



AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

SÉMINAIRE RÉGIONAL SUR LA SÉCURITÉ MARITIME DANS L'Océan Indien Occidental

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

ANTANANARIVO, MADAGASCAR | 24-28 FEVRIER 2025

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) a organisé un séminaire de cinq jours pour évaluer les efforts déployés par les États côtiers et insulaires pour développer et rendre opérationnelle une infrastructure régionale commune de sécurité maritime afin de lutter contre les menaces illicites à la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental (OIO). Ces efforts visent à améliorer la sécurité des lignes de communication maritimes essentielles face à des menaces telles que la piraterie, le trafic de stupéfiants, d'armes et d'êtres humains, la contrebande, le terrorisme et les attaques de navires. Ce séminaire a réuni plus de 60 participants, tant membres des forces de l'ordre que civils, issus des Comores, de Djibouti, d'Inde, du Kenya, de Madagascar, de Maurice, du Mozambique, des Seychelles, d'Afrique du Sud, de Tanzanie et des États-Unis, ainsi que des représentants des organisations suivantes : l'Union africaine (UA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), l'Autorité intergouvernementale pour le développement (AIGD), la Commission de l'océan Indien (COI), le Centre régional de fusion de l'information maritime (CRFIM), le Centre régional de coordination des opérations (CRCO), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et le Fonds mondial pour la nature (World Wildlife Fund ou WWF). Les participants ont évalué les progrès réalisés par les États côtiers et insulaires africains dans la formulation et la mise en œuvre de leurs stratégies maritimes nationales. Ils ont également exploré des approches pour faire progresser et mettre en œuvre une stratégie régionale de sécurité maritime et ont partagé les meilleures pratiques et les leçons apprises pour lutter efficacement contre la criminalité transnationale organisée sur terre et en mer. Les participants ont été répartis en trois groupes de travail qui ont chacun formulé des recommandations sur les mesures à prendre aux niveaux national, régional et international pour poursuivre le développement d'une infrastructure régionale et améliorer la coordination afin de faire face aux menaces communes en matière de sécurité maritime.

Ce document présente une synthèse des principales conclusions du séminaire et des recommandations proposées par les participants.

APERCU DES INITIATIVES DANS L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL (OIO)

L'OIO est confronté à d'importants problèmes de sécurité, notamment la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), ainsi que le trafic d'êtres humains, de drogues et d'espèces sauvages, la piraterie, la contrebande et les vols à main armée en mer, entre autres. Bon nombre de ces menaces sont des formes de criminalité transnationale organisée (CTO) ayant des répercussions à la fois sur terre et sur mer. Jusqu'à présent, les réponses à ces menaces se sont concentrées sur le renforcement des capacités des États de la région et sur le développement d'une infrastructure régionale de sécurité maritime afin de faciliter la coordination entre les niveaux national, régional et international.

Bien qu'il existe un consensus sur la nécessité de développer une infrastructure régionale pour améliorer la coordination de la sécurité maritime dans l'OIO, les différents acteurs ont des visions divergentes de ce à quoi une telle infrastructure devrait ressembler et de la manière dont elle devrait fonctionner.¹ Comme l'explique Christian Bueger, « le paysage des initiatives en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien occidental se caractérise par une mosaïque de projets qui se chevauchent et se font parfois concurrence, chacun ayant sa propre portée, son propre objectif et son propre niveau de formalité ».² En conséquence, la coordination dans la région est principalement facilitée par divers partenariats multilatéraux et bilatéraux, institutions et accords internationaux, notamment le Code de conduite de Djibouti et l'amendement de Djeddah (Djibouti Code of Conduct and Jeddah Amendment ou DCoC/JA), la Convention de Nairobi, la Commission de l'océan indien et ses programmes (le programme Safe Seras Africa (SSA) et le programme de sécurité maritime (Maritime Security program ou MASE) récemment conclu), le Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime (Indien Ocean Forum on Maritime Crime ou IOFMC) de l'ONUDDC, l'Association des pays riverains de l'océan Indien (Indian Ocean Rim Association ou IORA), le Symposium naval de l'océan Indien (Indian Ocean Naval Symposium ou IONS) et les Forces maritimes combinées (FMC).

