



ATLANTIC
— CENTRE —

Séminaire sur le partenariat atlantique

17-20 juillet 2023

PROGRAMME D'ÉTUDES



Séminaire sur le partenariat atlantique

Lisbonne, Portugal
17-20 juillet 2023

PROGRAMME D'ÉTUDES

TABLE DES MATIÈRES

Vue d'ensemble	4
Séance 1 : Le domaine maritime atlantique.....	7
Séance 2 : Facteurs d'insécurité maritime.....	9
Séance 3 : Pêche INN	11
Séance 4 : Menaces, crimes et vulnérabilités maritimes	14
Séance 5 : Réponses continentales et régionales -- Afrique	19
Séance 6 : Réponses continentales et régionales – Amérique latine et Caraïbes	22
Séance 7 : Exécution des conséquences – Autorités légales et juridictions.....	24
Séance 8 : Coordination, collaboration et partage d'informations.....	28

Vue d'ensemble

Le bassin atlantique est confronté à des défis urgents, notamment la connaissance du domaine maritime, la piraterie, les vols à main armée en mer, les enlèvements de marins, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et la criminalité transnationale organisée – en particulier la contrebande et le trafic de drogue et d'êtres humains – dans un environnement mondial en évolution rapide et de plus en plus marqué par la concurrence stratégique. Jusqu'à présent, les réponses à ces défis ont été recherchées au niveau régional. L'Atlantique Nord dispose d'accords de sécurité parmi les plus solides du système international, tandis que, dans le Sud, les approches collaboratives ont également gagné en importance. L'un de ces exemples est la ZOPACAS, que le Brésil cherche à redynamiser, avec des avantages potentiels pour les défis de sécurité maritime de l'Atlantique. Ces dernières années, les États africains ont réalisé des progrès significatifs dans l'élaboration de cadres de collaboration tels que le code de conduite de Yaoundé. Cette architecture, qui n'est pas encore totalement opérationnelle, a néanmoins renforcé la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Les États d'Amérique latine et des Caraïbes disposent également de mécanismes pour faire face aux menaces et aux défis maritimes croissants.

Bien que ces efforts de collaboration soient encourageants, il est nécessaire d'améliorer le dialogue pan-atlantique et les initiatives communes afin de renforcer la gouvernance et la sécurité de cet océan partagé. Compte tenu de la portée et de l'ampleur des menaces et des défis maritimes dans le centre et le sud de l'Atlantique, les initiatives panatlantiques telles que le Centre Atlantique et les diverses initiatives de collaboration atlantique soutenues par les États-Unis cherchent à rassembler le sud, le nord, l'est et l'ouest de l'Atlantique pour renforcer les mécanismes de collaboration existants et promouvoir le dialogue, la coopération et la complémentarité interrégionaux. Lorsque les États de l'Atlantique collaborent pour identifier les menaces et les défis communs et coopèrent pour y faire face en mettant en commun leurs ressources, la sécurité maritime globale s'en trouve renforcée.

Ce séminaire est l'occasion pour les hauts fonctionnaires de l'ensemble de l'Atlantique d'entamer le processus de mise en place de cadres intrarégionaux et interrégionaux inclusifs et collaboratifs afin de relever les défis communs en matière de sécurité maritime. Il a trois objectifs principaux : faire le point sur les principales menaces communes et les défis de sécurité humaine auxquels sont confrontés les États atlantiques, évaluer l'état actuel des mécanismes de collaboration existants dans le bassin atlantique, identifier les possibilités d'améliorer le partage d'informations afin d'approfondir la collaboration sur les questions maritimes dans les zones d'intérêt maritime de l'Atlantique (par exemple, les GdG et la mer des Caraïbes), explorer des moyens concrets de coopérer pour faire face aux menaces et aux défis maritimes communs dans l'Atlantique, et proposer des recommandations sur la voie à suivre.

Résultats attendus

- Développer une compréhension commune des menaces et des défis communs auxquels sont confrontés les États de part et d'autre de l'océan Atlantique.
- Établir les bases d'un renforcement des réponses stratégiques collaboratives et durables pour lutter contre l'insécurité maritime autour de l'océan Atlantique.
- Identifier les possibilités d'améliorer le partage d'informations afin d'approfondir la collaboration sur les questions maritimes dans l'Atlantique.

Structure du séminaire

Ce séminaire, qui s'étend sur quatre jours, comprendra à la fois des séances plénières qui s'appuient sur une expertise stratégique, politique, universitaire et opérationnelle, et des séances de discussion où les participants sont encouragés à échanger librement sur les sujets abordés. Les présentations des séances plénières seront suivies d'une période de questions et réponses animée au cours de laquelle les participants seront encouragés à partager leurs expériences, à remettre en question des hypothèses et à réfléchir à des approches créatives. Les discussions en petits groupes se concentreront sur la résolution

de problèmes. Les participants seront encouragés à partager leurs points de vue et à apprendre les uns des autres. Une équipe d'animateurs expérimentés travaillera avec les participants à cette fin.

Tous les programmes du CESA sont menés dans le cadre d'une politique stricte de non-attribution. Cela permet aux participants de contribuer et d'échanger des points de vue sans réserve, créant ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Une interprétation simultanée sera assurée pour permettre au séminaire de se dérouler en anglais, en français et en portugais. Tous les documents du séminaire seront fournis dans ces langues.

