

COOPERATION MARITIME REGIONALE AFRICAINE: DEFIS ET PERSPECTIVES D'AVENIR

INTRODUCTION

1. L'environnement maritime est une ressource vitale pour la vie sur la terre. Il joue un rôle important dans la survie de l'homme puisqu'il dispose d'un réservoir robuste de ressources vivantes et non vivantes lesquelles constituent de très bonnes sources d'alimentation et d'énergie. Il sert également de super route pour le commerce maritime international. Les Etats côtiers s'appuient sur les bénéfices de cet environnement maritime pour leur développement et prospérité économique. La capacité de ces pays côtiers d'optimiser efficacement les bénéfices provenant de cet environnement maritime dépend largement de la conduite sûre, sécurisée et paisible des activités maritimes qui ne pourrait être réalisée qu'à travers l'élimination de toutes les menaces qui prévalent au niveau local. Ceci est en tenant compte du fait que l'environnement maritime est caractérisé par les différents crimes tels que la piraterie et le vol à la mer, le vol du pétrole brut, le soutage illégal aussi bien que la pêche non réglementée et non déclarée (INN). D'autres menaces dans l'environnement maritime sont, entre autres, le terrorisme, l'insurrection, la prolifération des légères et de petits calibres (ALPC), le militantisme aussi bien que le trafic de drogues et des humains. La nature complexe et transnationale des menaces précitées le rend difficile à une agence ou une nation de les relever individuellement d'où la nécessité pour une coopération inter agence, sous régionale et régionale en matière de sécurité maritime.

2. Les Nations unies encouragent les Etats nations à coopérer entre eux-mêmes pour aborder les problèmes communs de l'insécurité maritime dans leurs régions. A titre d'exemple, à travers le passage de la Résolution A922 (22), l'Organisation des Nations unies a encouragé les 10 Etats membres de l'Association des Etats de l'Asie du Sud Est aussi bien que le Bangladesh, la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud et le Sri Lanka à adopter l'Accord de Coopération Régional sur la Lutte contre la Piraterie et le Vol à Main armée contre les Navires (RECAAP) en Asie en 2005 et établir un Centre de Partage d'Information à Singapour en 2006¹. La coopération visait à conjuguer les ressources et à mobiliser les efforts des Etats membres pour contrôler le phénomène croissant de piraterie et de vol à main armée dans les Détroits de Malacca et de Singapour. La mise en œuvre du ReCAAP a conduit à la réduction de la piraterie dans la région de 80 incidents en 2007 à 59 incidents en 2016. Un pareil modèle de coopération régionale connu comme Code de Conduite de Djibouti (DCoC) fut également adopté par 20 Etats limitrophes du Golfe d'Aden

¹ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, 242.

et de l’Océan indien de l’Ouest en janvier 2009 pour lutter contre le rythme croissant de la piraterie dans ces environnements maritimes². La mise en œuvre du DCoC a conduit à la réduction drastique des actes de piraterie dans la région de 257 incidents en 2010 à 73 incidents en 2015.

3. Suite au succès enregistré des modèles de coopération cités ci-dessus, certains pays africains ont été encouragés à coopérer dans les régions pour lutter contre l’insécurité maritime. La mise en place de telle coopération en matière de sécurité maritime a été précédée par certaines actions telles que l’élaboration et l’adoption de la Stratégie maritime intégrée d’Afrique (SMIA) 2050 en janvier 2014. La réplique des stratégies similaires aux niveaux régionaux et la délimitation des zones maritimes, parmi tant d’autres actions, visaient à rehausser la sécurité de l’environnement maritime d’Afrique. Malgré les différentes coopérations et initiatives dans le domaine de la sécurité maritime par les pays africains des menaces telles que la piraterie, le vol à main armée à la mer, la contrebande, le trafic de drogues et la migration illégale, entre autres, menacent toujours l’environnement maritime de l’Afrique. Les objectifs de la mise en place d’une coopération en matière de sécurité maritime paraissent inadéquats. C’est alors contre tout ce qui précède que le présent exposé cherche à examiner les différentes voies et moyens de s’attaquer aux problèmes afin d’évaluer leur viabilité à aborder les insécurités maritimes.

4. Le but de cet exposé est de mettre en exergue la situation des coopérations régionales existantes dans le domaine de la sécurité maritime en Afrique. L’exposé abordera l’importance géostratégique de l’environnement d’Afrique, des menaces de la sécurité maritime en Afrique et des coopérations régionales africaines en matière de sécurité maritime. Il examinera également les défis auxquels se trouve confronté l’Afrique dans le domaine de la sécurité maritime aussi bien que les voies à suivre dans l’avenir.

BUT

5. Le but de cet exposé est d’aborder les défis relatifs à la coopération régionale d’Afrique en matière de coopération maritime avec pour objectif de proposer des voies à suivre dans l’avenir.

² Anja Menzel “Institutional Adoption and Maritime Crime Governance: The Djibouti Code of Conduct” *Journal of the Indian Ocean Region*, Volume 14, (May 2018) 1

IMPORTANCE GEOSTRATEGIQUE DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME DE L'AFRIQUE

6. L'Afrique couvre environ un cinquième de la surface de la terre avec un ensemble d'environ 30,3 millions kilomètre carrés³. Le continent est entouré par la Mer de la méditerranée au nord, la mer rouge le long de la péninsule du Sinaï à travers le Canal Suez au nord et l'Océan indien au sud est. Il est en plus entouré par l'Océan atlantique à l'Ouest et au Sud-Ouest⁴. La navigation des navires à travers ces océans et mers est à la fois facilitée et pourtant limitée par plusieurs goulots d'étranglement tels que le Canal Suez, le Golfe d'Aden, le Bab el Madeb (Portail de Deuil) et le Canal du Mozambique⁵. Il y a 55 pays sur le continent dont 38 sont soit des Etats côtiers ou des Iles. La longueur de la côte de l'Afrique y compris de ses îles est estimée à plus de 26.000 kilomètres carrés alors que sa Zone économique exclusive est environ 13 millions kilomètres carrés⁶.

