http://blueeconomyseychelles.org/>

SEANCE 5 : LE PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS ET LA COORDONNATION – INTERNES ET EXTERNES

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance:

- Identifier les principaux avantages des processus pangouvernementaux ;
- Reconnaître les défis – pratiques, diplomatiques, juridiques, et cetera – qui arrivent quand des états partagent de l’information et les responsabilités de la police ou de la sécurité ;
- Remarquer les différences d’approches dans des parties différentes du continent ;
- Identifier les étapes vers le partage interrégional de l’information en Afrique et les possibilités pour la coopération policière.

Le contexte

Les processus pangouvernementaux sont un constituant de base pour la sécurité maritime réussie à tous les niveaux. La sécurité maritime n’existe pas dans un vide – elle est liée étroitement à tous les aspects de la gouvernance maritime et de l’activité économique. Par conséquent – la sécurité, la gouvernance et le développement sont dans l’intérêt mutuel de tous les ministères, toutes les agences et tous les départements qui ont des responsabilités maritimes. Pourtant, s’ils n’ont aucun mécanisme pour travailler ensemble, ils doublent leurs efforts, gaspillent de l’argent et créent des problèmes insurmontables entre et pendant des situations d’urgence. Globalement, les états travaillent donc pour développer et pour améliorer des processus pangouvernementaux en ce qui concerne l’espace maritime. Ces cadres documentables et répétables fournissent une collaboration facile entre les organismes d’état et offrent de l’information opportune aux décideurs principaux. Quand on les met bien en œuvre, ils augmentent l’efficacité, l’efficience et la transparence. Ils permettent aussi aux états de coopérer plus facilement les uns avec les autres.

Le partage international de l’information crée un certain nombre de défis. La ligne entre le partage de l’information et le partage de renseignements est souvent très délicate. Dès qu’un renseignement est classifié par un gouvernement, le partager devient un défi plus juridique – même à l’intérieur de ce gouvernement. Dans le contexte du partage de l’information maritime, il est donc important de garder cette distinction à l’esprit et de ne pas provoquer des défis juridiques qui arrivent quand on essaie de partager des renseignements entre des états et des régions. Vu le besoin de partager de l’information avec l’industrie maritime, la distinction entre l’information et les renseignements devient plus importante. En même temps, quand il y a, peut-être, des tensions bilatérales ou même des soucis juridiques comme un embargo entre des états dans une région, on doit prendre des précautions en ce qui concerne l’information à partager. Les états doivent soigneusement peser les soucis potentiels du partage de l’information contre les avantages potentiels. A la fin de la journée, la plupart des états, même ceux qui ne coopèrent pas normalement, ont trouvé un rendement favorable par l’effort de partager de l’information sur la sécurité maritime.

Un aspect significatif, qu'on ne considère pas assez souvent, est que la coopération est aussi très importante pour la sûreté maritime. Plus de personnes meurent de questions de la sûreté maritime chaque année que dans des incidents de la sécurité maritime. On peut utiliser les mêmes voies du partage de l'information et de la coopération opérationnelle pour sauver des vies et pour protéger l'environnement marin comme on les utilise pour protéger contre des menaces de sécurité. Il faut donc considérer les avantages de la coopération d'une manière plus générale que celle d'une question de sécurité.

Questions pour la discussion

1. Est-ce que vous avez un cadre formel, documentable et répétable pour l'interaction régulière avec d'autres départements gouvernementaux sur des questions maritimes ?
2. Quelles agences devraient faire partie d'un tel accord-cadre ?
3. Quels défis est-ce que vous avez rencontrés dans le partage de l'information dans votre gouvernement ? Avec d'autres gouvernements ? Avec des parties prenantes non gouvernementales ?
4. Est-ce qu'il y avait des exemples de sécurité ou de sûreté maritimes quand le partage de l'information a ralenti ou a empêché une résolution favorable ?
5. Quelles approches réussies d'autres régions du continent en ce qui concerne le partage pangouvernemental ou régional de l'information pourraient être adaptées pour votre région ?

Des lectures recommandées

« L'accord-cadre sur les opérations policières maritimes intégrées transfrontalières entre le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada » [Framework Agreement on Integrated, Cross-border, Maritime Law Enforcement Operations between the Government of the United States and the Government of Canada] mai 2009 [en anglais]

<https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>

« L'accord multilatéral en ce qui concerne la création de la Zone E de la région maritime de l'Afrique occidentale et la coopération pour supprimer des activités illicites en mer » [Multilateral Agreement Regarding the Creation of Zone E of the Maritime Region of West Africa and Cooperation to Suppress Illicit Activities at Sea,] Maritime Crime and Justice Primer, [en anglais]

[http://africacenter.org/wp-](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf)

[content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf).