Séance 1 : Le domaine maritime atlantique

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Explorer l'importance stratégique de l'océan Atlantique pour la sécurité et la prospérité mondiales.
- Discuter des défis en matière de sécurité maritime et identifier les possibilités de collaboration dans et autour de l'océan Atlantique.

Contexte :

Certaines des régions les plus dynamiques du monde sont situées autour des 111 866 kilomètres de côtes qui entourent cette masse d'eau de 85,133 millions de kilomètres carrés. L'océan Atlantique est le deuxième plus grand des cinq océans du monde et réunit les continents africain, américain et européen. Ses abondantes ressources naturelles constituent une source de revenus pour des millions de personnes qui en dépendent pour leur sécurité alimentaire et leur emploi. Les pêcheries de l'Atlantique représentent plus d'un quart des captures mondiales en 2020, ce qui en fait la deuxième région la plus importante au monde. Outre la pêche, ses abondants gisements d'hydrocarbures contribuent à alimenter l'économie mondiale. Les voies de communication maritimes qu'il soutient sont des liens commerciaux essentiels qui relient ces continents à d'autres parties du monde. Ces relations commerciales sont essentielles à la prospérité économique mondiale. Outre les autoroutes commerciales, l'Atlantique est également le lieu des autoroutes de l'information. Les câbles sous-marins transatlantiques transportent plus de 95 % des données internationales.

Le bassin atlantique est confronté à des défis importants. La pêche est soumise à de fortes pressions en raison de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), en

particulier en Afrique de l'Ouest. Ces dernières années, la présence de grandes flottes de pêche commerciale non atlantiques dans la région a poussé plusieurs pêcheries d'Afrique de l'Ouest au bord de l'effondrement. Étant donné que le poisson représente un pourcentage très élevé de l'apport en protéines animales dans le régime alimentaire des communautés côtières (parfois jusqu'à 50 %), l'effondrement des pêcheries africaines provoquerait probablement une crise de la sécurité alimentaire – avec des implications négatives pour la sécurité humaine au sens large, la sécurité de l'État et la stabilité de sociétés entières. Certaines parties de l'Afrique de l'Ouest subissent déjà des pressions considérables dues à d'autres types d'insécurité maritime, notamment la piraterie, les vols à main armée en mer, le trafic illicite d'êtres humains, de drogues et d'armes, ainsi que la pollution maritime.

Pour que le bassin atlantique continue à jouer un rôle clé dans la prospérité des pays qui l'entourent – et du monde entier –, il faudra redoubler d'efforts pour mettre au point des mécanismes de collaboration permettant de faire face aux menaces et aux défis actuels et futurs auxquels la région est confrontée. Les États atlantiques doivent veiller à ce que les sources d'alimentation et de subsistance de leurs citoyens soient protégées et gérées de manière durable. Ils doivent travailler ensemble pour protéger le commerce maritime et les autoroutes de l'information. En résumé, ils doivent travailler ensemble pour faire en sorte que l'Atlantique reste une zone de prospérité, de sécurité et de paix.

Lectures complémentaires :

Bruno Lété. Addressing the Atlantic's Emerging Security Challenges.

<https://www.gmfus.org/sites/default/files/1115->

[WP9_GMF_Addressing%20the%20Atlantic%E2%80%99s%20Emerging%20Security%20Challenges.pdf](https://www.gmfus.org/sites/default/files/1115-WP9_GMF_Addressing%20the%20Atlantic%E2%80%99s%20Emerging%20Security%20Challenges.pdf)

Analúcia Danilevicz Pereira. The South Atlantic, Southern Africa and South America: Cooperation and Development.

https://ciaotest.cc.columbia.edu/journals/ufrgs%20%20/v2i4/f_0030200_24420.pdf

Séance 2 : Facteurs d'insécurité maritime

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Mieux comprendre la nature et les manifestations de l'insécurité maritime dans la région atlantique.
- Se concentrer sur les similitudes et les différences entre l'insécurité maritime des deux côtés de l'Atlantique.

Contexte :

La sécurité alimentaire est au cœur de la sécurité humaine. Dans la plupart des communautés côtières, des pêcheries saines ont permis de répondre aux besoins alimentaires de la population. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Dans de nombreuses régions de l'Atlantique, les pêcheries s'épuisent rapidement. La pêche INN est devenue l'un des principaux facteurs d'insécurité maritime dans le bassin atlantique. Dans certaines régions, le nombre de pêcheurs artisanaux locaux et de navires semi-industriels a entraîné une baisse significative des captures de poissons depuis plusieurs décennies. Dans des régions comme l'Afrique de l'Ouest, l'augmentation du nombre de navires de pêche lointaine en provenance de pays non atlantiques a fait chuter les pêcheries à des niveaux extrêmement bas.

