

ALLOCUTION : 3 LA GOUVERNANCE DES OCEANS ET L'ECONOMIE BLEUE : LE LIEN CRITIQUE

PRESENTE PAR LE CHEF DE LA MARINE SUD-AFRICAINE : VICE-AMIRAL MOSUWA SAMUEL HLONGWANE MMS

MMB

INTRODUCTION

Le lien entre « l'Economie Bleue et la Gouvernance des Océans » est essentiel pour le développement durable, social et environnemental du continent Africain, tel qu'il est encapsulé dans les diverses stratégies et instruments juridiques à savoir : les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU), l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA), la Stratégie maritime intégrée de l'Afrique (SMIA) 2050, la Stratégie intégrée de sécurité maritime (SISM) de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et plusieurs autres stratégies des Communautés économiques régionales (CER).

L'économie bleue gagne du terrain alors que les gouvernements mettent de plus en plus en œuvre des mécanismes pour créer un développement économique à travers l'économie des océans et, pour en tirer parti des avantages, il faudra une « Mise en œuvre » appropriée du cadre juridique et une « Action » pour assurer la gouvernance de l'Economie Bleue.

Feu M. Nelson Rolihlahla Mandela disait un jour dans l'une de ces citations qu' :

“Une Action sans Vision n'est qu'une perte de temps.

Une Vision sans l'Action n'est qu'un simple rêve en éveil,

Mais une Vision accompagnée de l'Action peut changer le monde.”¹

La Vision (Directive Stratégique et Cadre Juridique général de la Charte de Lomé), les ambitions sont claires, leur mise en œuvre et leur application font cependant défaut ce qui nécessite une Action.

La gouvernance des océans est intrinsèquement liée à l'économie bleue, car c'est le moyen par lequel la durabilité peut être garantie. Dans la promotion de l'économie bleue, les questions les plus importantes sont celles d'augmenter l'expansion et l'intégration des centres du domaine maritime de l'Afrique permettant une sécurité maritime efficace. Tout comme le système de gestion de combat à bord des plates-formes navales, ce hub neurologique interface des capteurs et effecteurs étrangers et souverains pour agir, le même concept

¹ <https://www.goalcast.com>.

neurologique pour les hubs régionaux MDA est nécessaire pour que les initiatives de sécurité maritime prennent effet et pour que l'économie bleue prospère.

OBJECTIF

L'objectif de cet article est de discuter des concepts de Gouvernance des Océans (GO) et de l'Economie Bleue (EB), de leur relation inséparable et de générer des options pour améliorer la GO et promouvoir l'EB.

PORTEE

Le document abordera les questions relatives :

- D'Identifier la relation entre la GO et l'EB,
- Aux Perspectives de l'EB Africaine, et
- A la Présentation des options à considérer afin d'améliorer la GO et de promouvoir l'EB.

IDENTIFIER LA RELATION ENTRE LA GOUVERNANCE DES OCÉANS ET L'ÉCONOMIE BLEUE

Que signifie l'économie bleue ?

L'ONU définit l'EB comme « une économie océanique qui vise à améliorer le bien-être humain et l'équité sociale, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux et les pénuries écologiques ».

L'UA définit l'EB comme « un développement économique durable des océans utilisant des techniques telles que le développement régional pour intégrer l'utilisation des mers et des océans, des côtes, des rivières et des eaux souterraines à des fins économiques, y compris, mais sans s'y limiter, la pêche, l'exploitation minière, l'aquaculture énergétique. et le transport maritime, tout en protégeant la mer pour améliorer le bien-être social ». L'UA élargit le concept de l'ONU de l'EB pour inclure toutes les activités dans toutes les eaux

et se réfère en outre à l'EB comme « la prochaine frontière de l'Afrique » pour répondre aux exigences de son Agenda de développement africain 2063.²

L'EB se focalise sur l'exploitation économique durable de l'environnement maritime. La Charte sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé), définit le terme EB comme ce qui suit :

“Englobe les activités économiques des espaces marins et aquatiques dans les océans, les côtes, les mers, les rivières, les lacs, les eaux souterraines, les zones humides, les plaines inondables et les ressources en eau associées”³

Les gouvernements africains mettent de plus en plus en œuvre une économie bleue ou basée sur l'océan comme stratégie de développement économique en vue d'améliorer le bien-être humain et l'équité sociale, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux et les pénuries écologiques”⁴.

Globalement, le concept de l'EB est reconnu comme étant au centre du développement durable, intégrant les avantages socio-économiques et la conservation écologique, mais sur le continent africain, l'accent est mis sur les gains économiques⁵. Cela se traduit par la concurrence des moyens de subsistance traditionnels et des opérations locales à petite échelle par les entreprises internationales et les initiatives gouvernementales, avec peu ou pas de considération pour l'inclusion sociale et la durabilité environnementale, ce que des initiatives telles que l'opération PHAKISA essaient de supprimer car il s'agit d'une approche intégrée pour accélérer l'EB en Afrique du Sud.

Les éléments du BE comprennent en outre :

- **Ressources.** Après avoir examiné les différentes définitions de l'EB, il devient clair que les ressources jouent un rôle important dans la garantie d'une EB durable pour « l'Afrique que nous voulons ». La gestion et la protection des ressources en relation avec l'EB sont essentielles à la gestion critique et à la protection du domaine maritime. Des capacités pour accéder et protéger les ressources, la

² Okafor-Yarwood, I., Kadagi, N.I., Miranda, N.A.F., Uku, J., Elegbede, I.O. & Adewumi, I.J. The Blue Economy – Cultural Livelihood – Ecosystems Conservation Triangle: The African Experience. *Frontiers Marine Science*. 2020, 7,586.