Modèle du CESA pour des processus pangouvernementaux.

Une lecture supplémentaire

Sam Bateman, « Le renforcement des capacités pour la coopération sur la sécurité maritime : de quoi parlons-nous ? » [Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are we Talking About?] 2005, [en anglais] <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1433&context=lawpapers>.

SEANCE 6 : DES OPERATIONS D'INTERDICTION MARITIME

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Identifier les défis principaux dans des opérations d'interdiction maritime ;
- Reconnaître l'importance d'un droit clair pour interdire des activités illicites ;
- Insister sur l'importance de comprendre l'interdiction comme une partie de l'écosystème de la sécurité maritime ;
- Discuter du besoin de canaliser des ressources existantes pour atteindre leur potentiel maximal.

Le contexte

Un élément principal de la sécurité maritime est l'interdiction réussie d'activités illicites dans l'espace maritime. Mais arrêter le crime en mer vient avec une gamme de défis, même au-delà des défis évidents. Si le but est simplement d'interférer avec un « mauvais » comportement, il exige qu'un vaisseau soit dans le lieu correct au moment où quelqu'un commet ce crime. Cela est difficile et exige souvent soit des renseignements soit une bonne surveillance et même dans les meilleures situations, les choses peuvent mal tourner. De plus, la poursuite d'un vaisseau peut être dangereuse et peut aboutir à des problèmes de juridiction si le bateau fuyant traverse une frontière maritime et entre dans celle d'un pays avoisinant. Une poursuite à chaud tend à créer des états avec beaucoup de stress. Arrêter une mauvaise activité en mer n'est donc pas simple.

Pourtant, si le but est d'arrêter légalement les individus et/ou le vaisseau qui participent à une activité illicite, la situation exige beaucoup d'autres choses. S'assurer que l'arrêt ; l'abordage ; la détention ; la collecte de preuves ; la préservation et la chaîne de contrôle ; et le transfert de l'affaire aux autorités pour la poursuite administrative, civile ou criminelle arrivent et qu'ils arrivent bien et légalement est essentiel pour permettre une forte conclusion juridique. En d'autres mots, si un certain point du processus d'interdiction est problématique, cela annulera l'effet de dissuasion de la fin juridique.

Un développement important en ce qui concerne la poursuite à chaud en particulier est le modèle du CEEAC (la communauté économique des états de l'Afrique centrale) Zone D. Depuis 2009, les quatre états du Cameroun, de la Guinée équatoriale, du Gabon et du São Tomé-et-Principe travaillent ensemble pour résoudre la question de la poursuite à chaud en créant une approche combinée à la sécurité maritime. Par un accord initialement technique et maintenant par un accord juridique à venir, la Zone D a résolu d'avance des questions comme la poursuite à chaud pour qu'elles n'arrivent pas quand un membre pays participe à des opérations d'interdiction maritime. Cette idée d'un accord en avance sur la façon de considérer certaines questions devient une tendance mondiale. C'est un outil remarquablement puissant pour améliorer les interdictions maritimes et donc la sécurité maritime.

Cela vaut la peine de remarquer que l'amélioration de la technologie permet l'élargissement des lieux d'interdictions maritimes. Traditionnellement, il fallait intervenir dans une activité illicite actuelle et arrêter et détenir les individus et les vaisseaux en mer. Ceci exigeait que l'état côtier ait des vaisseaux capables d'arriver au lieu de l'activité illicite, de l'arrêter et de faire une arrestation ou une détention. Pourtant, la

technologie permet de plus en plus non seulement la sensibilisation dans le domaine maritime, mais aussi la collecte de preuves qu'on peut utiliser pour arrêter et pour poursuivre des criminels après leur retour à la côte. En d'autres mots, la technologie permet une interdiction aux quais – un développement particulièrement important pour les états qui n'ont pas de capacité d'interdiction en mer. Pourtant, il faut adapter les systèmes juridiques pour permettre ces types de données technologiques dans des affaires criminelles et civiles.