La criminalité en mer est un autre facteur clé de l'insécurité maritime. La criminalité maritime revêt de nombreuses formes. La piraterie et les vols à main armée en mer sont fréquents dans certaines parties de l'Atlantique, en particulier dans le golfe de Guinée. Ces deux formes de criminalité sont des symptômes importants des défis terrestres. Les parties de l'Atlantique les plus touchées par le transport maritime sont celles qui sont confrontées à d'importants défis démographiques, politiques, économiques et environnementaux. Les nombreux jeunes chômeurs des communautés côtières constituent souvent une source régulière de recrues pour les groupes de pirates et de voleurs à main armée en mer. Ils sont également les plus susceptibles de prendre la mer en tant qu'immigrés clandestins à la recherche de meilleures opportunités ailleurs, généralement en Europe. Leurs voyages dangereux se terminent souvent tragiquement en mer. Les nombreuses vies de migrants clandestins perdues en mer ainsi que le nombre tout aussi important de migrants secourus en mer ou qui parviennent à leur destination représentent souvent la queue d'un réseau de trafic long, complexe, bien organisé et très lucratif qui transporte des cargaisons humaines de/à travers l'Afrique vers l'Europe. Ces mêmes réseaux sont souvent liés ou fonctionnent en parallèle avec d'autres réseaux criminels qui font passer des drogues illégales d'Amérique du Sud à l'Europe en passant par l'Afrique. Des réseaux transnationaux similaires se spécialisent dans le trafic d'armes qui contribuent à l'instabilité et à la violence dans certaines parties du bassin atlantique. Enfin, il existe des réseaux criminels bien établis impliqués dans le « bunkering » du pétrole – le vol de pétrole brut dans les pétroliers ou le siphonnage du pétrole brut dans les oléoducs – pour le distribuer sur les marchés noirs nationaux, régionaux ou mondiaux du pétrole brut. Cette pratique criminelle génère entre 5 et 12 milliards de dollars par an.

Lectures complémentaires :

Pierre Morcos. Une approche transatlantique pour répondre à l'insécurité maritime croissante dans le golfe de Guinée. <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>

Érico Duarte et Manuel Correia de Barros (eds.). Défis en matière de sécurité maritime dans l'Atlantique Sud. New York : Springer Publishing, 2019

Séance 3 : Pêche INN

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses avec modérateur

Objectifs :

- Souligner le lien entre la sécurité maritime et la sécurité alimentaire.
- Explorer les moyens pratiques de lutter contre la pêche INN dans l'océan Atlantique.

Contexte :

La pêche fait vivre plus de 800 millions de personnes dans le monde. Le poisson représente un sixième de la consommation de protéines animales de la population mondiale. Dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, ce chiffre est supérieur à la moitié. Les pêcheries mondiales sont soumises à de fortes pressions. Selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, plus de 90 % des stocks de poissons marins sont pleinement exploités, surexploités ou épuisés. Bien que la surexploitation légale des pêcheries soit un grave problème mondial, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) constitue une menace encore plus grande.

La pêche INN désigne les pratiques négatives des navires nationaux ou étrangers dans les eaux territoriales et les zones économiques exclusives d'un État. Par nature, les activités INN sont menées sans l'autorisation de l'État et sont facilitées par l'incapacité de nombreux États à exercer pleinement leur souveraineté sur leurs domaines maritimes. Cela permet aux navires de pêche INN d'opérer en toute impunité, sans grand respect pour les lois et les réglementations d'un État. Dans certaines parties de l'Atlantique, la

réalité est que les États ne sont pas toujours en mesure de sanctionner ceux qui enfreignent leurs lois maritimes. En raison de ce manque de capacité de l'État en mer, les navires de pêche nationaux et étrangers – même s'ils détiennent un permis de pêche valide – fournissent régulièrement des informations inexactes sur leurs activités aux autorités compétentes. En Afrique de l'Ouest, par exemple, les captures totales sont estimées à 40 % de plus que les captures déclarées. Souvent, les activités de pêche sont menées sans tenir compte des mesures de conservation ou de gestion – par exemple, la conservation de poissons de taille inférieure à la norme ou protégés, ou la pêche hors saison – mises en place par les États côtiers pour protéger certaines zones de pêche ou certains stocks de poissons.

La pêche INN est un problème mondial qui, de par sa nature, échappe à toute quantification. Selon certaines estimations, jusqu'à un tiers des captures annuelles de produits de la mer dans le monde – environ 56 milliards de livres – est associé à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Cette pêche a des effets négatifs importants sur la santé des océans, la sécurité humaine et la sécurité nationale. La surpêche menace certaines espèces d'extinction tout en poussant les pêcheries vers l'effondrement et en détruisant les écosystèmes marins. La relation entre la pêche, la sécurité alimentaire et la sécurité humaine est claire et directe. Étant donné que des millions de personnes dépendent du poisson pour un pourcentage important de leur apport en protéines animales, l'effondrement des pêcheries pourrait entraîner des niveaux élevés de malnutrition et d'insécurité alimentaire dans certaines régions de l'Atlantique. L'insécurité alimentaire peut rapidement déstabiliser les États et les régions, dont certains sont déjà confrontés à d'importants facteurs de déstabilisation.

Les pertes financières liées à la pêche INN sont tout aussi difficiles à quantifier. Les pertes annuelles estimées varient entre 10 et 23,5 milliards de dollars. Les pertes économiques globales sont estimées à 50 milliards de dollars par an. L'Afrique de l'Ouest, épicerie mondiale de la pêche INN – qui représente 40 % des chiffres mondiaux – perd plus de 9 milliards de dollars par an.

Le changement climatique ajoute à l'urgence de cette question. L'augmentation de la température des océans affectera les schémas de migration des populations de poissons, qui s'éloigneront des tropiques, ce qui réduira encore les prises de poissons dans ces zones et aggravera les problèmes de sécurité à tous les niveaux : humain, étatique, régional et mondial.

Lectures complémentaires :

Coalition pour la transparence financière. Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally.

<https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>

Lauren Young, Cathy Haenlein et Grace Evans. Future Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Trends in a Warming World: A Global Horizon Scan.