Le Code de conduite de Djibouti et l'amendement de Djeddah réunissent plusieurs États africains (de l'Égypte à l'Afrique du Sud), ainsi que plusieurs États de la péninsule arabique, afin de lutter contre l'ensemble des délits maritimes.³ Facilité par l'Organisation maritime internationale, le Code de conduite de Djibouti/amendement de Djeddah, en tant qu'accord international, a permis de réaliser des progrès significatifs dans la promotion de la coopération régionale et le renforcement de la sécurité maritime. La convention de Nairobi, quant à elle, est un traité maritime contraignant qui encourage la coordination régionale entre les gouvernements, la société civile et le secteur privé.⁴ Toutefois, elle est limitée aux États d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe.

¹ Christian Bueger, « Who Secures the Western Indian Ocean ? The Need for Strategic Dialogue » [Qui sécurise l'océan Indien occidental ? La nécessité d'un dialogue stratégique], *Center for Maritime Strategy*, 19 septembre 2024,

² Ibid.

³ DCoC, « Who we are, » [Qui sommes-nous] *Djibouti Code of Conduct*, <https://dcoc.org/about-us/>

⁴ Nairobi Convention, « Who we are », [Qui sommes-nous], *Nairobi Convention*, <https://www.nairobiconvention.org/nairobi-convention/who-we-are/>

La Commission de l’Océan Indien est plus limitée dans sa portée géographique, avec cinq États membres.⁵ Grâce à des programmes financés par l’Union européenne, tels que le programme de sécurité maritime (MASE) et le programme Safe Seas Africa récemment lancé,⁶ la Commission de l’Océan Indien a mis en place une infrastructure régionale de sécurité maritime couvrant l’Afrique orientale et australe et la région de l’océan Indien, avec deux centres régionaux au cœur de cette infrastructure : le Centre régional de fusion de l’information maritime et le Centre régional de coordination des opérations. Le Centre régional de fusion de l’information maritime se concentre sur l’amélioration de la connaissance du domaine maritime grâce à l’échange et au partage d’informations maritimes avec les parties prenantes nationales et internationales, tandis que le Centre régional de coordination des opérations utilise les informations fournies pour coordonner les opérations en mer. Ces deux centres ont obtenu des résultats opérationnels notables, coordonnant conjointement plusieurs opérations maritimes chaque année.

Les Forces maritimes conjointes (FMC), dirigées par les États-Unis, sont issues d’une initiative militaire qui coordonne les opérations militaires, le partage d’informations et les efforts de renforcement des compétences. À ce titre, les FMC rassemblent les marines de plusieurs acteurs internationaux extérieurs à la région.⁷ En revanche, le Forum de l’océan Indien sur la criminalité maritime de l’ONUDC favorise la coordination régionale entre les pays de l’océan Indien en améliorant le partage d’informations et en organisant des forums pour les procureurs et les autorités chargées de l’application du droit maritime, entre autres activités.⁸ L’Inde, quant à elle, promeut sa propre vision de la région de l’océan Indien par l’intermédiaire de l’Association des pays riverains de l’océan Indien et du Symposium naval de l’océan Indien.⁹ Ces deux organisations comptent des États membres couvrant l’Asie du Sud, l’Asie de l’Ouest, l’Afrique de l’Est, l’Asie du Sud-Est et l’Australie. Alors que l’Association des pays riverains de l’océan Indien promeut la coopération économique, le Symposium naval de l’océan Indien est une initiative volontaire destinée à renforcer la coopération entre les marines des États côtiers de la région de l’océan Indien.¹⁰

⁵ Il s’agit des Comores, de Madagascar, de Maurice, de la France (pour la Réunion) et des Seychelles. Pour plus d’informations, voir COI, "Maritime Security (#MASE Programme)", *Indiana Ocean Commission*, <https://www.commissionoceanindien.org/en/portfolio-items/maritime-security-mase-programme/>