Mais, à la fin de la journée, si les états veulent avoir les eaux les plus sécurisées que possible, ils doivent utiliser tous les atouts de la sécurité maritime disponibles à leur potentiel maximal. Si un état a des vaisseaux, il doit consacrer les ressources humaines et en hydrocarbures nécessaires pour les utiliser en mer. Même s'il est possible d'arrêter des criminels sur la côte, la présence des agences policières maritime de l'état en mer envoie un message et elle est importante pour sécuriser l'économie bleue. Les états doivent canaliser leurs ressources de façon créative et aussi effectivement que possible pour avoir le plus grand impact sur la sécurité maritime. Ceci créera de l'espace pour l'économie maritime, si on la poursuit, de fleurir.

Questions pour la discussion

1. Quels défis avez-vous rencontrés en ce qui concerne les opérations d'interdiction maritime ?
2. Est-ce que vous avez jamais eu une affaire rejetée à cause d'un manque de preuves ou de procédures incorrectes ?
3. Est-ce que vous avez eu des problèmes avec des états avoisinants en ce qui concerne la poursuite à chaud ?
4. Est-ce que vous avez fait des arrestations réussies pour des crimes maritimes sans être en mer ?
5. Comment est-ce que les expériences d'autres régions comparent aux vôtres ?

Des lectures recommandées

« Les opérations d'interdiction maritime : une vue à travers la portée du droit international » [Maritime Interdiction Operations: A View Through International Law Lens] NMIOTC Journal, 2010, [en anglais] https://www.researchgate.net/publication/208845949_Maritime_Interdiction_Operations_A_View_Through_International_Law_Lens.

Marine des États-Unis , « La formation devient réaliste » [Training Turns Real-World] le 30 mars 2017, [en anglais] http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=99638.

Une lecture supplémentaire

AFRICOM (le Commandement des États-Unis pour l'Afrique), « Le Corps des Marines des États-Unis s'entraîne avec des équipes marocaines et sénégalaises d'opérations d'interdiction maritime en préparation pour l'exercice Phoenix Express » [US Marines Train with Moroccan, Senegalese Maritime Interdiction Operations Teams in Preparation for Phoenix Express] le 30 avril 2010 [en anglais] <http://www.africom.mil/media-room/article/7361/us-marines-train-with-moroccan-senegalese-maritime>.

SEANCE 7 : JUGER DES CRIMES MARITIMES

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Reconnaître les éléments de l'écosystème policier ;
- Souligner l'importance de l'expertise dans la poursuite maritime ;
- Remarquer le rôle de l'avocat de la défense ;
- Identifier comment des états autour de l'Afrique pourraient améliorer leur capacité de juger la criminalité maritime ;

Le contexte

Une partie du rôle du droit est de contraindre le comportement qui est antithétique à une société sûre, sécurisée, stable et prospère. Mais si on n'applique pas les lois écrites en pratique, les mots écrits ne peuvent guère dissuader des gens de participer à une activité illicite.

Le programme d'arrestation et de remise en liberté ne réussit jamais comme une dissuasion. Et si les conséquences d'une poursuite sont négligeables, les criminels continueront à voir une récompense qui est plus grande que le risque en commettant un crime. Ces réalités sont peut-être plus vraies en mer que par terre.

La poursuite dans l'espace maritime est un peu différente de celle par terre. Quand des gens participent à une activité illicite par terre, on les arrête et on confisque les preuves utilisées dans l'activité illicite. Pourtant, dans le domaine maritime, on peut arrêter les gens et le vaisseau. De plus, l'agence policière maritime n'a pas forcément le pouvoir d'arrestation. Elle devra peut-être détenir les gens ou les vaisseaux et puis les rendre aux autorités par terre pour faire les arrestations. Il faut bien comprendre ces nuances et aussi la possibilité d'actions *in rem* contre le vaisseau pour maximiser le potentiel maximal de la poursuite. De plus, les procureurs maritimes doivent comprendre toutes les péripéties et les bizarreries du droit maritime pour être aussi efficaces que possible.

Dans certaines juridictions, on considère le droit maritime comme l'un des quelques domaines spécialisés du droit. C'est aussi l'un des plus grands domaines de faute professionnelle. Il est essentiel de former les avocats de diverses agences maritimes, les procureurs et les juges dans la compréhension du droit maritime pour avoir une fin réussie dans l'écosystème de la sécurité maritime. Trop souvent, les criminels choisissent des avocats experts de la défense qui en savent plus que les procureurs et les juges locaux qui ont peu ou n'ont pas d'expérience avec le droit maritime. Une priorité principale pour la sécurité maritime devrait donc s'assurer qu'on a l'expertise et la capacité de fournir une bonne fin juridique. Sans cela, on ne dissuadera pas les criminels par l'interdiction parce qu'il n'y aura pas de conséquences pour l'arrestation. Dans certains cas, des criminels éhontés font une demande reconventionnelle contre l'état pour des retards à leurs opérations illicites causés par des poursuites ratées.