London: RUSI 2023. Londres : RUSI 2023. <https://static.rusi.org/future-iuu-fishing-in-a-warming-world-a-global-horizon-scan.pdf>

Séance 4 : Menaces, crimes et vulnérabilités maritimes

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Faire le point sur les principales menaces, défis et vulnérabilités maritimes dans le bassin atlantique.
- Évaluer l'impact de la criminalité maritime sur la sécurité et le développement dans la région atlantique.

Contexte :

Les stupéfiants : Le trafic de stupéfiants est la plus grande industrie criminelle au monde, générant entre 426 et 652 milliards de dollars par an, selon Global Financial Integrity (GFI). La mer est la principale voie d'acheminement de la cocaïne depuis ses zones de production en Amérique du Sud jusqu'à divers points de destination et marchés de consommation dans le monde, dont les États-Unis et l'Europe occidentale sont les plus importants. Environ 90 % de la cocaïne provenant de la région andine est transportée par voie maritime. Une grande partie des drogues qui entrent en Europe occidentale sont transportées par l'océan Atlantique.

Les implications politiques, économiques et sécuritaires du commerce illégal de la drogue sont devenues évidentes depuis les années 1980. Les organisations de trafiquants de drogue ont utilisé les vastes ressources financières tirées de la vente de drogues illicites pour mettre en place des réseaux complexes de production et de distribution. Pour favoriser la distribution de leurs produits, les cartels de la drogue utilisent ces ressources financières pour corrompre les fonctionnaires dans les pays où le contrat social et les structures de gouvernance sont faibles. Il en résulte souvent un affaiblissement supplémentaire de la légitimité de l'État. Les quantités d'argent liquide injectées dans les économies faibles par l'intermédiaire de fonctionnaires corrompus et de citoyens

ordinaires peuvent également fausser davantage l'activité économique normale. Dans certains cas, elle a pour effet de créer de petites zones économiques enclavées où les biens et les services sont proposés à des prix très élevés, ce qui les rend non seulement inaccessibles à une grande partie de la population, mais exerce également une pression inflationniste sur l'économie, avec un impact négatif pour tous les consommateurs. Les implications en matière de sécurité sont tout aussi graves. Les cartels de la drogue créent généralement de puissants groupes armés pour protéger leurs réseaux de production et de distribution. Ces groupes armés, à leur tour, remettent sérieusement en question le monopole légitime de l'État sur les moyens de violence.

Traite des êtres humains et migration irrégulière : L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD) définit la traite des êtres humains comme « le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes par la force, la fraude ou la tromperie, dans le but de les exploiter à des fins lucratives ». Il s'agit d'une activité criminelle très lucrative qui génère environ 150 milliards de dollars par an, selon GFI. Selon le Pew Research Center, plus d'un million de personnes ont migré de manière irrégulière de l'Afrique subsaharienne vers l'Europe au cours de la dernière décennie. Rien n'indique que le flux de migrants irréguliers – dont beaucoup viennent de la côte atlantique de l'Afrique – sera réduit de sitôt. Bien que les facteurs d'attraction soient indéniables, d'importants facteurs d'incitation sont également en jeu. Une combinaison de problèmes politiques, sécuritaires, économiques et environnementaux en Afrique continue de forcer de nombreux citoyens à prendre la mer à la recherche d'un avenir meilleur ailleurs.

Trafic d'armes : De nombreux Africains quittent le continent en raison de la détérioration des conditions de sécurité. L'un des facteurs d'insécurité sur le continent est la prolifération des armes légères et de petit calibre (ALPC). Le trafic d'armes légères et de petit calibre doit être considéré comme faisant partie d'un cercle vicieux plus large, dans la mesure où l'insécurité en Afrique conduit plusieurs acteurs à se procurer et à stocker des armes qui, à leur tour, non seulement augmentent la probabilité d'un conflit mais,

une fois qu'il a commencé, le prolongent. On estime à 100 millions le nombre d'armes légères et de petit calibre en circulation en Afrique. Parmi elles, 8 millions sont aux mains d'acteurs non étatiques. Ces armes sont le facteur clé du maintien d'une grande partie de la dynamique des conflits en Afrique et sont responsables de la plupart des décès liés aux conflits sur le continent. Nombre de ces armes sont introduites en contrebande par le biais du domaine maritime.

Piraterie. Le point névralgique de la piraterie maritime dans le monde se situe dans l'Atlantique. Une récente résolution du Conseil de sécurité des Nations unies – UNSCR 2634 (2022) – s'est déclarée « profondément préoccupée par la menace grave et persistante que la piraterie, les vols à main armée et la criminalité transnationale organisée en mer dans le golfe de Guinée font peser sur la navigation internationale, la sécurité et le développement durable des États de la région, y compris les effets sur les pays riverains, leur arrière-pays et les pays sans littoral ». Bien que les États atlantiques d'Afrique aient pris des mesures importantes pour collaborer et coordonner leurs réponses contre la criminalité maritime, la piraterie dans le golfe de Guinée persiste. 130 des 135 enlèvements d'équipages de navires dans le monde en 2020 ont eu lieu dans le golfe de Guinée. Une autre dimension de la criminalité maritime est le vol à main armée en mer. Parce qu'ils relèvent de la juridiction nationale, les vols à main armée en mer sont souvent peu signalés. La persistance des actes de piraterie dans l'océan Atlantique et le nombre important de vols à main armée en mer dans les eaux territoriales des États de l'Atlantique témoignent de la nécessité de redoubler d'efforts à tous les niveaux pour lutter contre la criminalité maritime.