⁶ En juillet 2024, la COI et l’UE ont signé un accord pour mettre en œuvre le programme Safe Seas Africa. Voir Sedrick Nicette et Betymie et Bonnelame, « **Seychelles and IOC countries partner with EU for Safe Seas Africa programme** », [Les Seychelles et les pays de la COI s’associent à l’UE pour le programme « Safe Seas Africa »] *Seychelles News Agency*, 05 juillet 2024, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/20836/Seychelles+and+IOC+countries+partner+with+EU+for+Safe+Seas+Africa+programme>

⁷ Combined Maritime Forces, « About CMF » [Sur les FMC], *Combined Maritime Forces*, <https://combinedmaritimeforces.com/about/> <https://combinedmaritimeforces.com/about/>

⁸ UNODC, “Global Maritime Crime Programme,” [Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime UNODC], <https://www.unodc.org/easternafrika/global-programmes/global-maritime-crime-prevention/index.html>

⁹ Ranendra Singh Sawan, « Problems and prospects of maritime security cooperation in the Indian Ocean Region : a case study of the Indian Ocean Naval Symposium (IONS) », [Problèmes et perspectives de la coopération en matière de sécurité maritime dans la région de l’océan Indien : étude de cas du Symposium naval de l’océan Indien (IONS)], *Royal Australian Navy Sea Power*

¹⁰ Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, « Mapping the Indiana Ocean Region », [Cartographie de la région de l’océan Indien], *Carnegie Endowment for International Peace*, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/research/2023/06/mapping-the-indian-ocean-region?lang=en> ;

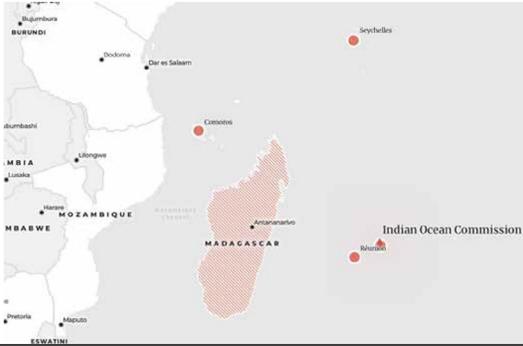
En outre, il existe également quatre principaux centres régionaux de fusion d'informations spécialisés dans la lutte contre la criminalité maritime. Situés en Inde, à Madagascar, aux Seychelles et à Singapour,¹¹, ces centres jouent un rôle essentiel dans le partage des informations vitales utilisées pour renforcer la sécurité maritime. Il existe plusieurs autres centres nationaux et sous-régionaux, tels que le Centre national de fusion d'informations maritimes à Madagascar et le Centre d'opérations conjointes au Kenya, qui assurent une coordination bilatérale

Si les divers organismes et initiatives de coordination régionale jouent un rôle crucial dans la lutte contre les menaces maritimes complexes qui pèsent sur l'OIO, leur diversité est également source de confusion en ce qui concerne l'organisation de la sécurité maritime de la région. Des efforts ont été déployés pour renforcer la collaboration autour d'objectifs communs, mais en l'absence d'une coordination solide ou d'une hiérarchie clairement définie, ces initiatives risquent d'être redondantes et de donner lieu à des priorités contradictoires, des approches incohérentes de la gestion des menaces ainsi qu'à des lacunes dans la couverture.

Ce séminaire a permis aux parties prenantes concernées de discuter et d'évaluer les efforts visant à poursuivre le développement et l'opérationnalisation d'une infrastructure de sécurité maritime régionale commune pour lutter contre les menaces maritimes parmi les États africains de l'OIO. Les participants ont également évalué les efforts locaux, nationaux et régionaux visant à améliorer la coordination pour faire face aux menaces de la criminalité transnationale organisée maritime.

GRAPHIQUE 1 : Initiatives, partenariats et institutions de coopération régionale dans l'océan Indien (Source Baruah, Labh & Greely, 2023)

¹¹ Ces centres régionaux de fusion des informations comprennent le Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) à Madagascar, le Centre régional de fusion et de coordination des opérations de sécurité et de sûreté en mer (REFLECS 3) aux Seychelles, le Centre de fusion d'informations - Région Océan Indien (CFI-ROI) en Inde, et le Centre de Fusion de l'Information (CFI) ainsi que le Centre de commandement et de contrôle de Changi à Singapour.