Questions pour la discussion

1. Avez-vous jamais eu une affaire apparemment bonne qui n'a pas abouti à une poursuite ? Pourquoi pas ?
2. Combien de temps faut-il pour une poursuite dans votre pays ?
3. Est-ce qu'on a arrêté les mêmes personnes, à ce que vous sachiez, qui ont commis les mêmes crimes maritimes ? Est-ce qu'on a utilisé les mêmes vaisseaux pour commettre des crimes après une confiscation ?
4. Comment est-ce qu'on forme vos procureurs maritimes ?
5. Quelles leçons d'autres pays ou d'autres régions pourraient vous aider à améliorer les poursuites dans votre pays ?

Des lectures recommandées

« L'accord-cadre sur les opérations policières maritimes intégrées transfrontalières entre le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada » [Framework Agreement on Integrated, Cross-border, Maritime Law Enforcement Operations between the Government of the United States and the Government of Canada] mai 2009 [en anglais]

<https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>.

Michael Scharf et Mistale Taylor, « Une approche contemporaine au plus vieux crime international » [A Contemporary Approach to the Oldest International Crime] Utrecht (2017), [en anglais]

<https://utrechtjournal.org/articles/10.5334/ujel.373/galley/168/download/>.

« Le programme global contre le crime maritime de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) » [UNODC's Global Maritime Crime Programme] [en anglais]

<https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/Indian-Ocean.html>.

Herbert Anyiam, « Les légalités des crimes maritimes dans le golfe de Guinée avec des solutions suggérées » [The Legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime with Suggested Solutions] CIMSEC 2014, [en anglais]

<http://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/11783>.

Une lecture supplémentaire

Michael Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, *Juger la piraterie maritime*, [Prosecuting Maritime Piracy] Cambridge (2015).

DISCOURS LIMINAIRE : STATUER ET SANCTIONNER DES CRIMES MARITIMES

Format : Discours liminaire

Objectifs de la séance :

- Profiter de l'expérience des Seychelles en jugeant des affaires de piraterie ;
- Identifier les leçons de ces affaires de piraterie qu'on peut appliquer à travers le continent ;
- Reconnaître l'importance d'établir de l'expertise dans la justice criminelle maritime.

Le contexte

Les Seychelles sont l'un des centres régionaux les plus réussis dans la poursuite de la piraterie, non seulement à l'ouest de l'océan Indien, mais dans le monde. Le système judiciaire des Seychelles est maintenant parmi les plus expérimentés du monde quand il s'agit de juger des affaires de piraterie. On peut juger la piraterie, un crime universel, devant n'importe quel tribunal – après tout, on considère les pirates comme des *hostis humani generis* (ennemis du genre humain). Conséquemment, la jurisprudence des procès sur la piraterie devant n'importe quel tribunal est donc un guide persuasif pour comprendre et pour statuer le crime ailleurs. On peut beaucoup apprendre de l'expérience des Seychelles en jugeant des affaires de piraterie et il est important de remarquer que bien que les attaques de pirates aient diminué, le tribunal est toujours actif dans ce domaine. En fait, en décembre 2017, les Seychelles ont accusé six individus de piraterie associée avec un attentat en novembre dans l'océan Indien.

Questions pour la discussion

1. Combien d'affaires de piraterie est-ce qu'on a jugées dans votre pays ?
2. Est-ce que vous accepteriez des affaires d'une autre juridiction ?
3. Est-ce qu'une cour régionale pour des crimes maritime serait possible dans votre région ?
4. Comment pouvez-vous vous assurer qu'on juge des affaires de crimes maritimes dans votre juridiction avec toute la rigueur de la loi ?

Des lectures recommandées

« Six pirates somalis soupçonnés transférés aux Seychelles pour un procès potentiel » [6 Suspected Somali Pirates Transferred to Seychelles for Possible Trial] Seychelles News Agency, le 23 novembre 2017 [en anglais]

<http://www.seychellesnewsagency.com/articles/8282/+suspected+Somali+pirates+transferred+to+Seychelles+for+possible+trial>

« Les Seychelles accusent des pirates somalis soupçonnés à cause des attentats de novembre dans l'océan Indien » [Seychelles Charges Suspected Somali Pirates Over November Attacks in Indian Ocean] GCaptain, le 19 décembre 2017, [en anglais] <http://gcaptain.com/seychelles-charges-suspected-somali-pirates-over-november-attacks-in-indian-ocean/>.