³ Seventeenth Regular Session of the African Ministerial Conference on the Environment (AMCEN). 2019. Advancing the Sustainable Blue (ocean-based) Economy in Africa.

⁴ Ibid. 2019.

⁵ Okafor-Yarwood, I., Kadagi, N.I., Miranda, N.A.F., Uku, J., Elegbede, I.O. & Adewumi, I.J. The Blue Economy – Cultural Livelihood – Ecosystems Conservation Triangle: The African Experience. *Frontiers Marine Science*. 2020, 7,586.

nécessité d'élargir l'infrastructure et le réseau de capacité pour accéder et répondre aux demandes des marchés mondiaux et africains.

- Accessibilité au commerce. Les économies et les moyens de subsistance des nations côtières et terrestres dépendent de l'accès aux routes commerciales, que ce soit par les ports, les points d'entrée et surtout par la coopération entre les nations aux niveaux régional et continental. L'Accord de libre-échange continental africain qui n'a pas encore été mis en œuvre est important pour garantir que les routes commerciales à travers les océans entourant le continent rendent l'accessibilité beaucoup plus facile et soutiennent le commerce intra-africain. Avec plus de 100 ports en Afrique, dont 52 traitent des conteneurs et le commerce transnational, il est essentiel d'étendre et de relier le commerce de manière durable. L'infrastructure comprend non seulement les réseaux ferroviaires, routiers et portuaires, mais aussi l'expansion des réseaux énergétiques et des réseaux de fibre/communication⁶.
- L'Économie/ Le Bénéfice du Bien-être Social. La longueur totale du littoral rend le domaine maritime africain extrêmement important du point de vue économique, de la sécurité alimentaire et de l'emploi. L'économie maritime du continent comprend environ 90 % du commerce et l'accès à de nouvelles ressources ou le développement de nouvelles industries telles que l'aquaculture, les technologies d'énergies marines renouvelables pour les méthodes de production d'énergie alternatives, les produits biologiques et les services de soutien à ces deux directement ou indirectement développer l'économie et pour réduire le chômage. L'amélioration du bien-être social résultant d'une économie sûre, stable et en croissance a un impact positif sur le bien-être général et social de ses citoyens, permettant en outre de moins dépendre de l'État pour le soutien et le financement réaffecté qui en résulte pour développer davantage les impératifs nationaux.
- La Durabilité. La durabilité s'étend à tout le spectre des problèmes de protection/extraction de l'environnement tels que la protection marine (eaux côtières et intérieures), la planification spatiale marine, la gestion des zones côtières, la surveillance et l'évaluation des stocks de poissons, la pêche illégale non réglementée et non déclarée (INN), la surpêche aux problèmes de durabilité économique en termes d'expansion des infrastructures et de croissance des secteurs économiques⁷. La durabilité est le fil conducteur de l'EB.
- “Achat – en théorie” et la Volonté Politique. Une approche intégrée et holistique qui inclut les communautés au sein des initiatives de l'EB afin d'obtenir l'adhésion locale au concept de l'EB, telles

⁶ The Marine Executive, Piracy and Armed Robbery Rise in 2020 especially off West Africa. <https://www.maritime-executive.com/article/imb-piracy-and-armed-robbery-rise-in-2020-especially-off-west-africa>.

⁷ <https://www.seapowerforafrica.com>.

que les communautés de pêcheurs et les populations locales, cela inclut des partenariats public-privé, des institutions universitaires et de recherche, et la fusion d'une implication interministérielle/gouvernementale, contribuant également à l'effort principal. L'opération Phakisa est un bon exemple de cette approche intégrative et inclusive par conception⁸. Cependant, la volonté politique fait référence aux échelons supérieurs des fonctionnaires qui, dans une certaine mesure, soutiennent des solutions politiques particulières à des problèmes particuliers.⁹, en substance, si la volonté politique n'est pas « all in » ou « achetée », alors le concept idéal de l'EB reste inaccessible.

Que recouvre la gouvernance des océans ?

La gouvernance des océans est la conduite intégrée de la politique, des actions et des affaires concernant les océans du monde pour protéger l'environnement océanique, l'utilisation durable des ressources côtières et marines ainsi que pour conserver sa biodiversité. Bailet a mentionné trois éléments de la gouvernance des océans à savoir¹⁰:

- Le Cadre juridique.
- Le Cadre institutionnel.
- Le Mécanisme de Mise en œuvre.

Ces trois éléments ont été rédigés dans une certaine mesure et existent à divers niveaux du continent africain.