English	French
Indian Ocean commission	Commission de l'Océan Indien
Djibouti code of conduct	Code de Conduite de Djibouti
Libya	Libye
Niger	Niger
Nigeria	Nigeria
Chad	Tchad
Egypt	Égypte
Sudan	Soudan
Saudi Arabia	Arabie Saoudite
Iran	Iran
Myanmar (Burma)	Myanmar (Birmanie)
China	Chine
Ethiopia	Éthiopie
DR Congo	RDC
Tanzania	Tanzanie
Angola	Angola
Zambia	Zambie
Namibia	Namibie
South Africa	Afrique du Sud
Comoros	Comores
Maldives	Maldives
Mauritius	Maurice

Indian Ocean Rim Association	Association des pays riverains de l'Océan Indien
South Korea	Corée du Sud
Japan	Japon
Singapore	Singapour
Indonesia	Indonésie
Australia	Australie
France	France
Italy	Italie
Spain	Espagne
Ukraine	Ukraine
Türkiye	Turquie
Kazakhstan	Kazakhstan
Mongolia	Mongolie
Indonesia	Indonésie
Australia	Australie
Qatar	Qatar
Indian ocean naval symposium	Symposium naval de l'océan Indien

Principaux enseignements :

1. *La majorité des États de l'OIO n'ont pas de stratégie maritime nationale (SMN) ou uniquement à l'état de projet pas encore formellement validé.* Les stratégies nationales sont essentielles pour harmoniser et coordonner la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime. Cependant, de nombreux États africains sont confrontés à des défis importants dans l'élaboration de stratégies nationales maritimes. Parmi ceux qui n'ont pas de stratégie, l'un des principaux obstacles est la « cécité marine », c'est-à-dire le manque de sensibilisation à l'importance stratégique du domaine maritime. En outre, l'élaboration de stratégies sectorielles a souvent réduit l'urgence ou l'intérêt de créer une SMN globale. Pour les États dont les projets de stratégie n'ont pas encore été validés, le principal défi demeure le manque d'appropriation du processus et du contenu. Plusieurs participants au séminaire ont noté que ces stratégies avaient été élaborées sans consultation adéquate de tous les acteurs maritimes concernés, ce qui a entraîné des lacunes en termes d'inclusion et d'efficacité. Sans une stratégie maritime bien définie, la coordination nationale et régionale s'avère difficile, et les États peinent à allouer des ressources suffisantes à la sécurité et à la sûreté maritimes. Le Kenya et les Seychelles constituent un exemple notable d'élaboration efficace d'une stratégie de sécurité maritime, grâce à une approche multipartite et à une forte adhésion.

2. *La plupart des États de la région ne disposent pas de centres nationaux d'échange d'informations maritimes.* En raison des difficultés liées à l'absence de stratégies maritimes nationales, la plupart des États de l'OIO n'ont pas encore mis en place de centres nationaux d'échange de l'information maritime. Ces centres peuvent jouer un rôle essentiel dans l'amélioration de la connaissance du domaine maritime national et régional en facilitant la coordination entre les principaux acteurs maritimes. Cependant, de nombreux ministères et autorités maritimes fonctionnent en vase clos, ce qui limite l'efficacité de la collaboration. En outre, les acteurs du secteur de la sécurité hésitent souvent à partager des informations sensibles, ce qui complique encore les efforts de coopération. En conséquence, la sécurité maritime reste fragmentée entre plusieurs agences, ce qui entraîne des chevauchements de mandats et un manque d'efficacité.

3. *La plupart des États de la région sont confrontés à des contraintes en matière de ressources et de capacités.* Plusieurs États de l'OIO disposent de moyens de surveillance, de personnel et de moyens limités pour surveiller eux-mêmes efficacement leur domaine maritime et faire respecter les mesures prises. Les contraintes budgétaires limitent la capacité d'établir et de maintenir des structures de sécurité maritime et les technologies nécessaires pour assurer la connaissance du domaine maritime (CDM). La corruption affaiblit l'application de la loi, tandis que la dépendance à l'égard des partenaires extérieurs n'est pas viable à long terme. L'absence d'appropriation nationale due à la cécité marine des dirigeants politiques fait qu'il est difficile de consacrer des ressources limitées à la technologie, au personnel et aux autres moyens nécessaires pour améliorer la CDM et renforcer l'application de la loi. Des pays comme le Kenya et les Seychelles ont fait des progrès notables pour remédier aux contraintes de ressources, tandis que des partenaires extérieurs comme l'Organisation maritime internationale, l'ONUUDC, l'UE, l'Inde et les États-Unis ont offert un soutien bilatéral et international pour augmenter les moyens nationaux en la matière.