7. Les océans et les mers qui entourent l'Afrique sont d'une importance stratégique du fait qu'ils servent de routes de navigation reliant le continent à toutes les parties du Monde. Ils relient également les 421 ports maritimes sur le continent aux ports maritimes sur les autres continents. La Mer de la Méditerranée relie l'Afrique à l'Europe du Sud et au Moyen Orient alors que l'Océan atlantique relie l'Europe et l'Amérique à l'Afrique de l'Ouest, de l'Est et à l'Afrique australe. Pareillement, le Golfe d'Aden à travers le Canal de Suez pourvoit un raccourci pour les navires qui transitent de l'Europe à l'Amérique du Nord à l'Océan indien alors que l'Océan de l'Ouest de l'Inde relie l'Afrique à l'Amérique du Nord, à l'Europe et à l'Asie⁷. L'Océan indien transporte environ 80 pourcents des exportations mondiale en hydrocarbures.⁸ Par ailleurs, la proximité du Golfe de Guinée à l'Europe aussi bien qu'à l'Amérique du Nord et Sud fait de

³ Sayre, April Pulley, *Africa (The Seven Continents)*, (London: Twenty-First Century Books, 1999), 12

⁴ 'Erastus Mwencha, 2010, "The Geostrategic Importance of Africa's Maritime Domain: Opportunities and Challenges, Africa Maritime Safety and Security towards Economic Prosperity" Conference, Stuttgart, Germany, 13-14 October 2010. https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27459-wd-keynote_address.

⁵ Alexander, Lewis M. "The Role of Choke Points in the Ocean Context." *GeoJournal* 26, no. 4 (1992): 503-09. accessed August 9, 2020. www.jstor.org/stable/41145437.

⁶ Ulf Engel, "The African Union, the African Peace and Security Architecture and Maritime Security" (Addis Ababa, Friedrich-Ebert-Stiftung, (2004), 7,

⁷ Frank van Rooyen, "Africa and the Geopolitics of the Indian Ocean", 2011 South African Institute of International Affairs, Occasional Paper No 78, Pg 6.

⁸ Raj Mahabeer and Kate de Sullivan de Estrada, "Strengthening Maritime Security in the Western Indian Ocean" Policy Brief (2019), : MASE Project.

l'Océan atlantique l'un des voies les courtes pour le transport du pétrole brut à contenu bas de soufre de l'Afrique⁹, qui est hautement recherché sur le plan mondial.

8. Outre la mise à disposition des lignes de communications maritime (SLOC) pour la navigation, l'environnement maritime du continent est béni de beaucoup de vie marine, des minerais naturels et de ressources d'hydrocarbures. L'océan indien est la deuxième zone du monde reconnue pour la production de thons et représente presque 20 pourcents de la capture commerciale mondiale en thons¹⁰. L'estimation est que la pêche maritime seule contribue beaucoup à la sécurité alimentaire de plus de 200 millions Africains¹¹. En dehors des ressources en pêche maritime, l'environnement maritime africain est également doué d'énormes ressources d'hydrocarbures. Selon l'Etude géologique des Etats unis (EGEU), il existe environ 1,8 milliards de barils recouvrables du pétrole, 223 trillions pieds cubes du gaz recouvrable et 6 milliards barils de gaz naturel liquéfié dans la Province du Bassin du Delta du Nil¹².

9. L'importance géostratégique de l'environnement maritime d'Afrique au développement économique du continent ne peut pas être surestimée tenant compte des SLOC qu'il pourvoit aux autres parties du monde et l'es énormes ressources naturelles qu'il renferme. Il est très important de faire comprendre que les activités maritime et l'exploitation des ressources naturelles dans l'environnement marin africain contribuent non seulement à la génération des recettes pour les Etats côtiers mais aussi à la génération des emplois au profit des citoyens de ces Etats. La capacité de la plupart des pays africains d'entreprendre des activités maritimes et d'exploiter les ressources naturelles dans leur environnement maritime dépend largement de la mise à disposition d'un environnement maritime sécurisé. A cet effet, il est important pour les pays africains de continuer de développer leurs capacités dans le domaine de suivi, de la mise en vigueur et juridique pour protéger leur environnement. Par ailleurs, considérant le caractère interconnecté de l'environnement mari, il y a besoin pour plus de coopération et de collaboration parmi les pays africains. Le développement des capacités de suivi, de mise en vigueur et juridiques des Etats côtiers pris individuellement pour protéger leur environnement ira très loin pour renforcer la coopération et la collaboration tant désirées parmi les pays côtiers du continent.

⁹ Charles Ukeje and Wullson Muvome Ela, "African Approaches to Maritime Security -Gulf of Guinea" (Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013)

¹⁰ Abiodun Eremosele, "Protecting African Marine Environment" *This Day Newspaper*, September 28, 2018, <https://stopillegalfishing.com/press-links/protecting-african-marine-environment>.

¹¹ Bene Christophe and Heck S, "Fish and Food Security in Africa" NAGA, Wild Fish Center Quaterly, accessed August 3, 2020, https://www.researchgate.net/publication/42763250_Fish_and_Food_Security_in_Africa.

¹² Kirschbaum, M.A., Schenk, C.J., Charpentier, R.R., Klett, T.R., Brownfield, M.E., Pitman, J.K., Cook, T.A., and Tennyson, M.E., 2010, Assessment of undiscovered oil and gas resources of the Nile Delta Basin Province, Eastern Mediterranean: U.S. Geological Survey Fact Sheet 2010-3027,

LES MENACES DE SECURITE MARITIME EN AFRIQUE

10. Les menaces de sécurité maritime auxquelles le continent africain est confronté varient d'une région à une autre et sont largement influencées par la géographie et les considérations géographiques. Comme nous l'avons fait remarquer tout précédemment, certaines d'entre ces menaces incluent la piraterie et le vol à main armée maritime, le trafic de drogues, le soutage illicite et le vol du pétrole brut. D'autres sont le trafic de l'homme et la pêche INN. Tous ces actes de criminalité seront abordés en détail.