L'élément juridique (État de droit) existe dans la Charte de Lomé qui promeut et soutient les efforts de réalisation d'une EB avec une GO rendant la SMIA 2050 juridiquement contraignant pour tous les signataires. Les législations aux niveaux de l'ONU (UNCLOS/SOLAS, ODD 14), de l'UA et des CER sont essentielles pour garantir la gestion efficace du domaine maritime. L'EB en Afrique est aligné et directement lié à l'ODD 14 des Nations Unies en particulier, qui promeut « l'utilisation durable des océans, des mers et des ressources marines pour le développement durable ». Il propose que des actions telles que « les frontières et progrès » nécessitent une intégration approfondie de la gouvernance de l'EB dans la manière dont les « ressources » créent un nouvel espace gouvernable et soutiennent certains modes de gouvernance. La GO est en outre décrit comme un « concept de gouvernement incertain », c'est-à-dire une approche provisoire, révisable, dynamique et ouverte à l'expérimentation et éprouvée.¹¹

⁸ Okafor-Yarwood, I., Kadagi, N.I., Miranda, N.A.F., Uku, J., Elegbede, I.O. & Adewumi, I.J. The Blue Economy – Cultural Livelihood – Ecosystems Conservation Triangle: The African Experience. *Frontiers Marine Science*. 2020, 7,586.

⁹ <https://www.definitions.net>.

¹⁰ https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/22828Pratikto_PPT.pdf.

¹¹ Nagy, H. & Nene, S. Blue Gold: Advancing Blue Economy Governance in Africa. *Sustainability*. 2021, 13, 7153.

Le cadre institutionnel existe déjà au sein de nombreuses CER, codes de conduite (Djibouti et Yaoundé), avec des centres de sensibilisation au domaine maritime, programme MASE (Fusion Center) dans l'océan Indien, y compris parmi de nombreux accords bilatéraux et multilatéraux.

Le mécanisme de mise en œuvre existe sous la forme de plans d'action (certains encore en développement) et d'objectifs stratégiques au sein de l'AIMS 2050, des CER, de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Communauté de développement de l'Afrique australe. (SADC) Stratégie intégrée de sécurité maritime (IMSS).

Le processus de gouvernance des océans doit être intégré horizontalement car il nécessite la participation de toutes les institutions gouvernementales, du secteur privé, des organisations non gouvernementales (ONG), des universitaires, des scientifiques et s'étend verticalement à tous les niveaux de gouvernance. L'architecture de partage d'informations conçue en Afrique de l'Ouest et du Centre démontre une participation transnationale horizontale similaire, même au niveau régional, du Centre de coordination interrégionale maritime (CIC), des Centres de coordination multinationale (CMC) au CRESMAO régional (Afrique de l'Ouest) pour CRESMAC (Afrique centrale) permettant l'inclusivité de toutes les nations.

Au niveau national en RSA, par exemple, « l'opération Phakisa » a été bien orchestrée en tenant compte de la participation horizontale et verticale de la GO de tous les départements, institutions et parties prenantes concernés, ce qui est évident dans les nombreux laboratoires (domaines critiques) et initiatives (au sein de ces laboratoires qui abordent des questions/objectifs clés). Le Laboratoire de l'Économie des Océans inclut le concept de gouvernance des océans comme l'un de ses domaines critiques qui intègre les principes de sensibilisation, de surveillance et de suivi du domaine maritime.

Voici quelques-uns des moyens importants par lesquels la gouvernance des océans peut être intégrée et efficace ¹²:

- Communications efficaces qui incluent la voix et le streaming de données.
- La Surveillance, le suivi dans les MDAC et réponse avec des actifs tels que :
 - Les Navires de Patrouille Offshore (OPV)
 - Les Bateaux rapides,
 - Les Avions de Patrouille Maritime (APM),

¹² <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>.

- Les Véhicules aériens sans pilote (UAV), la surveillance contribuera certainement à l'utilisation durable de l'environnement maritime par toutes les parties prenantes concernées ¹³.
- Du point de vue des CER ou du code de conduite, les militaires disposant de ces atouts établis pourraient diriger et aider leurs partenaires régionaux à fournir une assistance physique aux GO.

La relation entre l'EB et la GO.

La relation entre l'EB et la GO est tout simplement inséparable, l'EB est en bref un état final idéal axé sur la durabilité tandis que la GO est le moyen d'actionner les ressources ou éléments disponibles pour atteindre « l'idéal ». Le lien critique entre l'EB et la GO est la sécurité maritime, ce qui rend le besoin d'une approche intégrée sur le continent une nécessité. Il existe un besoin d'une approche intégrée des opportunités économiques et du développement durables du domaine maritime, faisant de la GO un élément essentiel de la « Gestion du secteur ». Pour garantir pleinement un l'EB durable, la priorité devrait être donnée à la « Gouvernance », pour la mise en place de MDA et l'application de la Sûreté Maritime. L'EB ouvrirait les portes de l'industrialisation et du développement économique de l'Afrique, ce qui ne peut être réalisé efficacement sans la GO.

Selon une source de la durabilité, « une Bonne GO pourrait libérer tout le potentiel des océans pour atteindre les résultats souhaités dans une EB durable. Cependant, l'UA doit identifier les lacunes dans les cadres existants pour les GO afin de soutenir la voie vers la réalisation d'une EB. Ces lacunes seront identifiées dans la formulation des options dans la dernière partie de ce document, mais pour ce faire, il faut prendre en considération les perspectives de l'Afrique sur la Gouvernance des Océans.