4. *De nombreux États de l'OIO manquent de cadres juridiques complets et de moyens judiciaires pour poursuivre les crimes maritimes.* La plupart des États de la région ne disposent pas de cadres juridiques complets et/ou de moyens judiciaires et de poursuites permettant de lutter efficacement contre les délits maritimes tels que la piraterie, la pêche illégale, la contrebande et le trafic d'êtres humains. Pour de nombreux États, les sanctions pour les activités maritimes illicites, telles que le trafic de stupéfiants, ne sont pas assez sévères. Plusieurs États sont confrontés à des lois obsolètes et à l'inexpérience des juges en matière de poursuites des crimes maritimes. Dans certains cas, si un navire n'arbore pas de pavillon national, les États ne disposent pas des mécanismes juridiques nécessaires pour poursuivre les crimes maritimes, ce qui donne lieu à des scénarios de « capture et remise à l'eau ». Les incohérences au niveau de la coordination régionale entravent également les efforts déployés pour parvenir à une solution juridique. Alors que certains

pays - comme les Comores, le Kenya et les Seychelles - ont établi des accords formels et des procédures opérationnelles normalisées (POS) pour le traitement des preuves et les poursuites avec les États voisins, d'autres s'appuient sur une coopération informelle, ce qui entraîne des incohérences dans les processus juridiques. Néanmoins, certains pays de la région progressent, notamment le Kenya et les Seychelles, qui ont procédé à d'importantes réformes juridiques, renforçant leur législation maritime et leurs procédures judiciaires afin d'améliorer les efforts de poursuite et d'application de la loi.

5. *Les États de la région reconnaissent la nécessité d'une infrastructure régionale de sécurité maritime pleinement intégrée, mais des obstacles subsistent.* Une infrastructure régionale pleinement intégrée peut permettre aux États côtiers et insulaires d'Afrique de consolider plus efficacement leurs ressources, d'améliorer l'échange d'informations et de renseignements, de coordonner leurs opérations et de garantir le respect de la légalité dans des cadres juridictionnels complexes. La Commission de l'Océan Indien a plaidé en faveur d'une approche collaborative de l'élaboration d'une infrastructure régionale de sécurité maritime pour les États d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe, ainsi que pour la région de l'océan Indien au sens large, ce qui a permis d'obtenir des résultats opérationnels significatifs. Toutefois, l'environnement de sécurité maritime de la région reste complexe, avec de nombreuses initiatives bilatérales et multilatérales qui, ayant des mandats similaires, parfois se concurrencent. Certaines de ces initiatives, menées par des puissances extérieures, compliquent encore les efforts de coordination et sapent l'appropriation régionale, créant ainsi des obstacles au développement d'une infrastructure de sécurité régionale véritablement intégrée entre les États africains
6. *Les États soutiennent les efforts visant à élaborer une stratégie régionale de sécurité maritime, mais reconnaissent que des défis subsistent.* En ce qui concerne les défis liés à la mise en place de structures régionales, l'élaboration d'une stratégie régionale de sécurité maritime assortie de plans d'action détaillés est essentielle pour établir une vision claire et cohérente de la sécurité maritime dans l'OIO, permettant ainsi de coordonner les efforts en mer. Il s'agit notamment d'initiatives régionales visant à mettre en commun des ressources limitées, à améliorer la connaissance du domaine maritime et à promouvoir des opérations conjointes. L'Organisation maritime internationale dirige actuellement les efforts visant à élaborer une stratégie régionale, et le processus de consultation a déjà commencé. Toutefois, l'étendue géographique que la stratégie entend couvrir et la mesure dans laquelle elle engloberait la mosaïque des différentes initiatives bilatérales et multilatérales, y compris celles qui sont menées par des puissances extérieures, soulèvent des questions quant à sa faisabilité. La région de l'OIO est vaste et comprend des États dont les priorités et les contextes culturels, historiques et géopolitiques sont complexes et parfois très différents, ce qui rend la formulation d'une stratégie unifiée difficile. L'élargissement du champ d'application de la stratégie à la péninsule arabe, où

plusieurs États sont membres du Code de conduite de Djibouti et de l'amendement de Djeddah, complique encore la situation.