Pollution maritime : La santé des océans est essentielle à l'existence humaine. Par exemple, les océans jouent un rôle clé dans la lutte contre le changement climatique, car ils absorbent et stockent environ 30 % des émissions mondiales de carbone. Par ailleurs, il existe un lien direct entre la santé des océans et la sécurité alimentaire, car des milliards de personnes dans le monde – en particulier dans les pays du Sud – dépendent du poisson comme principale source d'alimentation et de revenus. Il est donc essentiel de veiller à ce

que les océans ne soient pas pollués. Le déversement dans l'océan d'ordures et d'autres déchets provenant d'usines, de pétroliers et de navires est particulièrement nocif pour la santé des marins, surtout lorsqu'ils contiennent des matières radioactives. La pollution par les engrais, les pesticides et les insecticides, les marées noires, les déchets industriels toxiques et les eaux usées, ainsi que l'exploitation minière en eaux profondes, sont également très nocives pour les océans. Actuellement, le domaine maritime est soumis à des pressions environnementales considérables en raison des quelque 8 millions de tonnes de déchets plastiques qui pénètrent chaque année dans les océans. Environ 80 % de la pollution marine est attribuée aux plastiques. Au rythme actuel des déversements de plastique dans les océans, on estime qu'il y aura plus de plastique que de poissons dans les océans d'ici 2050.

Câbles sous-marins : Les données jouent un rôle indispensable dans la vie de la plupart des gens dans le monde. 99 % des données intercontinentales sont transportées par des câbles sous-marins. Un courriel envoyé de Londres à New York par l'un de ces câbles sous-marins peut voyager en moins de 70 millisecondes (0,07 seconde). On estime que des transactions financières d'une valeur de plus de 10 000 milliards de dollars sont transmises chaque jour par des câbles sous-marins. En revanche, les satellites transportent beaucoup moins de données et sont moins rentables en termes de lancement et d'exploitation. En d'autres termes, la protection des câbles sous-marins dans l'océan Atlantique et ailleurs est d'une importance capitale pour la sécurité et la prospérité mondiales.

Lectures complémentaires :

Intégrité financière mondiale. Criminalité transnationale.

<https://gfintegrity.org/issue/transnational-crime/>

Pew Research Center. "At Least a Million Sub-Saharan Africans Moved to Europe Since 2010." <https://www.pewresearch.org/global/2018/03/22/at-least-a-million-sub-saharan-africans-moved-to-europe-since-2010/>

ONUUDC. Human Trafficking. <https://www.unodc.org/unodc/en/human-Trafficking/Human-Trafficking.html>

Département d'État américain, Trafficking in Persons Report June 2023.

<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2023/06/2023-TIP-Report.pdf>

Francis Langumba Keili. "Small arms and light weapons transfer in West Africa: a stock-taking."

SSI. An ocean of weapons: arms smuggling to Somalia. <https://issafrica.org/iss-today/an-ocean-of-weapons-arms-smuggling-to-somalia>

Séance 5 : Réponses continentales et régionales -- Afrique

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Discuter des efforts déployés à l'échelle du continent pour élaborer une stratégie maritime continentale intégrée.
- Examiner les stratégies de sécurité maritime de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Contexte :

La montée de l'insécurité dans les eaux entourant le continent a déclenché des réactions à différents niveaux. Au niveau continental, l'Union africaine a adopté la stratégie maritime intégrée de l'Afrique (AIMS 2050) en 2014. La stratégie fournit un cadre pour la protection et l'exploitation durable du domaine maritime du continent afin de promouvoir la prospérité. L'AIMS 2050 sert de cadre continental à toutes les activités stratégiques en matière de sécurité maritime en Afrique et contribue à orienter les efforts nationaux, régionaux et interrégionaux en matière de renforcement de la sécurité maritime et de coopération dans ce domaine. La stratégie s'appuie sur des cadres continentaux antérieurs, notamment la charte et le plan d'action africains sur le transport maritime de 1994 et la résolution de Durban sur la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement maritime de 2009. Elle met en évidence le « vaste potentiel de création de richesses » des domaines maritimes de l'Afrique et montre comment les ressources contenues dans les eaux intérieures, les océans et les mers de l'Afrique peuvent jouer un rôle important dans la promotion du développement durable sur le continent. Tout aussi important, elle met l'accent sur les moyens d'assurer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection de l'environnement marin.

Au niveau régional, les communautés économiques régionales (CER) ont pris des mesures importantes pour élaborer des stratégies de sécurité maritime. La Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) a adopté sa stratégie de sécurité et de sûreté maritimes en 2008. L'objectif principal de la stratégie est de protéger les ressources pétrolières ainsi que les pêcheries et les routes maritimes. De même, en 2013, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a élaboré une stratégie maritime intégrée (EIMS) qui associe la sécurité en mer au développement économique des pays membres.