Anthony Fernando, « Un aperçu dans des procès de piraterie dans la République des Seychelles » [An Insight into Piracy Prosecutions in the Republic of Seychelles] Commonwealth Law Bulletin, Vol 41, numéro 2, le 20 juillet 2015, [en anglais]

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03050718.2015.1067631?journalCode=rclb20>.

SEANCE 8 : L'HARMONISATION

Format : Présentation plénière et séance de discussion

Objectifs de la séance :

- Comprendre la différence entre les droits souverains et les responsabilités souveraines ;
- Reconnaître le besoin pour les états de ne pas être des cibles pour des crimes maritimes ;
- Identifier tous les points principaux dans l'écosystème de sécurité où l'harmonisation peut arriver.

Le contexte

Malheureusement, la plupart des meilleurs avocats maritimes internationaux du monde sont des criminels. Ils étudient des juridictions pour des spécificités qu'ils peuvent exploiter et pour des faiblesses qui peuvent leur donner l'aise d'opérer sans peur. La criminalité est un calcul de risque / récompense et si la récompense d'une activité est similaire d'un pays à l'autre, mais si le risque d'être arrêté et d'être sanctionné pour ce crime varie, les criminels graviteront aux juridictions les moins sévères. En même temps, ils chercheront des moyens d'innovation – pour réduire le risque ou pour augmenter la récompense – en exploitant les nuances du droit maritime. Les pirates au large des côtes de Somalie ont manipulé les obligations de SOLAS (Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) en donnant des signaux de détresse pour divertir les bateaux de faire fausse route pour les attaquer. Des pêcheurs illégaux en Afrique occidentale et centrale s'enfuient aux juridictions où ils pensent pouvoir éviter la poursuite pour ne pas subir les conséquences du pillage de l'eau régionales. L'innovation juridique augmente et on peut l'attribuer aux déséquilibres dans des juridictions.

Les états ont en même temps des droits souverains et des responsabilités souveraines. Ils ont le droit souverain de légiférer comme ils veulent. Mais ils ont aussi la responsabilité souveraine de considérer les meilleurs intérêts de l'état et le bien-être de la population. Quand il s'agit de questions maritimes, les criminels sont particulièrement habiles à opérer à travers et entre les frontières. Quand il s'agit de la sécurité maritime, l'harmonisation est donc extrêmement importante pour la sécurité nationale et régionale. Ceci ne signifie pas que les états à travers une région doivent avoir les mêmes droits – en fait, ils ne devraient pas en avoir parce que chaque système juridique a ses nuances. Plutôt, cela signifie que les mêmes activités doivent être interdites et les sanctions pour elles doivent être relativement équivalentes pour qu'aucun état ou aucune région devienne une cible pour la criminalité.

On peut utiliser le processus lui-même de l'harmonisation pour renforcer la résilience nationale et régionale à la criminalité. En discutant de quelles questions devraient être suffisamment criminalisées et de quels devraient être les niveaux de sanctions, les états peuvent apprendre les uns des autres, devenir de meilleurs voisins et être mieux préparés pour faire face aux menaces. La pêche est l'un des domaines où les sanctions doivent être augmentées. Des sanctions réglementaires qui sont parfois vieilles de décennies, ne reflètent nullement plus la valeur du fret de la pêche. Si la valeur criminelle d'un fret

illicite de la pêche est \$1 million, et la sanction maximale dans l'état est \$200 000, mais la sanction normale si on attrape un vaisseau est seulement \$15 000, pourquoi est-ce que quelqu'un se donnerait la peine de payer \$50 000 pour un permis ? Le calcul de risque / récompense favorise clairement les criminels. Les états africains doivent travailler ensemble pour reconnaître que la valeur de leur espace maritime mérite de plus fortes sanctions pour ceux qui violent la sûreté, la sécurité, la stabilité et la prospérité du domaine maritime africain.

Questions pour la discussion

1. Est-ce que les divergences dans les lois ou la politique attirent des criminels à vos eaux ou à celles de votre voisin ?
2. Dans quelle mesure est-ce que vous collaborez avec vos voisins pour vous assurer que les points différents de vos approches pour combattre les criminels sont au moins aussi sévères que les approches équivalentes dans d'autres états ?
3. Quel organisme régional pourrait ou devrait être l'intermédiaire par lequel l'harmonisation pourrait arriver ?
4. Est-ce que vos sanctions nationales sont au jour ? Est-ce qu'elles correspondent à la valeur internationale des activités criminelles qu'elles sont censées sanctionner ?

Des lectures recommandées

« L'harmonisation des lois des états partenaires de la communauté de l'Afrique de l'Est » [Harmonization of EAC Partner State Laws] La Commission juridique de Tanzanie [en anglais] <http://www.lrct.go.tz/on-going-reform/harmonization-of-eac-partner-states-laws/>.

Mary Kimani, « Sauvegarder les eaux africaines de pêche » [Safeguarding Africa's Fishing Waters] Afrique Renouveau, 2009, [en anglais] <http://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/july-2009/pr%C3%A9server-les-p%C3%AAtcheries-africaines>.

Gumisai Mutume, « La criminalité organisée cible les pays africains faibles » [Organized Crime Targets Weak African States] Afrique Renouveau, 2007 [en anglais] <http://www.un.org/africarenewal/magazine/july-2007/organized-crime-targets-weak-african-states>.

Une lecture supplémentaire

Ian Ralby, *Des approches à la piraterie, aux attaques à main armée en mer et à d'autres crimes maritimes en Afrique de l'Ouest et Centrale*, [Approaches to Piracy, Armed Robbery at Sea, and Other Maritime Crimes in West and Central Africa] dans Réponses militarisées à la criminalité organisée transnationale : la guerre contre la criminalité, [Militarised Responses to Transnational Organised Crime: The War on Crime] Chapitre 8, Palgrave Macmillan: 2017. [en anglais]

SEANCE 9 : LA DISCUSSION PLENIERE SUR LES LEÇONS ET LES ETAPES SUIVANTES

Format : Discussion plénière facilitée

Objectifs de la séance :

- Identifier les leçons actionnables de la semaine ;
- Faire un remue-méninges des étapes principales pour la voie à l'avenir de la coopération interrégionale en Afrique ;
- Exploiter de nouvelles idées pour améliorer le niveau de la coopération sur la sécurité maritime autour du continent ;
- Sonder des idées sur ce qui devrait être le plus utile pour faciliter la coopération interrégionale.

Le contexte

Puisque le but de cet atelier est d'augmenter la sécurité maritime autour du continent en participant à un dialogue maritime panafricain, il est important que ce qui se passe cette semaine continue au-delà de l'atelier. Cette séance finale est une possibilité pour les participants de participer à une discussion facilitée sur ce qu'ils ont appris et ce qu'ils ont l'intention de faire avec ceci. C'est aussi la possibilité de clarifier des points qui étaient peut-être peu clairs dans la semaine ou de faire suite aux questions qu'on a posées. Mais l'axe prioritaire de cette discussion est d'engager avec tous les participants. Exprimer à haute voix les leçons qu'on a apprises possède une grande valeur et presque une valeur égale à celle d'entendre ce que les collègues expriment.

Cette séance finale est aussi une possibilité pour les participants de suggérer quel soutien externe serait utile à l'avenir. Cette possibilité de faire des demandes est tempérée par la reconnaissance que les Africains doivent gérer le processus subventionné extérieurement et pas le contraire. Enfin, il y a la possibilité de poser des questions aux participants sur la façon de mesurer le succès et sur les questions qu'on devrait examiner plus amplement. En résumé, cette discussion finale vise à s'assurer que tout l'atelier est un moyen à la fin et pas une fin en elle-même.

Questions pour la discussion

1. Quelles sont les choses principales que vous avez apprises cette semaine ?
2. A quoi est-ce que vous vous attendiez cette semaine qu'on n'a pas examiné ? Qu'est-ce que vous avez examiné cette semaine qui vous a surpris ?
3. Qu'est-ce qu'il faut faire ensuite pour s'assurer que la coopération interrégionale autour de l'Afrique arrive ?
4. Qu'est-ce que vous, dans votre rôle, allez faire pour atteindre ce but ?
5. Qu'est-ce que les partenaires externes peuvent faire à l'avenir au fur et à mesure que vous augmentez la coopération africaine sur la sécurité maritime ?
6. Quelles seraient les références pour la réussite ?
7. Qu'est-ce qu'on devrait faire pour s'assurer que le dynamisme actuel continue ?