7. *Le partage d'informations et les opérations conjointes au niveau régional continuent de se heurter à des problèmes de coordination.* Malgré l'existence de centres régionaux de fusion de l'information à Madagascar, aux Seychelles, en Inde et à Singapour, ainsi que d'organismes comme le Centre régional de coordination des opérations qui coordonnent les opérations en mer, la coopération régionale reste faible, entravée par des préoccupations de souveraineté, une interopérabilité limitée, un manque de ressources durables et des lacunes en matière de capacités humaines, tant au niveau national que régional. Il existe un besoin commun d'améliorer l'intégration des technologies afin de renforcer la connaissance du domaine maritime, en se concentrant sur les systèmes interopérables. L'utilisation de technologies telles que les drones, les radars, l'intelligence artificielle (IA) et l'apprentissage automatique est reconnue comme un moyen d'améliorer les capacités opérationnelles. Cependant, la confiance mutuelle et la transparence entre les États sont essentielles pour éviter les malentendus, en particulier dans les zones maritimes sensibles comme le canal du Mozambique. Les organes régionaux de l'OIO prennent des mesures positives pour combler ces lacunes. Par exemple, le Centre régional de coordination des opérations a commencé à indemniser les États signataires qui fournissent des navires pour des opérations conjointes afin d'encourager la coordination régionale. Le Centre régional de fusion de l'information maritime à Madagascar s'est également engagé dans des échanges significatifs avec le Centre de fusion de l'information à Singapour.
8. *Les initiatives menées par des partenaires extérieurs peuvent, par inadvertance, saper les efforts régionaux visant à améliorer la coordination entre les États africains.* Les initiatives menées par des acteurs extérieurs, telles que les exercices maritimes menés par les États-Unis, comme le Cutlass Express, ont contribué à améliorer la coopération et l'interopérabilité entre les partenaires. Toutefois, les participants ont souligné que ces initiatives, ainsi que d'autres exercices bilatéraux et trilatéraux menés par des acteurs extérieurs, ont involontairement perturbé les exercices régionaux historiquement établis entre les États africains. Par exemple, des exercices impliquant l'Afrique du Sud, le Mozambique et la Tanzanie ont été affectés, ce qui met en évidence les conséquences involontaires des engagements extérieurs. En outre, l'assistance fournie par des acteurs extérieurs, tels que l'Union européenne, les États-Unis, la France, l'Inde, la Chine, le Japon et les Nations unies, manque de coordination et de durabilité en raison de l'absence d'une stratégie et d'une infrastructure régionales unifiées qui alignent les intérêts extérieurs sur les priorités communes des États africains.

Recommandations :

1. *Élaborer des stratégies maritimes nationales intégrées fondées sur une vision commune et sur l'expertise locale.* Les États côtiers et insulaires ont souligné l'importance d'élaborer des stratégies

maritimes nationales intégrées qui puissent évoluer au fil du temps pour s'adapter à l'environnement maritime dynamique de l'OIO. Ces stratégies devraient être élaborées dans le cadre d'un processus systématique. Dans un premier temps, les États devraient mettre en place des structures telles que le Comité national de sécurité maritime (CNSM) au Kenya, qui est composé de représentants de toutes les parties prenantes maritimes concernées au sein du gouvernement, de l'industrie et de la société civile. Ces structures devraient diriger et s'approprier le processus de formulation de la stratégie, en garantissant une vision commune de la sécurité et de la sûreté maritimes. En outre, les États devraient désigner une agence nationale de coordination chargée de superviser les fonctions du CNSM. En outre, les participants ont souligné la nécessité d'inclure dans les stratégies nationales des dispositions relatives à la coordination et à la collaboration régionales et internationales, afin de garantir la complémentarité des efforts déployés.