Outre le travail effectué au sein de chaque région pour améliorer la sécurité maritime, la CEEAC et la CEDEAO ont mis en place un cadre de coopération inter-CER. Face à la montée de la sécurité maritime affectant tous les pays de la région du Golfe de Guinée, les chefs d'Etat de la CEEAC et de la CEDEAO réunis à Yaoundé, au Cameroun, en juin 2013, ont adopté trois documents importants : (1) Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États d'Afrique centrale et occidentale sur la sûreté et la sécurité maritimes dans leur domaine maritime commun, (2) Protocole d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique centrale et occidentale, et (3) Code de conduite relatif à la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illicites en Afrique centrale et occidentale. Le premier document engage les signataires à mobiliser des ressources adéquates pour promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité dans la zone maritime de la CEEAC et de la CEDEAO. En outre, il affirme la volonté des chefs d'État d'atteindre des niveaux plus élevés de coopération, de coordination, de mise en commun des ressources et d'interopérabilité. Le protocole d'accord, deuxième document adopté par les chefs d'État et de gouvernement africains, facilite la mise en œuvre et la coordination d'activités conjointes visant à améliorer la sécurité maritime. En outre, il établit les bases du partage d'informations ainsi que de l'harmonisation des lois et des procédures. Le document appelle également à la création d'un centre de coordination interrégional sur la sécurité

et la sûreté maritimes. Le code de conduite engage les signataires à coopérer pour réprimer les activités illicites en mer.

Lectures complémentaires :

Union africaine 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy), Addis-Abeba : UA, 2012.

Asha Sekomo, "African Approaches to Maritime Security," rapport d'atelier. Maputo : Friedrich Ebert Stiftung, 2013.

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

Séance 6 : Réponses continentales et régionales - Amérique latine et Caraïbes

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- S'informer sur les régimes de coopération en matière de sécurité maritime en Amérique latine et dans les Caraïbes.
- Identifier les éléments clés de la coopération atlantique en matière de sécurité maritime qui ont fonctionné.
- Souligner que la coopération en matière de sécurité maritime est de plus en plus reconnue au niveau mondial comme étant essentielle pour protéger le domaine maritime *contre* les menaces sécuritaires et environnementales, ainsi que pour protéger le domaine maritime *en vue de* l'enrichissement des États et de l'amélioration de la vie à terre.

Contexte :

Les pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont pris des mesures importantes pour développer des cadres de collaboration dans le domaine maritime. La zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud (ZOPACAS) et l'accord de coopération pour la répression du trafic maritime et aérien illicite de stupéfiants et de substances psychotropes dans la zone des Caraïbes sont des exemples importants de ces efforts. La ZOPACAS est une initiative brésilienne créée en 1986 par la résolution 41/11 de l'Assemblée générale des Nations unies (AGNU). Elle regroupe 24 pays riverains de l'Atlantique Sud : Angola, Argentine, Bénin, Brésil, Cap-Vert, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Liberia, Namibie, Nigeria, São Tomé et Príncipe, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo et Uruguay. Créée au cours de la dernière décennie

de la guerre froide, son objectif initial était de prévenir la prolifération des armes nucléaires et de décourager les États non membres d'établir une présence militaire dans la région. En d'autres termes, l'objectif initial était de faire de l'Atlantique Sud une zone exempte d'armes nucléaires. Ces dernières années, la ZOPACAS a cherché à promouvoir une plus grande collaboration régionale dans les domaines politique, économique et environnemental. Il existe d'importantes possibilités d'élargir encore les domaines de collaboration afin d'inclure une plus grande transparence et une plus grande responsabilité dans la gestion de la pêche, de lutter contre la pêche INN et contre le trafic d'êtres humains, d'armes et de stupéfiants.

En 2003, l'accord de coopération pour la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la zone des Caraïbes, également connu sous le nom de traité de San José, a créé un nouveau régime de coopération en matière de sécurité maritime dans les Caraïbes sur la question du trafic. L'accord de coopération en matière de sécurité maritime et aérienne de la CARICOM de 2008 a étendu ce régime à une sécurité maritime plus large. Dans les deux cas, les accords prévoient que les États parties partagent les responsabilités en matière d'application du droit maritime, même en pénétrant dans les eaux territoriales de l'autre partie, afin d'atteindre les buts et objectifs de la sécurité maritime collective tels qu'ils ont été convenus.

Lectures complémentaires :

Traité de San José, <https://www.state.gov/s/1/2005/87198.htm>.

Edmund Dillon, "Security Cooperation in the Caribbean," Notre Dame,

<http://www3.nd.edu/~ggoertz/rei/reidevon.dtBase2/Files.noindex/pdf/0/dillonpaper.pdf>.

Aleeza Mosley, "The Implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States," ONU, 2010,

http://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_page_s/fellows_papers/moseley_0910_barbados.pdf.

Séance 7 : Exécution des conséquences - Autorités légales et juridictions

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Souligner l'importance du soutien/conseil juridique à toutes les phases de la réponse maritime.
- Fournir des exemples concrets de collaboration pour lutter contre la criminalité en mer.

Contexte :

La loi est un élément clé de l'éventail des réponses maritimes. La loi fournit la base de l'action des agences ainsi que la réponse qu'un gouvernement peut apporter à une menace ou à un événement maritime. Il est donc essentiel que les autorités juridiques soient le point de départ des discussions de collaboration. En outre, l'inclusion de l'avocat de l'agence est un facteur essentiel pour une collaboration efficace.

Les orientations politiques complètent les autorités juridiques dans le domaine de la réponse maritime. La connaissance des exigences/obligations légales *et* des orientations politiques est cruciale pour le partage des informations, la prise de décision en temps utile et l'alignement des réponses. Il est toutefois important de noter que le fait qu'une action potentielle soit conforme à la politique d'une agence ne signifie pas que l'action proposée soit juridiquement appropriée dans tous les cas. Par exemple, il peut être conforme à la politique d'un service de publier des informations, mais dans certains cas, pour diverses raisons, cela peut être inapproprié ou potentiellement illégal. Dans le cadre de ses activités, une agence doit toujours se demander « quelle est notre autorité ? » et « sommes-nous compétents ? ». Les deux doivent exister pour que l'on puisse agir.