QUELLES SONT LES PERSPECTIVES DE L'AFRIQUE POUR L'ECONOMIE BLEUE

Un Continent Riche en minéraux inconnus

Nagy et Nene décrivent le continent riche en ressources naturelles vivantes et non vivantes telles que "l'eau, la flore, la faune, la faune, les minéraux et les hydrocarbures qui sont encore gaspillés par l'extrême pauvreté". Les pays africains peuvent et ont la possibilité de diversifier leurs économies à partir des vastes ressources océaniques et lacustres qui sont présentes sur le continent, mais ce n'est pas le cas malgré l'abondance des ressources naturelles du continent et l'EB"¹⁴. La plupart des ressources restent inexplorées/découvertes en raison d'un manque de ressources financières, d'une mauvaise gouvernance et d'un manque de volonté politique. L'extraction des riches ressources minérales et pétrolières de l'Afrique

¹³ <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>.

¹⁴ Ibid 2021.

depuis la période coloniale jusqu'à présent n'a apporté aucun changement significatif à l'homme de la rue ni aux économies africaines, en fait elle a contribué à la cupidité, la corruption et la violence.

Le résultat de la dégradation prolongée « induite par l'homme » de l'océan et des ressources aquatiques détériore le bien-être et la santé de l'homme, ce qui contraste avec ce qui est préconisé dans l'ODD 14 des Nations Unies. Nagy et Nene proposent que « l'Afrique doit coordonner les politiques et sa propre voie identifiante, définissant et comprenant ce que sont la prospérité et le progrès pour le continent, tout en encourageant les idées et des pratiques innovantes qui amélioreront la croissance humaine et écologique ».

L'Agence internationale de l'énergie estime que le potentiel d'énergie renouvelable océanique que le continent peut fournir est de 400 % de la demande mondiale actuelle. Un tel potentiel, alors que des pays tels que la RSA sont actuellement en proie à des pannes d'électricité imprévues et à des programmes de délestage programmés pour répondre à la demande énergétique d'une économie affamée, l'un des nombreux marchés africains émergents. Le manque d'électricité sur le continent africain a un impact direct sur la performance de nos économies et nos moyens de subsistance. Ce sont quelques-unes des principales raisons pour lesquelles l'Afrique a besoin d'une approche holistique pour exploiter l'énergie et les ressources potentielles au sein de l'économie maritime.

Les Litiges / Nouvelles frontières

Étant donné que l'EB est considérée comme la « nouvelle frontière de la Renaissance africaine », elle peut également entraîner l'émergence de nouvelles frontières, et des différends (expansion des ZEE par exemple) dans le domaine maritime à mesure que de nouvelles ressources et avantages économiques potentiels émergent. Cela nécessite un engagement en faveur d'une vision et d'une stratégie continentales plus intégrées et partagées pour guider les réponses à l'insécurité maritime.

Selon Nagy et Nene, les nouvelles industries émergentes au cours de la dernière décennie mettent en évidence diverses opportunités d'industrialisation et de développement économique, avec plus de 200 millions de personnes dépendant de ressources telles que l'eau douce et les ressources halieutiques marines pour la sécurité alimentaire dont environ 10 millions de personnes tirent un revenu¹⁵. Cela invite l'intérêt des pays et des entreprises étrangers les plus riches qui ont le capital et la force financière pour capitaliser sur ces opportunités, acheter sur le bureaucrate et marginaliser la population africaine en raison de l'influence capitaliste.

Plusieurs différends territoriaux et délimitations des zones de pêche sont apparus sur le continent à des degrés divers, soutenus par des organismes externes et internationaux et devraient continuer à se développer au fil du temps, en particulier avec la découverte de ressources précieuses.

¹⁵ Nagy, H. & Nene, S. Or bleu : Promouvoir la gouvernance de l'économie bleue en Afrique pour la durabilité. 2021, 13, 7153.

Les Défis de la Gouvernance

Il est important d'avoir « une bonne gouvernance et une volonté politique » afin d'atténuer les effets négatifs du manque de ressources financières en veillant à ce que les Gouvernements alignent les problèmes sociaux et environnementaux sur les objectifs d'innovation. L'EB de l'Afrique est aligné et directement lié aux ODD des Nations Unies et plus particulièrement à l'ODD 14 qui « promeut l'utilisation durable des océans, des mers et des ressources marines pour le développement durable. »¹⁶. Cependant, les vrais défis de la corruption, de l'influence politique, du colonialisme, du capitalisme et du manque d'infrastructures et d'accessibilité entravent l'application de « l'Etat de droit » pour assurer une gouvernance efficace dans le domaine maritime de l'Afrique.

Moss déclare dans son rapport régional du golfe de Guinée que « les institutions à elles seules ne suffisent pas à garantir un État de droit efficace en raison d'un manque de capacité à poursuivre les crimes illicites commis par de nombreux pays de la région, ce qui est aggravé par la corruption généralisée dans le secteur public. »¹⁷ Des diverses formes de corruption systémique à l'opportunisme individuel en passant par des niveaux de fraude, d'évasion tarifaire et fiscale, de pots-de-vin, de détournement de fonds et d'extorsion pour n'en citer que quelques-uns. La corruption par différents groupes d'intérêt qui bénéficient des systèmes sociotechniques dominants est répandue dans l'espace maritime africain¹⁸. L'Economie Bleue est très multiforme et interdépendante, donc difficile à surveiller et à gérer, ce qui signifie qu'il est important d'établir et d'appliquer des cadres réglementaires parmi les pays africains. Le Conseil consultatif de l'UA peut jouer un rôle important en encourageant les pays africains à traiter les enquêtes liées à la corruption et ainsi promouvoir la transparence qui améliore la confiance et la stabilité des investisseurs.

Moss ajoute en outre qu'il y a un manque d'accords nationaux de sécurité maritime internationaux et régionaux dans certaines parties d'Africa où les nations n'ont jamais pleinement mis en œuvre toutes les dispositions de la Convention des Nations Unies sur la criminalité transnationale organisée, qui est un cadre fondamental pour lutter contre les crimes illicites tels que la pêche INN. Pêche et trafic de stupéfiants.¹⁹

LES OPTIONS POUR AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DES OCÉANS

«Les objectifs ou fins stratégiques » existent au sein et parmi les nombreux pays africains par le biais d'accords ou d'arrangements bilatéraux et multilatéraux de coopération continentale et régionale structurée. L'un des objectifs stratégiques communs est l'intention d'établir et d'appliquer le concept de « Gouvernance des Océans » pour que l'« Economie Bleue » idéaliste prospère et aborde les programmes de développement nationaux pour éliminer la pauvreté ; réduire les inégalités et le chômage grâce à une croissance économique inclusive (intégrer et diversifier les activités économiques) ; création d'emplois,

¹⁶ Ibid,4.

¹⁷ Moss, K. La politique au-delà de la lutte contre la piraterie : Améliorer la capacité de mise en vigueur, la pêche maritime, le bien-être côtier et l'état de droit dans le Golfe de Guinée (2020).

¹⁸ Nagy, H. & Nene, S. L'or bleu : Promouvoir la gouvernance de l'économie en Afrique pour une durabilité. 2021, 13, 7153.

¹⁹ Moss, K. La politique au-delà de la lutte contre la piraterie : Améliorer la capacité de mise en vigueur, la pêche maritime, le bien-être côtier et l'état de droit dans le Golfe de Guinée (2020).

favoriser l'inclusion sociale et une opportunité durable de concilier l'utilisation des ressources naturelles par la conservation.

Ces « Objectifs » sont réalisables grâce aux « Plans d'action » déterminés et convenus entre les signataires et les acteurs au niveau continental régional, sous régional et national/départemental du gouvernement. Les plans d'action dans sa faisabilité d'accomplir des tâches ont été entravés par (défis et volonté politique) un manque de financement, en particulier dans le climat économique actuel (Covid 19 et arriérés de la chaîne d'approvisionnement logistique), rendant les délais largement inaccessibles et la réalisation de l'état final irréaliste. Malgré de nombreux défis de ce type, de petits progrès, même au niveau national le plus bas, sont une croissance dans la bonne direction, tels que l'acquisition d'actifs maritimes récents, la mise en place de capacités de domaine maritime souverain à travers le continent africain et la fusion de la connectivité des informations maritimes à l'appui des partenaires régionaux.

La crise récente de l'arriéré de la gestion de la chaîne d'approvisionnement qui s'est répercutée dans le monde entier en conséquence directe de la pandémie de coronavirus (COVID-19) et de l'évolution de la mentalité d'approvisionnement de la population mondiale qui en résulte, ne fait qu'engorger le problème. Le monde étant déjà fortement tributaire du secteur maritime pour le commerce mondial et, en fin de compte, nos moyens de subsistance personnels et régionaux, cela devrait fournir plus de motivation non seulement pour étendre l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement maritime, mais aussi pour gouverner et protéger efficacement l'espace maritime.

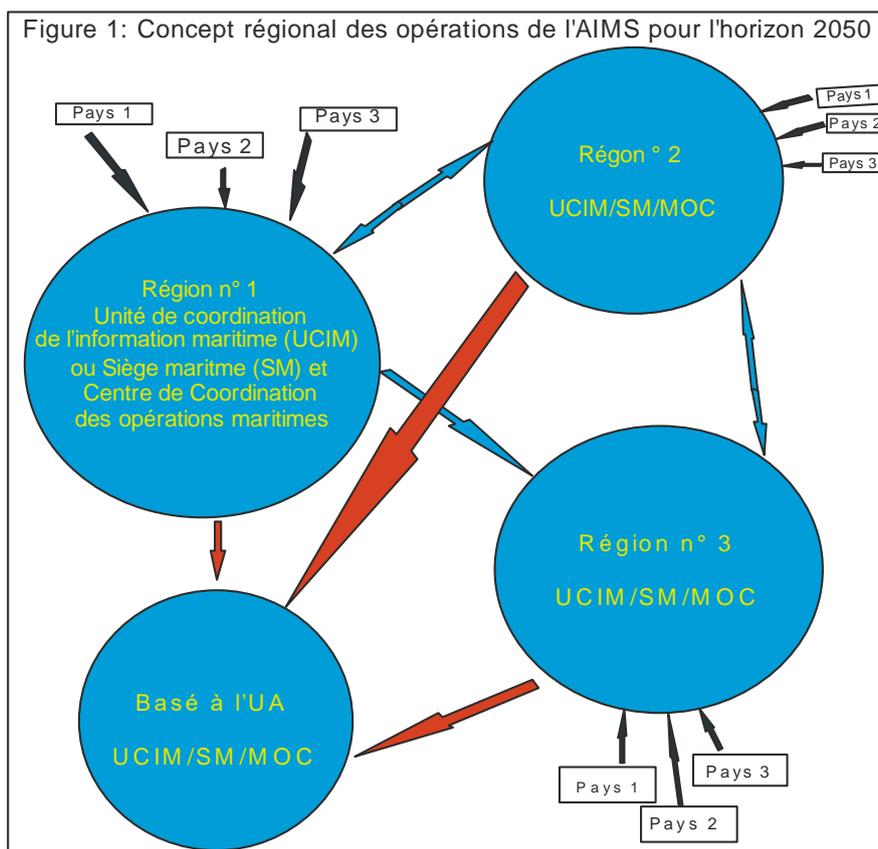
En poursuivant cette section du document, il serait bénéfique d'examiner ce qui est en place pour améliorer la gouvernance et ce qui ne l'est pas ? Réinventer la « roue » n'est pas nécessaire, des stratégies, des mécanismes existent déjà, mais plutôt affiner la « bande de roulement et le motif de la roue » pour mettre la « roue en action » est simplement nécessaire. Des organisations telles que la « Mer Stable »²⁰ par exemple, une institution transnationale à but non lucratif, fournit un indice de performance sur la sécurité et la gouvernance maritimes pour de nombreuses nations africaines qui se fait en continu et permet d'identifier les points faibles et les points forts. L'inclusion de ces organisations investies fournit un soutien pour améliorer la sensibilisation aux problèmes maritimes et devrait rester pertinente et inclusive pour les options proposées. Cela reste l'un des objectifs stratégiques de la SMIA 2050²¹ pour engager et intégrer la société civile sur les questions maritimes.

Au niveau continental, la SMIA 2050 décrit clairement la création et le besoin de centres opérationnels maritimes régionaux en partenariat avec les parties prenantes intéressées permettant le partage d'informations et la gouvernance régionale.²² La figure 1 ci-dessous illustre le concept de Quartier Général maritime régional (QRM) avec des centres de coordination opérationnelle maritime (COM) ou des cellules d'information et de coordination maritimes (CICM) dans toutes les CER. Les QRM régionaux et les CISM/COM doivent être interopérables et liés les uns aux autres et aux QRM et CISM / COM basés sur l'UA.

²⁰ <http://www.stableseas.org>.

²¹ <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>.

²² <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>.



Au niveau régional, il existe de nombreux centres de coordination de l'information (certains partiellement achevés) tels que :

- Partage d'informations au sein de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (représenté dans la figure 2). Centres de Coordination Régionale du CRESMAO (CEDEAO, Côte d'Ivoire), du CRESMAC (CEEAC, Congo), des centres de zone et du Centre de Coordination Inter-Régional au Cameroun.
- Programme MASE de la Commission de la région de l'océan Indien (représenté dans la figure 3), Centre régional de fusion d'informations maritimes (Madagascar) et Centre régional de coordination des opérations (Seychelles).
- Code de conduite de Djibouti (représenté dans la figure 4), avec des centres régionaux de coordination de sauvetage maritime au Yémen, au Kenya et en Tanzanie.
- Centres de sensibilisation au domaine maritime (CSDM) de la SADC ou Centres de coordination maritime (CCM).
- Des projets régionaux tels que les opérations marines et côtières pour l'Afrique australe (MarCOSouth) coordonnés par le Conseil de Recherche Scientifique et Industrielle (CRSI) de la République d'Afrique du Sud partageant des capacités limitées des institutions aux partenaires régionaux.

Cependant, un fossé existe en termes de « régions du nord au nord-ouest » du continent qui doit être pris en compte dans l'espace MDA africain.

Figure 2: Centre Régional de Coordination



Figure 3: Programme MASE de la Commission de la région de l'océan Indien

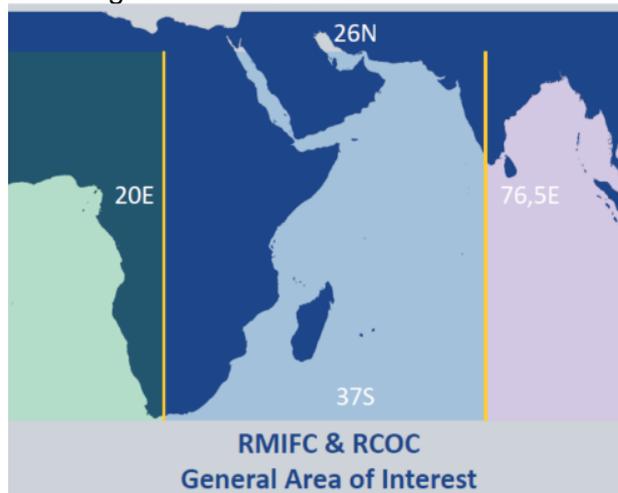


Figure 4: Code de Conduite de Djibouti



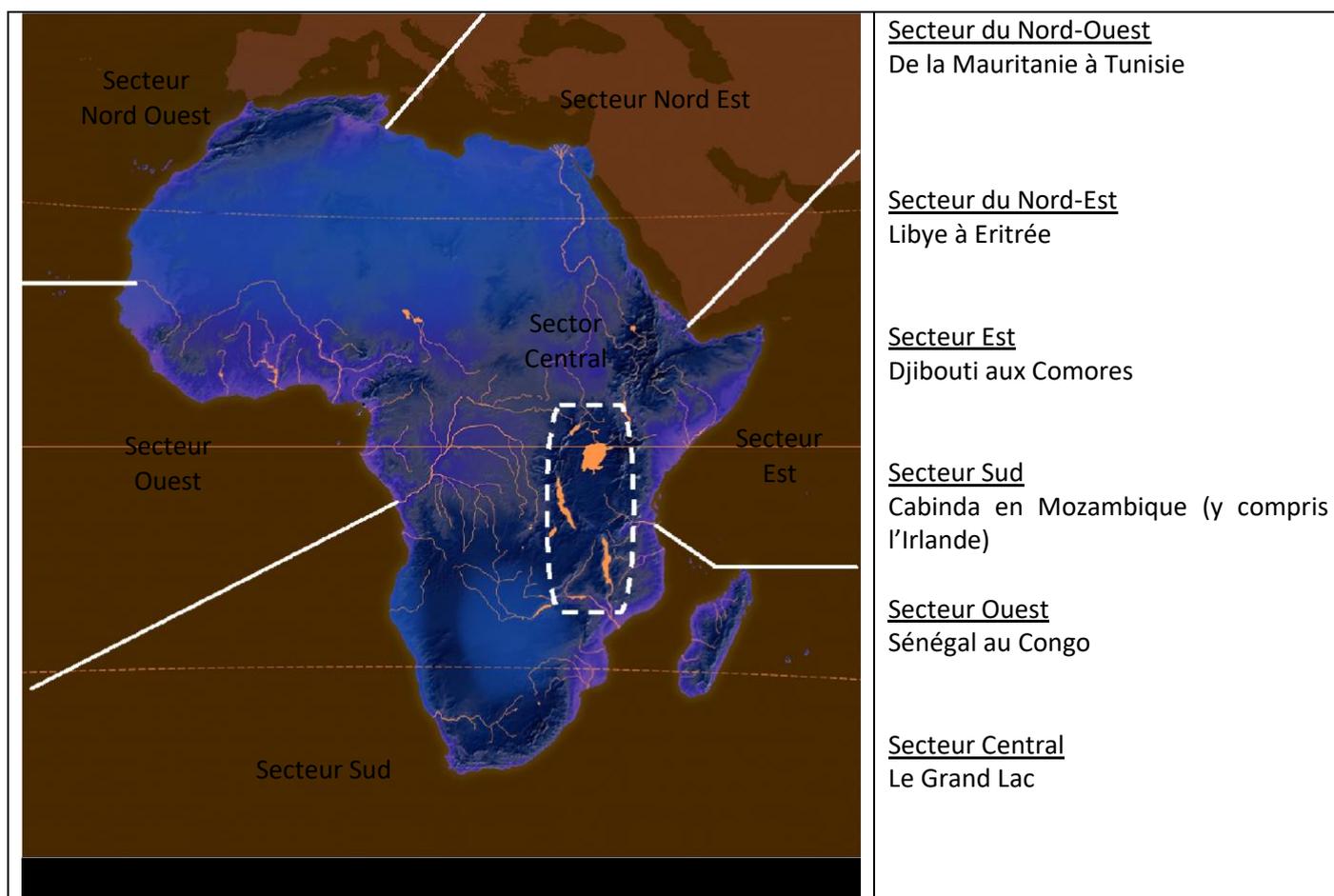
Au niveau national dans le cas de la RSA, « l'opération Phakisa » via le CSIR fournit au système national de gestion de l'information sur les océans et les côtes (SGIOC) des outils permettant aux départements nationaux d'accéder et de coordonner les efforts pour régir l'espace maritime de la République d'Afrique du Sud.

Au niveau du Symposium Régional des Marines Militaires pour l'Afrique (SRMMA), il a déjà été déterminé à travers les résolutions / accords entre les pays participants précédents que la nécessité d'adopter un réseau d'informations sur la sécurité maritime pour améliorer la MDA, pour intégrer en outre l'AIS pour la communication maritime continentale et contribuer de manière significative à la sécurité des ressources maritimes avec le soutien des nations navales les plus établies en guidant et en aidant d'autres nations africaines moins développées. La résolution SPAS 2006 indiquait qu'une composante navale comprenant 4 groupes opérationnels navals ferait partie des forces en attente de l'UA, à savoir le Nord-Égypte, l'Ouest-Nigeria, l'Afrique du Sud-Sud et l'Est-Kenya. L'exigence d'une coopération continentale / régionale structurée pour aborder la gouvernance maritime a été décidée sous toute forme d'accords ou d'arrangements, comme on peut le voir dans les nombreux accords régionaux ci-dessus.

LES OPTIONS SUIVANTES SONT RECOMMANDÉES POUR AMÉLIORER LA GO :

- La mise en œuvre des objectifs stratégiques existants à l'appui de la « Gouvernance des océans » tels que l'IMSS de la SADC qui est similaire à ses partenaires régionaux de la CEDEAO et de l'IMSS de la CEEAC.
- Soutenir le concept des centres d'opérations maritimes régionales SMIA 2050 parmi les CER pour améliorer à la fois la connaissance de la situation et l'efficacité / l'efficience de la Force africaine en attente. Cela comprend l'échange d'informations entre les nations liées à leurs centres d'opérations régionaux respectifs, l'échange d'informations entre les centres d'opérations régionaux et, en outre, la liaison de ces informations au centre ASF basé à l'UA, comme illustré au niveau du figure 4.
- Identifier les nations africaines qui appartiennent à plusieurs CER ou les nations africaines qui ne s'engagent qu'à une seule CER afin d'assurer l'interconnectivité régionale des MDA par le biais des canaux diplomatiques existants.
- Conscient des cadres institutionnels déjà en place, du réajustement des centres régionaux/code de conduite existants (Yaoundé et Djibouti), des centres de coordination ou de fusion bilatéraux et multilatéraux des MDA, des projets nationaux avec les considérations suivantes pour finaliser l'architecture:
 - Points d'étranglement, zones à forte densité de trafic y compris les eaux intérieures africaines (détroit de Gibraltar, mer Rouge, golfe d'Aden, canal de Mozambique, Afrique australe, golfe de Guinée, région des Grands Lacs).
 - Des « Points d'Accès » importants (crimes transnationaux maritimes) sur le continent africain.
 - Identifier les nations/secteurs côtiers centraux (comme illustré à la figure 5) entre ces « points d'étranglement », « points d'accès », à égale distance, qui ont établi :
 - Forces maritimes avancées avec des capacités CDM qui sont capables et désireuses de surveiller, de répondre et de soutenir les nations côtières voisines.
 - Infrastructure importante (ports, route, rail, Internet) et la sécurité énergétique pour étendre et prendre en charge une infrastructure MDA intégrée.
 - Des Nations avec la capacité de « traiter des quantités importantes de métadonnées » pour une diffusion ultérieure.

- Les pays qui ont déjà une empreinte complète du Centre international de coordination du sauvetage maritime à l'appui de l'expansion de la CDM.
 - Les nations qui ont des capacités souveraines CDM existantes à la fois terrestres et/ou satellitaires intentionnelles.
 - Nations avec des indicateurs avancés de mer stable.
 - Considérez que les mêmes 4 Nations du groupe opérationnel naval soient prises en considération pour cela, avec l'inclusion d'une autre (Nation du Nord-Ouest).
- L'inclusion des Nations de l'Afrique du Nord-Ouest de la région CER, Union du Maghreb arabe (UMA), pour établir des centres de coordination centraux de la CDM similaires à ceux observés ailleurs sur le continent.
- L'inclusion d'un Centre régional d'opérations maritimes dans la région des Grands Lacs pour inclure la gouvernance de l'eau douce.
- L'expansion et la poursuite de la technologie satellitaire sur le continent pour soutenir la gouvernance des océans dans la détection des contacts sombres (ceux qui ne transmettent pas de contacts), en utilisant la technologie du radar à synthèse d'ouverture (RSO) pour aider à corrélérer les contacts parasites et d'usurpation avec les données SIA reçues.
- L'inclusion des capacités de surveillance par caméra souveraine et d'UAV devrait être intégrée à l'architecture CDM pour aider à l'identification et à la classification des cibles.



CONCLUSION

Le lien critique entre « l'Economie Bleue et la Gouvernance des Océans » est la croissance durable, le développement social et environnemental du continent africain. La gouvernance des océans est intrinsèquement liée à l'économie bleue, car c'est le moyen par lequel la durabilité peut être garantie.

La relation entre l'EB et la GO est tout simplement indissociable, l'EB dans « l'état final idéal » axé sur la durabilité tandis que la GO est le moyen d'actionner les ressources ou éléments disponibles pour atteindre « l'idéal ». Le lien critique entre l'EB et la GO est la sécurité maritime (action) faisant de la nécessité d'une approche intégrée sur le continent une nécessité.

Pour garantir pleinement une EB durable, la priorité devrait être donnée aux « mécanismes de gouvernance » tels que la création d'une CDM et l'application de la sécurité maritime.

L'Afrique demeure riche en ressource minérales avec de nouvelles découvertes à découvrir. Ces découvertes continueront cependant à créer de nouvelles frontières et des différends entre les nations, ce qui présente des défis pour le continent. Les défis de la gouvernance devraient rester en grande partie inchangés en raison de la mauvaise gouvernance politique, de la volonté politique, du manque de développement des infrastructures, de la corruption, du colonialisme et du capitalisme, à moins que des cadres ne soient mis en œuvre pour répondre à ces préoccupations afin que les efforts de coopération puissent être encouragés pour libérer le plein potentiel de l'Economie Bleue.

Des recommandations ont été formulées en tenant compte des objectifs stratégiques, des plans d'action et des intentions existants aux niveaux des organismes continentaux et régionaux. La mise en œuvre des centres conceptuels de coordination maritime régionale (AIMS 2050) sur le continent avec l'objectif principal d'intégrer et d'observer la CDM est primordiale et devrait rester le point focal à l'appui des efforts de la FAA.

Les centres régionaux d'information / fusion / coordination des nombreux accords aux niveaux régional et national ont mis en évidence et en outre identifié l'exclusion des Grands Lacs et du secteur nord-ouest du continent, qui doit également être abordée et prise en compte dans l'architecture CDM.

Des recommandations ont été faites à partir d'une « approche du secteur continental » correspondant aux architectures de réseau MDA existantes utilisant des « nations maritimes établies » équidistantes, situées au centre des points d'étranglement et des zones à haut risque avec l'idée d'étendre leur CDM régionale aux pays voisins et de soutenir ou d'appliquer physiquement « la Sécurité maritime » en allouant des ressources maritimes pour « gouverner l'espace océanique qui leur est attribué ».