2. Renforcer et harmoniser les mécanismes juridiques pour lutter contre la criminalité maritime.

Les États de l'OIO ont convenu de la nécessité d'établir des cadres juridiques solides imposant des sanctions suffisamment sévères pour punir efficacement les criminels impliqués dans des délits maritimes et dissuader de commettre de nouveaux délits. Cela devrait inclure l'harmonisation des lois nationales avec les conventions internationales, telles que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, afin de garantir la cohérence des poursuites contre les crimes maritimes dans toute la région. Il est tout aussi important de renforcer les capacités judiciaires et d'application de la loi par une formation spécialisée des juges, des procureurs et du personnel chargé de la sécurité maritime. En outre, une formation standardisée sur la collecte des preuves est essentielle pour garantir l'achèvement des procédures judiciaires dans les différentes juridictions et pour éviter que les affaires ne soient classées sans suite. Par exemple, le bureau du directeur des poursuites publiques du Kenya gère un institut de formation aux poursuites qui, avec le soutien de l'ONUDC et de l'Organisation maritime internationale, offre une formation juridique structurée pour renforcer les capacités des poursuites et combler les lacunes en matière de traitement des preuves en mer. Les gouvernements devraient également mettre en place des mécanismes de coopération juridique régionale, notamment des accords d'extradition, des traités d'entraide judiciaire et des dispositions relatives à la collecte des preuves et à la chaîne de possession, afin de lutter efficacement contre la criminalité maritime transfrontalière. En outre, la création de tribunaux maritimes spécialisés et d'unités de poursuite, l'amélioration de la coordination entre les agences et l'obtention d'un soutien international de la part d'organisations telles que l'ONUDC, INTERPOL et l'Organisation maritime internationale renforceront considérablement l'application de la loi.

3. Améliorer le partage d'informations et la coordination au niveau national et régional.

Les États membres de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle ont convenu de la nécessité pour les acteurs nationaux et régionaux de formaliser les mécanismes de partage de l'information et de renforcer la coopération. Au niveau national, cet objectif peut être atteint en

consacrant davantage de moyens à la sécurité et à la sûreté maritimes, ainsi qu'en mettant en place des Centres nationaux de partage d'informations maritimes et des Centres d'opérations multi-agences. Au niveau régional, les États devraient continuer à affecter des officiers de liaison internationaux (OLI) aux centres régionaux tels que le Centre régional de fusion de l'information, le Centre régional de coordination des opérations et le Centre de fusion des informations de la région de l'Océan Indien et veiller à ce que les organismes régionaux existants soient dotés des ressources humaines, matérielles et technologiques nécessaires pour s'acquitter de leurs responsabilités. Les centres nationaux et régionaux de fusion de l'information tels que le Centre régional de fusion de l'information maritime devraient également envisager de diversifier leurs sources de données pour y inclure des sources terrestres. Par exemple, ils devraient examiner comment les menaces des insurgés en Somalie et au Mozambique, et les conflits comme ceux de l'est de la République démocratique du Congo, créent des opportunités pour le trafic d'armes et d'êtres humains et la contrebande, ce qui a des implications pour la sécurité en mer. En outre, les centres opérationnels tels que le Centre régional de coordination des opérations, dirigé par la Commission de l'Océan Indien, devraient également étendre les opérations coordonnées en mer aux États non signataires afin d'améliorer encore la coordination régionale. Parallèlement, les centres régionaux de fusion de l'information des Seychelles, de Madagascar, de l'Inde et de Singapour devraient mieux se coordonner afin de disposer d'une image maritime commune. Les efforts actuellement entrepris par le Centre régional de fusion de l'information maritime et le Centre de fusion de l'information à Singapour pour établir un protocole d'accord constituent une étape positive vers la construction d'une image maritime commune. Ces efforts permettent d'obtenir une image maritime plus complète des mouvements de tous les navires de la région. Dans le cadre de ces efforts nationaux et régionaux, les États et les institutions régionales devraient renforcer les procédures opérationnelles normalisées (POS) en matière de collaboration et de coordination.

4. Soutenir les efforts en cours pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie régionale intégrée de sécurité maritime. Les États de l'OIO conviennent que tout effort visant à élaborer une stratégie intégrée doit d'abord tirer parti de l'expertise maritime disponible dans la région et s'assurer de la volonté politique des États côtiers et insulaires. Le processus de formulation doit adopter une approche globale impliquant les experts nationaux maritimes régionaux et les différents acteurs, notamment les gouvernements nationaux, les secteurs privés concernés et la société civile. Les meilleures pratiques en matière de développement et de mise en œuvre d'une stratégie régionale qui soutiendra une infrastructure régionale devraient également être tirées d'autres sous-régions du continent, telles que le Golfe de Guinée, et de partenaires extérieurs tels que l'Union européenne. Cependant, les participants de la région de l'OIO ont exprimé des points de vue divergents sur la question de savoir si les États côtiers et insulaires devraient d'abord développer leurs stratégies nationales avant de formuler une stratégie régionale ou si les stratégies nationales et régionales devraient être développées en même temps. Quelle que soit l'approche retenue, les États de l'OIO ont convenu que les stratégies nationales et régionales devraient être guidées par une vision unifiée, la sécurité maritime étant la priorité absolue.

5. Renforcer le rôle de l'Union africaine dans la sécurité maritime de l'OIO. Les États de la région ont convenu que l'Union africaine devait jouer un rôle plus proactif en matière de sécurité maritime. Afin d'établir une vision unifiée pour le continent, l'UA devrait donner la priorité à la mise en œuvre de la stratégie maritime intégrée de l'Afrique à l'horizon 2050 (AIMS 2050). Les États de l'OIO peuvent soutenir cet effort en affectant des officiers de liaison des nations côtières et insulaires, ainsi que des centres régionaux tels que le Centre régional de fusion de l'information maritime et le Centre régional de coordination des opérations, au bureau maritime récemment créé au sein de l'UA, afin d'assurer une coordination et une collaboration plus solides.

6. Optimiser les partenariats externes et déconflictualiser la mosaïque d'initiatives. Les parties prenantes de l'OIO s'accordent à dire que l'avenir de la sécurité maritime dans l'OIO doit se concentrer sur une plus grande appropriation nationale des initiatives maritimes, y compris la formulation de stratégies nationales et régionales ainsi que le développement continu d'une infrastructure régionale. Pour ne plus dépendre des donateurs et des organisations internationales, il faudra renforcer les capacités locales et aligner le soutien extérieur sur les priorités des États de l'OIO afin d'obtenir des résultats plus efficaces et durables. En conséquence, les acteurs extérieurs engagés dans la région devraient prendre des mesures appropriées pour aligner leurs efforts sur les priorités communes de leurs partenaires africains. Cela impliquera de déconflictualiser les initiatives bilatérales et multilatérales menées par des acteurs extérieurs. Le rétablissement de mécanismes de coordination tels que le mécanisme de Conscience partagée et déconfliction (Shared Awareness and Deconfliction ou SHADE) pourrait contribuer à améliorer la coordination entre les opérations navales. Les partenaires extérieurs devraient également continuer à impliquer les parties prenantes locales dès le début du processus d'élaboration des programmes bilatéraux et multilatéraux, garantissant ainsi la pertinence et la durabilité tout en permettant aux initiatives d'être mieux adaptées aux besoins nationaux et régionaux spécifiques. Les États côtiers et insulaires ont également souligné la nécessité de faire évoluer les exercices maritimes tels que le Cutlass Express au-delà des exercices d'entraînement pour en faire des opérations conjointes, et ont encouragé les États africains à organiser indépendamment des exercices conjoints bilatéraux et multilatéraux. Enfin, l'intégration des technologies de surveillance maritime devrait être conçue de manière à renforcer les capacités locales plutôt que de submerger les structures existantes. Les programmes de formation et l'intégration technologique doivent être guidés par les besoins et les ressources locales, en veillant à ce les technologies telles que les drones, les radars et l'intelligence artificielle soient accessibles, utilisées efficacement par les agences nationales et locales, et interopérables entre États voisins