POURSUIVRE LA CRIMINALITÉ MARITIME L'objectif de la loi est en partie de limiter les comportements contraires à une société sûre, stable et prospère. Mais si la loi sur le papier n'est pas appliquée dans la pratique, les mots écrits n'ont que peu d'effet sur la conduite. L'un des principaux objectifs de l'application de la loi est de dissuader les gens de se livrer à des activités illicites. La capture et la remise à l'eau ne sont jamais des moyens de dissuasion efficaces. Et si les conséquences d'une poursuite sont négligeables, les criminels continueront à considérer qu'il est plus gratifiant que risqué de commettre un délit. Ces réalités sont peut-être encore plus vraies sur l'eau que sur terre.

Les poursuites dans l'espace maritime sont un peu différentes de celles menées sur terre. Lorsque des personnes sont impliquées dans des activités illicites sur terre, elles sont arrêtées et le matériel utilisé pour ces activités est confisqué. Dans le domaine maritime, cependant, les personnes et le navire lui-même peuvent être arrêtés. En outre, les forces de l'ordre maritimes n'ont pas toujours le pouvoir de procéder à des arrestations – elles peuvent être amenées à détenir les personnes concernées et à les remettre aux autorités terrestres pour qu'elles procèdent à l'arrestation. Ces nuances, ainsi que la possibilité d'actions *in rem* à l'encontre du navire, doivent toutefois être pleinement comprises afin de maximiser le potentiel dissuasif des poursuites. En outre, les procureurs maritimes doivent être conscients de tous les aléas et bizarreries du droit maritime afin d'être le plus efficace possible.

OPÉRATIONS D'INTERDICTION MARITIME. Un élément clé de la sécurité maritime est l'interdiction des activités illicites dans l'espace maritime. Mais la lutte contre la criminalité sur l'eau s'accompagne d'une série de défis, même au-delà de l'évidence. Si l'objectif est simplement d'interférer avec une « mauvaise » conduite, il faut alors que le navire se trouve au bon endroit lorsque l'activité est en cours. Cela est difficile, nécessite souvent des renseignements ou une bonne surveillance, et même dans les meilleures situations, cela peut mal se passer. En outre, la poursuite d'un navire peut être dangereuse et entraîner des problèmes de juridiction si le navire en fuite franchit la

frontière maritime d'un État voisin. Les poursuites tendent à créer beaucoup de tensions entre les États. Il n'est donc pas simple de mettre un terme aux mauvaises activités sur l'eau. Toutefois, si l'objectif est d'arrêter légalement les personnes et/ou le navire impliqués dans des activités illicites, il faut aller beaucoup plus loin. Il est essentiel de veiller à ce que l'interpellation, l'embarquement, la détention, la collecte, la préservation et la conservation des preuves, ainsi que la transmission du dossier aux autorités en vue de poursuites administratives, civiles ou pénales, se déroulent sans heurts et en toute légalité, afin de permettre une finalisation juridique solide. En d'autres termes, si l'un des points du processus d'interdiction pose problème, l'effet dissuasif de l'arrêt légal sera annulé.

Le modèle de la zone D de la CEEAC constitue une évolution importante en ce qui concerne la poursuite. Depuis 2009, les quatre États que sont le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et-Príncipe ont travaillé ensemble pour résoudre la question de la poursuite en élaborant une approche combinée de la sécurité maritime. Par le biais d'un accord technique dans un premier temps, puis d'un accord juridique, la zone D a résolu à l'avance des questions telles que la poursuite, afin qu'elles ne se posent pas lors d'opérations d'interdiction maritime. Cette notion d'accord préalable sur la manière dont certaines questions devraient être examinées est en train de devenir une tendance mondiale. Il s'agit d'un outil remarquablement puissant pour améliorer l'interdiction maritime et donc la sécurité maritime.

Il convient de noter que la technologie a commencé à modifier les lieux où l'interdiction maritime peut avoir lieu. Traditionnellement, il est nécessaire d'intervenir dans les activités illicites en cours et d'arrêter ou de détenir des individus et des navires en mer. Pour ce faire, l'État côtier doit disposer de navires capables de se rendre sur les lieux du comportement illicite, d'y mettre fin et de procéder à l'arrestation ou à la détention. De plus en plus, cependant, la technologie permet non seulement de connaître le domaine maritime, mais aussi de recueillir des preuves qui peuvent être utilisées pour arrêter et

poursuivre les criminels lorsqu'ils reviennent à terre. En d'autres termes, la technologie permet l'interception côté quai, ce qui est particulièrement important pour les États qui n'ont pas de capacité d'interception en eaux profondes. Cependant, il est important que les systèmes juridiques soient adaptés pour permettre l'utilisation de ce type de données technologiques dans les affaires civiles et pénales.

Lectures recommandées :

Herbert Anyiam, The Legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime with Suggested Solutions, CRIMSEC 2014, <http://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/11783>.

Michael Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Prosecuting Maritime Piracy, Cambridge (2015).

Maritime Interdiction Operations : A View Through International Law Lens, NMIOTC Journal, 2010, https://www.researchgate.net/publication/208845949_Maritime_Interdiction_Operations_A_View_Through_International_Law_Lens.