LA PIRATERIE ET LE VOL A MAIN ARMEE A LA MER

11. La piraterie est l'une des menaces à la sécurité maritime qui est prévalente dans le domaine maritime africain surtout dans le Golfe de Guinée, le Golfe d'Aden, l'Océan Indien et le Canal de Mozambique. Alors qu'il y a eu une réduction significative au niveau de la piraterie dans le Golfe d'Aden à cause des opérations de lutte contre la piraterie qui ont été bien réussies, ((Opération EU NAVFOR ATLANTA) au large des côtes de la Somalie, elle demeure toujours une menace puissante à la navigation dans le Golfe de Guinée¹³. Par exemple, le 11 novembre 2021, le navire MV MERVIELLE a été attaqué à environ 65 mn Sud-Ouest de Brass, Nigeria et 5 membres de son équipage ont été enlevés¹⁴.

12. De la même façon, le 25 octobre 2021, un navire de marchandises en route à Panama, MV MSC LUCIA a été attaqué dans la zone de JDZ entre le Nigeria et le Sao Tome et Principe par des personnes soupçonnées d'être pirates. Heureusement, aucun membre de l'équipage n'a été enlevé, puis qu'un navire de la Marine russe AKADEMIK PANSHIN était venu au secours du navire tandis que les attaquants ont fui le navire. Il est digne de faire remarquer que les incidents d'attaques par les pirates se sont réduits significativement en 2021 du fait que seuls 5 incidents ont été enregistrés dans les eaux territoriales du Nigeria par rapport à la situation dans l'année précédente. Cette situation est due à l'effort concerté de la marine nigériane de déployer ses infrastructures de la connaissance du domaine maritime pour la surveillance maritime aussi bien qu'avoir au moins un navire capital en patrouille dans chacun des comd's AORs conformément à

¹³ João Paulo Borges Coelho, *"African Approaches To Maritime Security: Southern Africa"* (Mozambique: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013), 6,

¹⁴ Godwin Oritse, "Seven Kidnapped from MSC Container Ship" Vanguard, March 25, 2020, <https://www.vanguardngr.com/2020/03/seven-kidnapped-from-msc-container-ship/>

la Directive stratégique du Chef de la Marine du Nigeria 2021 – 5. Les efforts sont par conséquent en train d’être déployés pour soutenir ce déploiement.

TRAFIC DE DROGUES

13. Le trafic de drogues illicites à travers les différentes voies maritimes dans l’environnement maritime africain constitue l’une des menaces à la sécurité maritime auxquelles le continent est confronté. Outre le fait qu’il renforce le réseau de la criminalité transnationale, la disponibilité des drogues illicites neutralise une partie significative de la classe ouvrière et canalise de l’argent envers les groupes criminels¹⁵. Il y a eu des incidents enregistrés d’une montée dans le trafic d’héroïne, de cocaïne et des autres drogues illicites du continent à travers la mer de la méditerranée aussi bien qu’à travers les océans de l’Est et Indien dans les années récentes¹⁶. La mode d’opération pour le transport de ces drogues aux pays insulaires dans l’Océan indien tels que la Madagascar, les Seychelles et l’Ile Maurice est à travers le transbordement des plus grands navires aux petits bateaux qui déchargent les cargaisons de drogues aux ports informels ou aux points de débarquement.

14. Selon les estimations, environ deux tiers des cocaïnes trafiquée entre l’Amérique du Sud et l’Europe passent par l’Afrique de l’Ouest¹⁷. Pareillement, environ 40 tonnes d’héroïne transitent l’Océan de l’Inde Ouest vers l’Afrique de l’Est chaque année.¹⁸ Concrétisant cette réclamation, la Marine nigériane avait en collaboration avec d’autres agences de sécurité, intercepté un navire marchand, MV CHYANEE NAREE avec environ 33 kg de Cocaïne le 14 octobre 2021. Ceci fait suite à un renseignement fourni par l’INTERPOL concernant le vaisseau qui transportait le sucre en provenance du Brésil.

SOUTAGE ILLICITE ET VOL DU PETROLE BRUT

15. Le soutage illicite du pétrole et le vol du pétrole brut sont les doubles menaces qui sont prévalentes dans le Golfe de Guinée surtout dans la zone du Niger Delta du Nigeria. La plupart des auteurs brisent les oléoducs qui transportent le pétrole brut et d’autres produits pétroliers à l’aide des équipements très sophistiqués. De tels produits volés sont soit raffinés localement ou vendus aux acheteurs internationaux qui évacuent les produits pour raffinage à l’étranger. Les

¹⁵ Andre Standing, *Trends in Africa’s Maritime Security*, Spotlight, Africa Center for Strategic Studies, (March 2019), 3.

¹⁶ Francois Vreÿ, “Turning The Tide: Revisiting African Maritime Security” *Scientia Militaria*, South African Journal of Military Studies, Vol 41, No 2, 2013, pp. 1-23. doi : 10.5787/41-2-1065

¹⁷ 2017 UN World Drug Report.

¹⁸ Raj Mahabeer and Kate de Sullivan de Estrada, *Strengthening Maritime Security*, 2.

produits issus de la vente est le plus souvent utilisés par les groupes des criminels organisés pour acquérir des armes légères et de petits calibres pour entreprendre d'autres activités criminelles.

16. Les activités des voleurs du pétrole brut constituent une source majeure de pollution environnementale dans la région de Niger Delta du Nigeria. Les efforts déployés par la Marine nigériane pour contrôler ces actes ont abouti à l'arrestation de 23 navires entre janvier et octobre 2021¹⁹. Pareillement, la Marine nigériane a détruit environ 68 raffineries illégales entre janvier et octobre 2021.²⁰ Malgré la découverte et la destruction des sites illégaux de raffinage par la Marine nigériane et d'autres agences de sécurité, la menace demeure toujours et contribue à la pollution de l'environnement et à la dégradation de l'environnement maritime du Nigeria.

LE TRAFIC DE L'HOMME

17. Les efforts déployés pour survivre face aux crises sociopolitiques et économiques sur le continent africain ont mis en danger le flux de migration d'un Etat africain à un autre, d'une région africaine à une autre et de l'Afrique à d'autres continents²¹. Pour ce faire, les différents océans et mer autour du continent sont utilisés fréquemment par les cartels de trafiquants en humains au sein et à l'extérieur de l'Afrique. La Mer de la Méditerranée est reconnue pour le trafic des migrants de l'Afrique du Nord en Europe du Sud. De la même façon, les pays tels que l'Afrique du Sud, le Mozambique, la Zambie et le Lesotho sont les pays de source, de transit et de destination pour le trafic des humains dans la région de l'Afrique australe.

18. Les menaces posées par le trafic de l'homme constituent des défis sérieux aux marines et gardes côtes des pays du Maghreb de l'Afrique et des pays de l'Europe australe partageant la frontière avec la Mer de la Méditerranée. Selon le Rapport de l'Office de Nations Unies sur les Drogues et les Crimes (ONUDC) de 2016, un total de 69 pays ont détecté les victimes du trafic de l'homme de l'Afrique subsaharienne entre 2012 et 2014²².

¹⁹ ENC Brief for House Committee on Navy Visiting for Oversight Function. Legislators Move to Enhance Naval Operations. www.von.gov.ng/amp2021/10/26/legislators-move-to-enhance-naval-operations.

²⁰ ENC Brief for House Committee on Navy Visiting for Oversight Function. Legislators Move to Enhance Naval Operations. www.von.gov.ng/amp2021/10/26/legislators-move-to-enhance-naval-operations

²¹ Paul O. Bello and Adewale A. Olutola, "The Conundrum of Human Trafficking in Africa" (IntechOpen, 2020) 1, DOI: 10.5772/intechopen.83820. <https://www.intechopen.com/online-first/the-conundrum-of-human-trafficking-in-africa>

²⁴ UNODC. Global Report on Trafficking in Persons. New York: UNODC; 2016

LA PECHE ILLICITE NON DECLAREE ET NON REGLEMENTEE

20. The diverse threats in Africa's maritime environment ranging from smuggling and crude oil theft to armed robbery and piracy has grave implications for national security, economic development as well as human and environmental security if left unchecked. The prevalence of these threats despite efforts by national navies and coastguards to checkmate them clearly indicates that the Continent's maritime environment is greatly under-policed and response capability of relevant maritime stakeholders would need to be improved upon. The availability of requisite and additional platforms for navies or coastguards to complement existing Maritime Domain Awareness (MDA) capability efforts cannot be over-emphasised in this regards. It is thus important for the NN to sustain its current efforts in platform acquisition and continue to collaborate with other navies in the region, particularly those in Zone E to improve capacity building and thereby enhancing the existing maritime security architecture for peace and security in Africa.

EXISTING AFRICAN REGIONAL MARITIME COOPERATION

21. The increasing prevalence of security threats within the maritime domain of Africa's littorals necessitated several regional and sub-regional cooperation efforts towards combating these threats. These gave rise to the development of various maritime security architectures across the continent. Africa's maritime security architecture has continued to evolve since the setting up of the 5+5 Defence Initiative in the 1980s and the formulation of the 2050 Africa Integrated Maritime Strategy in January 2014 to address the Continent's maritime security challenges. Currently, the maritime security architecture, arrangements or initiatives to enhance maritime security in Africa are the 5 + 5 Defence Initiative, Maritime Security Programme, Djibouti Code of Conduct and the Yaoundé Code of Conduct. These maritime security initiatives and architectures are discussed extensively below.

THE 5+5 DEFENCE INITIATIVE

22. The 5 + 5 Defence initiative is the maritime security architecture put in place between the 5 countries in Maghreb Africa and the 5 countries in Southern Europe bordering the Western

Mediterranean Sea²³. Member states of the Initiative from Africa are Algeria, Libya, Mauritania, Morocco and Tunisia while those from Southern Europe are France, Italy, Portugal, Spain and Malta²⁴. The Initiative was first launched by France in 1983 but only took shape in July 1990 due to divisions amongst member states²⁵. It was later re-launched in 2004. Since then, several meetings have been held by member states to periodically analyse the threats and challenges in the Mediterranean, particularly with regards to the issues of illegal trafficking of human beings, smuggling and maritime terrorism. Meetings are usually held annually or biannually on a ministerial basis amongst Ministers from the Ministries of Defence and Interior.

23. The goals of its ideology are; to favour a mutual knowledge among member countries, strengthen the understanding and trust between them and develop multilateral cooperation in order to promote security on Western Mediterranean.

19. La dotation de l'environnement maritime d'Afrique avec de nombreuses ressources halieutiques a attiré des milliers de navires de pêche étrangers dont certains sont impliqués dans la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN). La plupart des bateaux de pêche surtout ceux de l'Asie et qui, dans la plupart des cas, ne possèdent aucune autorisation, entreprennent dans les aires protégées, se servent des engins de pêche interdits et capture au de-là des limites spécifiées et capturent les espèces protégées²³. Dans certains cas, quelques navires de pêches ne déclarent pas leurs captures conformément à la pratique normale ou ne déclarent pas exactement le volume de leurs captures. Les activités de pêche INN sont le plus souvent associées à d'autres formes de grands crimes organisés tels que l'évasion fiscale, le trafic de l'homme, le travail force, etc. qui infligent des dégâts financiers supplémentaires et une souffrance humaine, tout en se servant de l'autorisation légitime accordée par l'industrie pour perpétrer des activités illicites.²³

²³ “5+5 Defence Initiative” Together Promoting Security in the Western Mediterranean” accessed August 3, 2020, <https://www.5plus5defence.org/>

²⁴ Bruno Cardoso Reis and Alexandre Carriço, “5+5 Defense Initiative: Confidence Building Measures under a 2020-2025 Horizon,” (July 2014): 8, <https://www.jstor.org/stable/resrep19103.2>

²⁵ Garcia J, “The Dialogue 5 + 5 and the 5 + 5 Defence Initiative”(October 2015):273-286 https://www.researchgate.net/publication/284779982_The_dialogue_55_and_the_55_defence_initiative.

L'initiative n'a aucune structure ni architecture formelle relative à la sécurité maritime et la présidence de l'organisation est assurée sur une base rotative parmi les Etats membres²⁶. Pourtant, dans le but de renforcer les capacités et de normaliser les procédures d'opérationnalisation, l'initiative Collège de Défense 5+5 à Paris prévoit une formation conjointe d'environ 500 nationaux des Etats membres²⁷. L'initiative de Défense 5+5 dispose également d'un Centre de Recherche et d'Etudes Stratégiques euromaghrébin à Tunis qui mènent périodiquement des projets²⁸. L'initiative a mis l'accent dans les années récentes sur le renforcement des relations et les activités de coopération dans les domaines de lutte contre le terrorisme, la surveillance maritime aussi bien que la recherche et le sauvetage (RES).

PROGRAMME DE SECURITE MARITIME

24. Le programme de sécurité maritime (SEMA) est un programme financé par l'Union européenne (UE) pour promouvoir la sécurité et la sûreté maritimes dans l'Océan indien²⁹. Les Etats membres sont tirés des organisations régionales tels que la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), le Marché commun de l'Afrique de l'Est et Australe (COMESA) aussi bien que de la Commission de l'Océan Indien (COI) et des pays de l'Afrique de l'Est et Australe. L'architecture de sécurité maritime du Programme est basée sur deux accords régionaux visant à échanger et à partager des informations maritimes émanant des dispositions de surveillance et d'alerte précoce des différents Etats membres aussi bien que de la coordination des différentes opérations maritimes conformément aux conventions internationales y afférentes³⁰. Le programme permet aux Etats membres de jouer un rôle dans la prise de décisions concernant l'avenir de l'Océan Indien Occidental.

25. Dans le but de sa mise en opération, le programme SEMA dispose d'un Centre régional de Fusion des Informations maritimes (CRFIM) à Madagascar et d'un Centre régional de Coordination (CRCOM) à Seychelles. Les objectifs principaux du CRCOM est d'approfondir la Connaissance du Domaine Maritime par les parties, suivre de près les activités maritimes en temps réel afin

²⁶ Bruno Cardoso Reis and Alexandre Carriço, "5+5 Defense Initiative: "Confidence Building Measures" 4.

²⁷ 5+5 Defence College, "5+5 Defence College" accessed August 3, 2020, <https://www.5plus5defence.org/Pages/5-5-Defence-College.aspx>

²⁸ Miguel Ángel Romeo Núñez, "5+5 Initiative. Mediterranean Security: Shared Security" Framework Document (August 2012)

²⁹ Christian Bueger, "Effective Maritime Domain Awareness in the Western Indian Ocean" Institute of Strategic Studies, Policy Brief 104 (June 2017), 5

³⁰ Christian Bueger, "Effective Maritime Domain Awareness"

d'accélérer la planification et l'organisation des opérations de contrôle à la mer, améliorer les capacités des parties à s'approprier la connaissance et la technologie de la fusion des informations. Les objectifs du CRCOM sont de promouvoir la coopération et la coordination, mener des missions d'intérêt régional conformément aux dispositions de l'accord et renforcer les capacités individuelles et institutionnelles (formations)³¹. Les 2 centres sont dotés de systèmes de connaissance du domaine maritime (SCM) qui permettent à la fusion et à l'analyse approfondie des données pour créer une plus complète image et livrer des renseignements actionnables.

LE CODE DE CONDUITE DE DJIBOUTI

26. Le Code de Conduite relatif à la Répression de la Piraterie et au Vol à Main armée contre les navires dans l'Océan indien occidental et le Golfe d'Aden autrement dénommé Code de Conduite de Djibouti (CdCD) est un accord multilatéral sur la sécurité maritime entre les Etats partageant des frontières avec le Golfe d'Aden et l'Océan indien occidental³². Le code de conduite fut adopté en Janvier 2009 exige des Etats membres de mener des enquêtes, d'arrêter et de poursuivre en justice des personnes qui sont raisonnablement soupçonnées d'avoir perpétré des actes de piraterie et vol à main armée contre les navires ; d'interdire et de confisquer des navires soupçonnés et des biens à bord de tels navires et partager aussi bien que soumettre des rapports sur la piraterie entre autres³³. Pour atteindre ce dernier objectif, les Etats membres ont créé 3 Centres de Partage d'Information (CDI) en 2011. Ces centres sont : le Centre régional de Coordination de Sauvetage maritime (CRCSM) à Mombasa, Kenya ; le Centre de Coordination de Sauvetage maritime (CRCSM) à Dar es Salaam, Tanzanie ; et le Centre régional de Partage d'Information maritime (CRePIM) à Sana'a, Yémen³⁴. Ces centres ont aidé à soutenir les capacités en matière d'alerte précoce dans la région. Tous les Etats membres ont davantage été priés de désigner ces Centres nationaux de Dissémination des Informations maritimes (CNDIM) dans leurs pays respectifs pour faciliter la communication et transmettre des alertes relatives à la criminalité entre les ISC et les autres points focaux.

27. Un Centre régional de formation a été créé à Djibouti pour appuyer au niveau régional les efforts de formation des Etats membres. Le financement pour la mise en opération du Code est

³¹ Laura Pillay, "RCOC on Course to be Fully Operational by Year-End" *Seychelles Nation*, December 6, 2019, <http://www.nation.sc/articles/2695/rcoc-on-course-to-be-fully-operational-by-year-end>.

³² International Maritime Organisation, Djibouti Code of Conduct, 2009.

³³ Ibid Pg 2

³⁴ Anja Menzel "Institutional adoption and maritime crime governance: the Djibouti Code of Conduct" *Journal of the Indian Ocean Region*, Volume 14, 2018.

principalement à travers le Fond d'Assistance au Code de Conduite de Djibouti qui est fonds volontaires des multi bailleurs. La nécessité d'élargir les champs au de-là de la piraterie et d'aborder les autres crimes maritimes ont nécessité une révision à Djeddah, Arabie Saoudite en 2017. Le nouveau Code de Conduite est dénommé Amendement de Djeddah au Code de Conduite de Djibouti invite les Etats signataires à coopérer au maximum pour réprimer les criminalités transnationales organisées dans le domaine tel que le terrorisme maritime, la pêche INN et d'autres activités illégales à la mer"³⁵. Cette question serait abordée dans la manière la plus efficace en s'inscrivant dans les différents systèmes continentaux d'alerte précoce dans la région maritime africaine.

CODE DE CONDUITE DE YAOUNDÉ

28. La volonté des pays du golfe de Guinée au sens large de lutter contre la piraterie et d'autres crimes liés à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée a nécessité la création du Code de conduite de Yaoundé en 2013. Le Code visait la coopération de 26 États membres s'étendant du Sénégal au L'Angola en matant toutes les formes de crimes maritimes dans le golfe de Guinée. L'architecture de sécurité maritime pour mettre en œuvre le Code a été encore facilitée par les zones maritimes déjà existantes créées par la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté Economique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) pour couvrir tous les pays côtiers et enclavés des 2 régions.

29. Les États des 2 régions sont regroupés en zones maritimes avec les pays de la CEDEAO désignés des zones E à G et les pays de la CEEAC des zones A à D. Les zones dans chacune des régions sont en outre placées sous un centre régional de sécurité maritime pour faciliter la coordination des centres multinationaux de coordination maritime (MMCC) au niveau régional. Le Centre régional de sécurité maritime pour l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) est situé à Abidjan et en Côte d'Ivoire tandis que celui pour l'Afrique centrale (CRESMAC) est situé à Pointe Noire. . Les activités des 2 Centres sont en outre coordonnées par le Centre de coordination interrégionale de Yaoundé, au Cameroun. Quatre des 5 zones MMCC qui traversent les 2 régions sont actuellement opérationnelles avec des équipements MDA pour surveiller le golfe de Guinée. L'opérationnalisation de l'architecture de sécurité maritime de la CEDEAO a été largement aidée par les partenaires internationaux des États-Unis et de l'Union européenne. Par exemple, le Gouvernement allemand, par l'intermédiaire de son agence d'assistance technique, la

³⁵ International Maritime Organization, "The Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017," 2018, London: United Kingdom.

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) a fourni des équipements et des minibus pour le siège des zones E, F et G du MMCC.

L'ARCHITECTURE SECURITAIRE MARITIME DE L'AFRIQUE AUSTRALE

30. L'architecture sécuritaire maritime de l'Afrique australe a continué d'évoluer depuis que les 11 États membres de la région ont signé la stratégie de sécurité maritime de la Commission de développement de l'Afrique australe (SADC) à Luanda en 2011. Plusieurs pays de l'organisation ont signé des accords de coopération pour améliorer la sécurité maritime dans l'océan Indien. Il s'agit notamment d'accords pour établir des centres de sensibilisation au domaine maritime (MDAC) en Mozambique et en Tanzanie, qui seront liés à d'autres centres à Durban et au Cap, ainsi que la signature d'un cadre de coopération entre le Botswana, le Lesotho, la Zambie, le Zimbabwe et le Malawi. L'Afrique du Sud, l'Angola et la Namibie sont également en train de finaliser un protocole d'accord sur la coopération maritime, qui traitera de la sécurité maritime sur la côte ouest.

31. La mise en œuvre de certains des accords de coopération de la SADC a abouti à une collaboration étroite entre l'Afrique du Sud, le Mozambique et la Tanzanie dans la lutte contre la piraterie et d'autres opérations de sécurité maritime dans l'océan Indien. Les marines Sud-Africaine et Mozambicaine effectuent périodiquement des patrouilles combinées le long du canal du Mozambique dans le cadre d'une opération antipiraterie baptisée '**Operation COPPER**'³⁶.

32. Il est évident que la nature des menaces et les considérations géopolitiques sont 2 facteurs principaux qui ont été pris en considération par les pays africains dans la mise en place des architectures de sécurité maritime dans la sous-région. Cela peut être attesté par l'Initiative de défense 5 + 5 qui a été principalement établie à la demande des 5 pays d'Europe du Sud bordant la Méditerranée pour mater la migration illégale et d'autres crimes maritimes qui sont facilités par la mer Méditerranée et le YCOG qui a été principalement établi pour contrôler l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. De même, la composition importante des membres de la DCoC suggère également qu'il existe de nombreuses parties prenantes en dehors de l'Afrique dont les intérêts maritimes étaient en jeu par les menaces posées par les pirates somaliens à la navigation dans le Golfe d'Aden et l'Océan Indien.

³⁶ David Rider, Operation Copper Still Going, Maritime Security Review, 2018

33. Les architectures interrégionales de sécurité maritime telles que DCOC sont bien financées par rapport à d'autres comme YCOC où il y a relativement peu d'acteurs maritimes. Cela renforce encore le fait que la plupart des pays africains accordent une faible importance à la sécurité maritime. Bien que certaines architectures de sécurité maritime soient bien structurées du niveau national au niveau régional que d'autres, la faible capacité de réponse pour répondre aux objectifs de mise en place de l'architecture reste un défi majeur qui doit être relevé. Il est donc nécessaire que les pays Africains accordent une grande importance à la sécurité maritime et augmentent leurs capacités de réponse pour atteindre les objectifs de mise en place des architectures de sécurité maritime.

LES ENJEUX DE LA COOPÉRATION MARITIME RÉGIONALE EN AFRIQUE

34. Les défis liés la mise en œuvre de la coopération maritime régionale de l'Afrique sont nombreux. Certains de ces défis sont une architecture de sécurité maritime mal définie, le manque d'une culture maritime plus large, les capacités limitées des marines ou des garde-côtes, la méfiance mutuelle entre les États membres et un cadre juridique inadéquat.

ARCHITECTURE SÉCURITAIRE MARITIME MAL DÉFINIE

35. L'architecture de sécurité maritime de certaines CER n'est pas clairement définie et manque de structures pour promouvoir et encourager le partage d'informations. L'architecture de sécurité maritime de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) par exemple n'est pas clairement définie comme d'autres régions. En plus de n'avoir que 2 États littoraux (le Kenya et la Tanzanie), certains États ont des adhésions qui se chevauchent dans d'autres groupements et blocs régionaux.

36. Les États riverains de ces groupements régionaux ne parviennent pas à développer des politiques maritimes harmonisées au niveau national qui s'intégreront de manière transparente dans les architectures régionales de sécurité maritime. A l'inverse, certains États enclavés dans de tels groupements régionaux relèguent l'importance de l'environnement maritime au développement national et en tant que tels sont parfois moins engagés à jouer un rôle actif dans tout arrangement collectif de sécurité maritime.

L'ABSENCE D'UNE CULTURE MARITIME PLUS LARGE

37. L'absence d'une culture maritime plus large a également conduit la plupart des Dirigeants Africains à ignorer l'importance de l'environnement maritime pour le développement national. La

plupart des pays africains, en particulier les États côtiers, sont centrés sur la terre dans leur approche du développement national et, en tant que tels, s'appuient souvent sur des pays situés en dehors du continent pour développer leurs secteurs maritimes.

38. Lorsqu'une appréciation de la sécurité maritime est faite en Afrique, elle est traditionnellement encadrée du point de vue de la lutte contre la piraterie. Cette perspective doit être modifiée et élargie de manière significative pour inclure une appréciation du potentiel économique des mers pour le développement national.

CAPACITÉS LIMITÉES DES MARINES/GARDE-CÔTES

39. La capacité des marines de la plupart des pays africains sont limitées et, en tant que telles, ne peuvent garantir la sécurité de leurs environnements maritimes ou répondre efficacement aux menaces. La plupart des marines et des garde-côtes manquent de capacités étendues de surveillance aérienne maritime et d'imagerie satellitaire pour surveiller leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives (ZEE) de manière efficace. À l'exception du Nigeria et dans une moindre mesure de l'Angola, aucun autre pays du GoG ne peut se vanter d'une capacité navale ou de garde-côtes importante pour constituer une dissuasion ou une contre-mesure efficace contre la criminalité croissante en matière de sécurité maritime.³⁷

40. Les marines de certains pays d'une région peuvent porter plus de poids dans tout arrangement de sécurité collective pour répondre aux menaces dans la région et assurer la sécurité maritime. Par exemple, à part la marine sud-africaine, la capacité navale de la plupart des pays de la SADC est limitée. Cela peut être clairement attesté par le rôle de premier plan que joue la marine sud-africaine dans l'opération COPPER, l'opération tripartite avec le Mozambique et la Tanzanie pour garantir la sécurité maritime dans le canal du Mozambique en dissuadant les attaques des pirates somaliens.

CONFIANCE MUTUELLE ENTRE LES ÉTATS MEMBRES

41. La confiance entre les États dans tout arrangement de sécurité collective est essentielle à la réalisation des objectifs organisationnels. On peut soutenir que certains États africains ont une méfiance mutuelle les uns envers les autres, soit en raison de différends frontaliers, soit par peur de la domination entre autres.

³⁷ Ukeje and Ela, *African Approaches to Maritime Security*, 10.

42. Certains pays ont leurs propres priorités et sont souvent en désaccord avec certaines dispositions des accords multilatéraux visant à établir des architectures de sécurité maritime. Par exemple, la politique ouverte d'adhésion au ReCAAP a contraint l'Indonésie et la Malaisie, qui sont 2 des pays les plus touchés par la piraterie en Asie du Sud-Est, à ne pas adhérer à l'Accord en raison de préoccupations concernant leurs souverainetés territoriales.³⁸.

LES LACUNES DANS LA PORTÉE

43. Les dispositions de l'accord multilatéral sur la sécurité maritime signé par les États membres des CER ou des blocs ne sont parfois pas assez larges pour couvrir d'autres aspects des crimes maritimes au-delà de la piraterie et du vol en mer. Apparemment, la prévalence de ces 2 crimes maritimes semble être au centre de la plupart des accords multilatéraux conclus par les parties contractantes.

44. C'est la réalisation de la focalisation étroite du Code de conduite de Djibouti sur la piraterie et les vols à main armée en mer qui a obligé les États membres à étendre son champ d'application pour couvrir d'autres crimes maritimes dans l'amendement de Djeddah qui a été signé par les États membres en 2017. Il est donc nécessaire que les États membres dans tout arrangement de sécurité collective évaluent en profondeur les dispositions qui y sont contenues pour s'assurer que leur intérêt national est pris en compte.

L'INSUFISANCE D'UN CADRE JURIDIQUE

45. Le cadre juridique existant de la plupart des pays africains couvrant les actions en mer et les politiques visant à lutter contre les crimes maritimes est inadéquat. Par conséquent, il est souvent difficile pour certains États de poursuivre les personnes arrêtées pour des crimes en mer en raison de l'inexistence de lois appropriées pour traiter les cas ou les différences dans les lois nationales. Au Kenya par exemple, la justice peine encore à comprendre les enjeux de sécurité maritime.³⁹

46. Étroitement liées à la question du cadre juridique, sont les questions de poursuites qui traversent les frontières maritimes d'États littoraux contigus qui nécessitent un accord commun.

³⁸ Anja Menzel, "Regional Maritime Security Governance and The Challenges of State Cooperation On Piracy,"

³⁹ Nchonyagi Christantus Begealawuh, 'Challenges of Maritime Security and Policy Development in the East African Community: The Cases of Kenya and Tanzania'

Cela nécessite une réflexion approfondie pour une meilleure sécurité dans le domaine maritime régional. Il est donc nécessaire que les États membres envisagent la promulgation de législations maritimes nationales pour réglementer les activités en mer et harmoniser ces législations aux niveaux sous-régionaux pour renforcer la coopération entre les États membres dans la quête de la sécurité maritime. Cela est particulièrement vrai si l'on considère que les architectures de sécurité maritime ont été essentiellement mises en place en raison de la nature transnationale des crimes maritimes et du besoin de synergie entre les États pour y faire face.

PERSPECTIVES FUTURE DE LA COOPÉRATION MARITIME RÉGIONALE AFRICAINE

47. Il y a un avenir assez prometteur pour la coopération maritime régionale en Afrique. Cependant, les nombreux défis identifiés auxquels est confrontée la mise en œuvre de l'architecture de sécurité maritime de l'Afrique devraient être relevés pour améliorer la sécurité maritime en Afrique. En conséquence, la nécessité d'une forte volonté politique, la fourniture de ressources adéquates et le renforcement des capacités d'intervention sont identifiés comme la voie à suivre.

LA NECESSITE D'UNE ARCHITECTURE DE SÉCURITÉ MARITIME BIEN DÉFINIE

48. On ne saurait trop insister sur l'importance d'avoir une architecture de sécurité maritime bien définie qui réponde aux menaces particulières dans un environnement maritime. Lorsqu'une telle architecture existe, les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes maritimes aux niveaux national, zonal et régional seront clairement définis.

49. Une architecture de sécurité maritime bien définie permet en outre d'identifier facilement les lacunes en matière de capacités et les domaines à améliorer pour assurer une sécurité maritime efficace. Il y a donc nécessité pour les États membres de revoir périodiquement les dispositions contenues dans les accords instituant des architectures régionales. La révision du Code de conduite de Djibouti par les États membres pour couvrir d'autres crimes maritimes au-delà de la piraterie et des vols à main armée en mer atteste clairement de ce fait.

BESOIN DE SENSIBILISER LA CLASSE POLITIQUE ET PROMOUVOIR LA CULTURE MARITIME

50. Le manque de connaissances sur l'importance de l'environnement maritime pour le développement économique et national peut être largement attribué à la cécité des mers. La

plupart des dirigeants africains sont centrés sur la terre dans leur approche des questions de sécurité et, en tant que tels, négligent souvent la sécurité maritime.⁴⁰.

51. Certains acteurs maritimes notamment en Afrique considèrent les forces navales ou les Garde-côtes comme seuls responsables de la sécurité de l'environnement maritime. Il est donc nécessaire que les universitaires ainsi que les marines africaines sensibilisent les parties prenantes concernées, y compris la classe politique, sur l'importance de la mer pour le développement national.

RENFORCEMENT DES CAPACITES D'INTERVENTION

52. Le renforcement des capacités d'intervention efficaces des marines africaines, des Garde-Côtes et des autres acteurs maritimes concernés assurera une dissuasion ou une réponse efficace aux menaces à la sécurité maritime. Malheureusement, les marines de la plupart des pays manquent de capacités de surveillance aérienne et de plates-formes sophistiquées pour intervenir. Cela affecte à son tour les capacités de ces marines à apporter une contribution significative au renforcement de l'architecture régionale de sécurité maritime.

53. Il est important que les dirigeants africains améliorent la capacité de leurs marines à faire face aux menaces contemporaines dans l'environnement maritime. En outre, les Marines et les Garde-côtes africains devront maintenir la coopération avec les partenaires internationaux pour développer leurs capacités en participant à des exercices multinationaux tels que l'exercice OBANGAME EXPRESS et l'exercice NEMO. Dans le même ordre d'idées, les marines africaines dotées de capacités dans leurs régions respectives devraient jouer un rôle de premier plan dans l'organisation et la conduite d'exercices régionaux.

DISPOSITION ADEQUATS POUR LE FINACEMENT

54. La plupart des gouvernements africains auraient besoin d'augmenter les fonds consacrés à leurs marines et garde-côtes s'ils souhaitent améliorer la sécurité maritime dans leurs domaines maritimes respectifs. Parallèlement, le manque de fonds affecte négativement la capacité de la plupart des pays des régions à mettre en œuvre leurs projections d'architecture de sécurité maritime.

⁴⁰ Anja Menzel, "Regional Maritime Security Governance and the Challenges of State Cooperation on Piracy" Journal of the Indian Ocean Region, Volume 12, 2019.

55. La plupart des CER dépendent du financement de partenaires internationaux pour équiper leurs MMCC et leurs centres régionaux de contrôle maritime. Par exemple, la GIZ allemande a joué un rôle central dans l'équipement des MMCC de Cotonou et d'Accra. La non-opérationnalisation de certains des MMCC peut être attribuée au manque de fonds et de volonté politique pour actualiser les architectures.

PROMULGATION DE LOIS COMMUNES

56. La promulgation de lois communes qui traitent des crimes maritimes dans les zones ou régions d'Afrique facilitera les poursuites sans entrave des criminels. Par exemple, le droit commun de la pêche dans l'Union européenne permet à tout État membre de poursuivre plus facilement un navire de pêche engagé dans la pêche INN⁴¹.

57. Les pays d'Afrique de l'Ouest peuvent promulguer des lois communes pour poursuivre les auteurs de crimes économiques en milieu maritime. Ces lois devraient cependant être harmonisées et ratifiées dans les lois nationales des États membres. Cela facilitera la poursuite des criminels dans tous les États membres, quelle que soit leur nationalité.

CONCLUSION

58. Les diverses menaces dans l'environnement maritime de l'Afrique, allant de la contrebande et du vol de pétrole brut au vol à main armée et à la piraterie, ont mis en évidence la nécessité pour les pays africains d'améliorer la capacité de réponse de leur marine ou de leurs garde-côtes grâce à l'acquisition de plus d'actifs. L'importance pour la Marine Nigériane de soutenir les efforts actuels d'acquisition de plates-formes et de collaboration avec d'autres marines dans la zone E a également été soulignée afin d'améliorer le renforcement des capacités.

59. La nécessité pour les pays africains d'améliorer leurs structures de gouvernance maritime et de s'engager davantage financièrement dans la réalisation des objectifs de mise en place d'architectures régionales de sécurité maritime a été soulignée en raison de la difficulté de poursuivre les crimes maritimes et de la dépendance excessive vis-à-vis des partenaires internationaux pour le financement. La nécessité pour la Marine Nigériane d'éclairer les autres

⁴¹ Okarfor Yarwood, Ifesinachi'' The Duplicity of the European Union Common Fisheries Policy , Evidence from the Gulf of Guinea (2018)

acteurs maritimes sur leurs rôles dans la mise en œuvre de l'architecture de sécurité maritime de la zone E a été réitérée en raison de la perception erronée qu'il s'agit d'une affaire purement navale.

60. Une architecture de sécurité maritime mal définie, le manque de culture maritime plus large, les capacités limitées des marines/garde-côtes et la méfiance mutuelle entre les États membres ont été identifiés comme certains des défis qui militent contre une architecture de sécurité maritime efficace en Afrique. La nécessité d'une architecture de sécurité maritime bien définie, la sensibilisation de la classe politique et la promotion de la culture maritime ainsi que le renforcement des capacités d'intervention des marines/garde-côtes et de fournir un financement adéquat et la promulgation de lois maritimes communes ont été soulignés comme voie à suivre pour surmonter les défis qui militent contre architecture de sécurité maritime efficace en Afrique.