Séance 8 : Coordination, collaboration et partage d'informations

Format : Présentation plénière et séance de questions-réponses animée par un modérateur

Objectifs :

- Comprendre l'importance, la valeur et l'impact de la coordination interagences.
- Souligner le rôle essentiel de la coordination, de la collaboration et de l'échange d'informations entre les gouvernements.

Contexte :

L'environnement maritime implique des efforts gouvernementaux interdépendants qui font progresser les objectifs nationaux, y compris les questions de développement, de sécurité et de sûreté. Compte tenu de l'éventail des activités concernées, de leur interconnexion et de leur niveau de complexité, les pays doivent mettre en place des mécanismes de collaboration à la fois au sein de leurs gouvernements respectifs – pour améliorer l'efficacité et minimiser la duplication des efforts – et avec d'autres pays pour faire face aux menaces et aux défis communs. Les cadres de collaboration reposent sur la coordination interagences et intergouvernementale, des mécanismes de coopération entre les institutions de l'État pour partager l'information, intégrer plusieurs agences et prendre des mesures coordonnées.

Coordination de l'ensemble du spectre : La sécurité maritime nécessite l'interdiction et la poursuite efficaces des activités criminelles qui se déroulent sur l'eau. Il faut donc que tous les éléments du système de justice pénale soient prêts à travailler pour détecter, interdire, arrêter, poursuivre et sanctionner la criminalité maritime. Diverses options sont possibles, notamment des poursuites pénales, la saisie de la cargaison, la saisie d'un navire et l'imposition de sanctions civiles. En outre, la coopération ou le soutien d'un pays partenaire peut s'avérer approprié. Chaque résultat comporte des considérations

juridiques différentes, tout comme la localisation du navire, l'activité illicite présumée et le pavillon du navire impliqué dans l'activité présumée.

Partage de l'information et des ressources : Le partage d'informations et de ressources présente de nombreux avantages pour la gouvernance. L'information, lorsqu'elle est partagée, peut aider tous les acteurs concernés à exécuter leur mission avec plus de précision, d'efficacité et d'efficience. Et lorsque les ressources sont limitées, la possibilité de partager les moyens, le cas échéant, constitue une capacité importante pour atteindre les objectifs. Mais lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre ce partage et cette coopération dans la pratique, des tensions apparaissent souvent. Les déséquilibres perçus entre les agences conduisent à des positions concurrentielles et souvent protectionnistes, ralentissant le flux d'informations et limitant la portée d'un véritable partage. Avec un cadre convenu, les agences peuvent collaborer de manière plus productive pour atteindre des objectifs communs, en se fournissant mutuellement les informations et les ressources nécessaires, le cas échéant, au cours du processus. Toutefois, pour permettre des efforts de coopération, il faut une orientation politique au niveau national. En outre, les lignes de communication doivent être transparentes, les points de contact identifiés et les processus formels documentés.

Le partage d'informations est régulièrement discuté dans les cercles de sécurité maritime. Étant donné que les menaces dans l'espace maritime ignorent les frontières nationales et opèrent à l'échelle transnationale, la réponse à ces menaces doit également surmonter les défis posés par la souveraineté nationale. Le partage d'informations est souvent considéré comme le principal mécanisme de coopération pour y parvenir. Un aspect qui mérite d'être souligné, et qui n'est pas pris en compte autant qu'il le devrait, est que la coopération est également extrêmement importante pour la sécurité maritime. Chaque année, les problèmes de sécurité maritime font plus de victimes que les incidents de sûreté maritime. Les mêmes canaux d'échange d'informations et de coopération opérationnelle peuvent être utilement déployés pour sauver des vies et protéger l'environnement marin que pour se prémunir contre les menaces à la sécurité. Ainsi, les

avantages de la coopération doivent être envisagés de manière plus large que la simple question de la sécurité.

Compte tenu des possibilités offertes par la coopération maritime et des problèmes juridiques et politiques qui pourraient en découler, l'une des leçons à tirer des nombreux régimes qui ont fait leurs preuves est qu'il faut s'efforcer de régler au préalable les différends juridiques et de clarifier les points de discorde probables. Il est de loin préférable d'aborder les sujets controversés tels que la poursuite, les procédures d'identification des navires, les accords entre navires, la confiscation des biens, la compétence et l'autorité et d'autres questions de ce type à terre avant qu'ils ne se posent sur l'eau en cas d'urgence.

Le partage d'informations en pratique - L'architecture maritime de Yaoundé : Aucune région du monde n'a connu, au cours des dix dernières années, un développement plus rapide et plus important de l'architecture de sécurité maritime que le golfe de Guinée. Avec un ensemble d'instruments et d'institutions en cascade, 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 desservie au sommet par un Centre de coordination interrégional (CIC) supervisé par trois organismes régionaux - la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée (CGG). L'architecture de Yaoundé pour la sécurité et la sûreté maritimes (YAMSS) est une construction de plus en plus élaborée pour le partage d'informations afin de traiter les problèmes communs de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.

Lectures complémentaires :

“New Reporting Center for Piracy in GoG Launched,” Safety4Sea, (21 juin 2016),
<http://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>.

Sylvestre Fonkoua, “Informational Sharing in the Gulf of Guinea,” US Naval War College, <https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia->

(1)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Foukhoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx.

Accord multilatéral relatif à la création de la zone E de la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et à la coopération en vue de la répression des activités illicites en mer, Maritime Crime and Justice Primer, http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf

Code de conduite du Golfe de Guinée (Code de conduite de Yaoundé), juin 2013, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf.