

Sécurité maritime

Bâtir l'avenir ensemble

Toute reproduction d'un extrait de cette publication doit clairement indiquer le titre de l'article, son auteur et la pagination ainsi que sa parution dans le magazine spécial « Sécurité maritime : bâtir l'avenir ensemble », Commission de l'océan Indien avec le soutien de l'Union européenne, juin 2019.

Le Secrétariat général de la Commission de l'océan Indien remercie les personnalités qui ont contribué à cette publication spéciale.



Clause de non-responsabilité

Cette publication a été réalisée avec le soutien financier de l'Union européenne. Son contenu relève de la seule responsabilité des auteurs et ne reflète pas nécessairement les vues de l'Union européenne.



Clause de non-responsabilité

Ce magazine spécial produit par la Commission de l'océan Indien dans le cadre du programme MASE financé par l'Union européenne ne reflète pas les vues de la Commission de l'océan Indien. La responsabilité des opinions exprimées dans les contributions, les articles et les entretiens incombe à leurs auteurs.



Ce magazine a été imprimé sur du papier recyclé.

Direction éditoriale : Gilles Ribouet, responsable de la communication de la COI, et Pascaline Alexandre, chargée de communication du programme #MASE

Production : Premium Partners Communication Ltd

Conception graphique : Anouska Cuniah

© Commission de l'océan Indien, juin 2019



Préface.

S.E.M. Hamada Madi,

Secrétaire général de la Commission de l'océan Indien

S.E. Mme Marjaana Sall,

Ambassadeur de l'Union européenne

La Commission de l'océan Indien et l'Union européenne ont fait des questions de sécurité maritime un axe fort de leur partenariat pour le développement régional. Et pour cause : sans sécurité, point de développement.

A partir de 2005, l'émergence puis l'intensification des actes de piraterie dans l'océan Indien occidental ont perturbé le trafic maritime marchand. L'impact négatif de ce phénomène, pour le commerce, la sûreté en mer et la stabilité politique et sociale, dépassait largement le seul cadre régional.

Face à ce défi sécuritaire, l'Union européenne a joué le rôle d'un partenaire de confiance, soucieux d'accompagner le renforcement des capacités de sécurité maritime des Etats et organisations de l'Afrique orientale et australe et de l'océan Indien (AfoA-OI). La rencontre ministérielle d'octobre 2010 à Maurice, avec la participation des hauts responsables politiques d'alors, dont la Haute représentante de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, a été le point de départ d'un mouvement régional pour la sécurité en mer.

Parce qu'un partenariat efficace et confiant repose aussi sur des intérêts partagés, l'Union européenne et les organisations régionales de l'AfoA-OI, au nom de leurs Etats membres, ont convenu de mettre en œuvre la stratégie et le plan d'action de la Conférence ministérielle d'octobre 2010. Cette volonté s'est traduite par le lancement du programme régional de promotion de la sécurité maritime, plus connu sous son acronyme MASE.

Le programme MASE constitue une réponse ambitieuse, adaptée et cohérente aux enjeux de sécurité maritime régionale. S'il a été conçu prioritairement pour répondre au défi sécuritaire posé par la piraterie au large de la Somalie, il se singularise par son approche holistique qui prend en compte l'ensemble des risques et menaces maritimes. Il ne fait aucun doute que les capacités nationales et régionales de sécurité en mer se sont améliorées tant dans l'échange d'information, l'action en mer, la formation et l'équipement que dans la lutte contre les trafics illicites et la modernisation des arsenaux juridiques.

L'une des principales réalisations de ce partenariat entre l'Union européenne et la région de l'AfoA-OI reste la signature de deux Accords régionaux de sécurité maritime lors de la Conférence ministérielle sur le sujet en avril 2018 à Maurice. En signant ces Accords régionaux, les Comores, Djibouti, Madagascar, Maurice et les Seychelles mettent en place un mécanisme d'échange d'information maritime, disposant d'un Centre régional dédié à Madagascar, ainsi qu'un mécanisme de coordination d'actions en mer avec un Centre basé aux Seychelles. Preuve de la plus-value de cette dynamique, le Kenya et la France ont également signé ces Accords en marge de la Conférence internationale sur l'économie bleue de Nairobi en novembre 2018.

La Conférence ministérielle de juin 2019 sur la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental est un rendez-vous utile pour amplifier et pérenniser l'engagement politique en faveur de cette action collective qui participe du développement régional depuis une décennie. Ce magazine spécial en témoigne. Les contributions des décideurs et responsables des Etats et organisations régionales et internationales que nous vous invitons à lire sont une claire indication de la volonté comme de la nécessité à sécuriser durablement les espaces océaniques de l'océan Indien occidental. Car au-delà du seul enjeu de sécurité, c'est de croissance économique et d'épanouissement social qu'il est question. Pour nous. Et pour les générations à venir.

Sommaire.

06-Tribune.	Hon. Pravind Kumar Jugnauth, Premier ministre de Maurice
08-Tribune.	SEM Vincent Mériton, Vice-président des Seychelles et président du Conseil de la COI
10-Questions à...	M. Neven Mimica, Commissaire européen à la Coopération internationale et au Développement
14-Tribune.	Général de Division L. J. R. Rakotonirina, ministre de la Défense de Madagascar
16-Focus.	Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes
18-Questions à...	Hon. Nando Bodha, ministre des Affaires étrangères de Maurice et président du CGPCS
22-Tribune.	SE Mme Rosemary DiCarlo, Secrétaire générale adjointe des Nations unies aux Affaires politiques
24-Tribune.	SE Mme Raychelle Omamo, ministre de la Défense du Kenya
26-Tribune.	SE Mme Chileshe Mpundu Kapwepwe, Secrétaire générale du COMESA
30-Tribune.	M. Chirag Bahri, directeur d'ISWAN pour l'Asie du Sud
32-Point de vue.	Dr Kate Sullivan de Estrada, professeur associée, Université d'Oxford
38-Tribune.	Vice-amiral Antonio Matorell Lacave, Commandant des opérations d'EUNAVFOR Atalanta
40-Tribune.	Dr Amado Philip de Andrès, directeur régional de l'ONUDC, et Dr Shanaka Jayaseka, coordonnateur du programme océan Indien
42-Tribune.	M. Charles Kwenin, directeur régional de l'OIM
44-Tribune.	Capitaine de vaisseau Henri Levet, Commandement des FAZSOI
46-Tribune.	M. Kiruja Micheni, Code de Conduite de Djibouti, OMI
48-Point de vue.	Dr Patrick Ferras, Observatoire de la Corne de l'Afrique
50-Tribune.	M. Timothy King, INTERPOL
52-Point de vue.	M. Raj Mohabeer, chargé de mission COI
54-Focus.	programme MASE

Maurice, un engagement fort pour la sécurité maritime.

Hon. Pravind Kumar Jugnauth,
Premier ministre de la République de Maurice

La sécurité maritime dans l'océan Indien a une importance primordiale pour la région. Elle concerne non seulement la sécurité des vaisseaux transportant des marchandises mais aussi les personnes qui traversent nos eaux dans des bateaux de plaisance.

Pour promouvoir la sécurité maritime, nous devons approfondir les aspects juridiques, institutionnels et techniques de la lutte contre le trafic de stupéfiants et la piraterie et renforcer la coopération entre les administrations, les Etats, les forces de sécurité et les organisations régionales.

Le gouvernement mauricien est conscient de l'enjeu capital de la sécurité et de la sûreté maritimes dans notre région. De nombreuses actions ont été entreprises à cet égard.

Maurice a augmenté la flotte de surveillance de sa zone économique exclusive et du littoral. Nous avons également pris des mesures pour améliorer la synergie entre les agences gouvernementales dont l'Unité anti-drogue (ADSU), la Garde-côte nationale (NCG) et la « Mauritius Revenue Authority » (MRA).

Nous avons abordé divers problèmes liés à la sûreté et la sécurité maritimes au sein du Comité national de sécurité dans le port en impliquant toutes les parties prenantes dans la poursuite de l'objectif.

La signature des Accords régionaux sur l'échange d'informations maritimes et sur les actions conjointes en mer, élaborés dans le cadre du programme « Maritime Security » (MASE) financé par l'Union européenne

« Maurice a augmenté la flotte de surveillance de sa zone économique exclusive et du littoral. »





en avril 2018 à l'île Maurice, a contribué à promouvoir la sécurité maritime dans la région.

La validation en 2011, par la Commission des Nations unies sur les limites du plateau continental, de la demande de Maurice et des Seychelles d'étendre leur plateau continental et d'administrer conjointement une zone de 396 000 km² du Plateau des Mascareignes, a marqué un tournant historique dans la résolution des différends transfrontaliers et de la délimitation maritime à l'échelle mondiale. Des traités bilatéraux ont par la suite été signés afin d'instituer un cadre juridique et institutionnel unique.

En ce qu'il s'agit de notre lutte contre le fléau de la drogue, un comité a été mis sur pied en septembre 2015 et a recommandé une approche holistique et intégrée en vue de formuler un « *National Drug Control Master Plan* ». Ce plan stratégique est prêt et est actuellement à l'étude au « *National Drugs Secretariat* ».

Un Observatoire national sur la drogue (NDO) a été chargé de surveiller et d'évaluer la situation des drogues dangereuses dans le pays. Un « *High Level Drugs and HIV Council* » a été créé pour piloter la mise en œuvre du « *National Drug Control Masterplan* ».

La coopération au niveau régional par rapport à la formation a été améliorée. Les officiers de l'ADSU ont eu le privilège d'assister à des cours et ateliers organisés par le gouvernement américain et des organismes tels que la « *Southern African Regional Police Chief Council Organisation* » (SARPCCO), l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union africaine, la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et INTERPOL.

Nous voulons tous établir un espace maritime sûr et sécurisé. Aujourd'hui, la lutte contre la criminalité en mer est un objectif qui nous unit tous et renforce l'esprit de partenariat dans notre région.

« La lutte contre la criminalité en mer est un objectif qui nous unit tous et renforce l'esprit de partenariat dans notre région. »

Les Seychelles à l'avant-garde de la sécurité maritime.

S.E.M. Vincent Mériton,

Vice-président de la République des Seychelles et
président en exercice du Conseil des ministres de la COI

Les Seychelles sont entrées de plain-pied dans la guerre contre l'insécurité maritime à la suite de faits divers. C'était en février 2009. Par une chaude journée d'été, un couple de retraités britanniques embarque sur son yacht, le Lynn Rival, au départ de Mahé. Direction le nord-ouest. A quelques 60 miles nautiques des côtes, la croisière vire au cauchemar. Le couple britannique est stoppé net par des pirates somaliens qui font main basse sur le yacht et décident de le retenir en otage contre rançon. Un mois plus tard, c'est un navire cargo qui est attaqué dans nos eaux territoriales. Ces deux incidents ont été les premiers d'une série noire conduisant à des prises d'otages, incluant des Seychellois, et provoquant un ralentissement de l'activité économique, notamment dans les secteurs cruciaux du tourisme et de l'industrie thonière.

La menace ayant gagné nos côtes et face à de tels enjeux, notre petite Nation de 95 000 âmes a choisi l'action. Le mot d'ordre de notre gouvernement exprime bien la détermination et le sens de la responsabilité affichés au plus haut sommet de l'Etat : « on ne gère pas le problème, on le résout ! » L'arsenal légal et opérationnel a ainsi été modernisé pour répondre au défi sécuritaire, économique et social posé par la piraterie mais aussi pour être en mesure de lutter efficacement et durablement contre l'ensemble des crimes et menaces maritimes. C'est tout l'objet du Plan national de sécurité maritime qui a été adopté en 2010 dans la lignée de la Stratégie et du plan d'action régional sur la Sécurité maritime pour l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien (AfOA-OI) lors de la 2^{ème} réunion ministérielle tenue à Maurice le 7 octobre 2010.



« Pour l'heure, il reste essentiel de maintenir l'effort collectif à mesure que les capacités régionales se renforcent. »

Les Seychelles ont rapidement bénéficié du soutien des forces et organisations internationales présentes dans la zone, notamment de l'ONUDC pour construire un centre de détention dédié. Des accords de sécurité et d'assistance militaire face au risque de piraterie ont été signés avec les Etats-Unis, EUNAVFOR Atalanta, plusieurs Etats européens, du Moyen-Orient et d'Asie. Dans le même temps, les autorités seychelloises ont renforcé les capacités des garde-côtes, ceux-ci ayant bénéficié de formations, d'entraînements et d'équipements. Le résultat a été rapide : plus d'une centaine de pirates somaliens présumés ont été interceptés par les garde-côtes seychellois.

Il nous fallait toutefois aller plus loin et c'est au niveau régional que les Seychelles ont pu être un fer de lance de la mobilisation et un acteur engagé de la lutte contre la piraterie et les autres crimes maritimes. C'est notamment dans le cadre et avec la Commission de l'océan Indien que le rôle des Seychelles s'est affirmé et est reconnu. La COI a d'ailleurs choisi d'installer une Unité anti piraterie aux Seychelles en 2012 aux débuts des activités du programme régional de sécurité maritime (MASE) financé par l'Union européenne. Ce choix a permis aux experts anti piraterie de la région de collaborer très directement avec les représentants des principales missions et organisations engagées dans le même combat et de mettre ainsi en place des actions communes.

Conscient de la responsabilité qui lui incombe et soucieux d'ancrer son action dans une dynamique collective durable, le gouvernement des Seychelles a présidé de 2016 à 2018 le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, ce qui a permis d'approfondir l'engagement politique et opérationnel des membres dans des actions de coopération. Les Seychelles ont aussi signé en 2018 deux accords régionaux de sécurité maritime pour la mise en place d'un mécanisme d'échanges d'information maritime avec un Centre régional basé à Madagascar et d'un mécanisme de coordination d'actions conjointes en mer. Ce dernier est animé par un Centre régional de coordination opérationnelle (CRCO) basé aux Seychelles.

Le Centre régional des Seychelles vise l'organisation et la conduite d'actions conjointes en mer par les sept pays signataires des Accords MASE (Comores, Madagascar, Maurice, Djibouti, Kenya,

France et Seychelles). Les équipements qui y sont installés permettent de faciliter le travail partenarial avec le Centre régional de Madagascar comme avec les autres centres nationaux et régionaux de sécurité maritime. Compte tenu de notre stratégie nationale qui fait de l'économie bleue le nouvel horizon de notre développement économique et social, les Seychelles sont résolues à agir concrètement pour la sécurité maritime régionale. Nous croyons fermement que les mécanismes régionaux mis en place faciliteront la coopération entre nos Etats et permettront de disposer des moyens nécessaires pour intervenir en mer de manière concertée. J'invite à cet égard les Etats et organisations intéressés à rejoindre cette initiative régionale initiée par la COI avec le soutien de l'Union européenne. Je salue par ailleurs la signature le 2 mai 2019 par la COI et l'Union européenne de la nouvelle convention de financement du programme pour la Sécurité portuaire et la sécurité en mer. Ce nouvel appui de l'Union européenne pour une durée de cinq ans participera substantiellement au renforcement des capacités nationales et régionales pour la sécurisation de nos espaces océaniques ce qui, par ricochet, stimulera le commerce, la croissance et le progrès social.

Pour l'heure, il reste essentiel de maintenir l'effort collectif à mesure que les capacités

régionales se renforcent. Les suspects pirates arrêtés le 23 avril 2019 par le navire-amiral espagnol EPPS Navarra après une course poursuite de deux jours dans les eaux de l'océan Indien et qui ont ensuite été transférés aux Seychelles deux jours après par l'équipage, montrent que le danger d'une résurgence de la piraterie maritime est toujours présent.

On retiendra que ce transfert de pirates est l'application d'un accord qui lie depuis 2009 l'Union européenne aux Seychelles par lequel plus de 170 suspects d'actes de piraterie ont été transférés. Une centaine de suspects ont été déclarés coupables et condamnés. Une vingtaine de dossiers ont été instruits aboutissant à des condamnations dans deux tiers des cas. Une centaine de suspects ont été déclarés coupables et condamnés.

Aussi, je me félicite de l'extension du mandat de la mission EUNAVFOR Atalanta jusqu'à 2020 comme de l'intérêt marqué des partenaires au développement pour les questions de sécurité maritime qui conditionnent notre marche vers le développement durable.

La lutte contre la criminalité sous toutes ses formes est une œuvre collective et il convient que nous poursuivions notre démarche tous ensemble.



L'UE et la communauté internationale doivent rester présentes dans la région.

M. Neven Mimica,

Commissaire européen à la Coopération internationale et au Développement.

En 2014 l'Union européenne s'est dotée d'une Stratégie maritime. Comment cette stratégie se traduit-elle dans la politique extérieure de l'Union européenne ?

La stratégie de l'UE en matière de sécurité maritime promeut une approche globale de la sécurité, rassemblant différents éléments civils et militaires, tels que la diplomatie traditionnelle, le développement et le déploiement des moyens navals militaires, notamment l'opération ATALANTA de la force navale de l'Union européenne en Somalie, en cours depuis dix ans maintenant. En même temps, elle promeut la coopération en mer et le multilatéralisme maritime. Par exemple, la coopération avec l'ONU et des organisations régionales telles que la Commission de l'océan Indien.

Le plan d'action de la stratégie prévoit également des mesures de mise en œuvre pour une réponse de l'UE à la sécurité maritime mondiale, qui couvre des questions telles que la liberté de navigation, la protection des infrastructures maritimes et le partage des informations. Toutes ces conditions préalables à la sécurité maritime ont un impact sur la vie quotidienne des citoyens de la région de l'océan Indien. Les progrès réalisés dans ces domaines se traduisent par une plus grande résilience des communautés de la région. Ces priorités sont également conformes aux objectifs de politique étrangère et de sécurité de l'UE énoncés dans la stratégie globale de l'UE.

Quels sont les principaux enjeux et défis pour l'Union européenne et les Etats de l'Afrique orientale et australe que vous entrevoyez dans l'océan Indien occidental ?

Le principal défi dans l'océan Indien est de continuer à soutenir le développement des capacités maritimes des États côtiers,



« Nous voulons que nos partenaires considèrent l'UE comme un partenaire naturel pour les aider à développer les capacités locales. »

« C'est pourquoi l'UE a investi dans une opération militaire navale, en cours depuis plus de dix ans. »

en étroite coopération avec les partenaires internationaux. L'UE et la communauté internationale doivent rester présentes dans la région. Nous voulons que nos partenaires considèrent l'UE comme un partenaire naturel pour les aider à développer les capacités locales, par exemple en dispensant une formation aux agents de la force publique ou aux garde-côtes, ainsi qu'aux infrastructures de protection, comme les ports. Un autre aspect tout aussi important est la protection de la liberté de navigation en haute mer, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Au-delà de la sécurité maritime, d'autres défis importants dans la région sont liés au changement climatique et à la gestion des ressources naturelles, y compris la gestion de l'eau, dont les effets se font déjà sentir de manière dramatique dans un certain nombre de pays de l'océan Indien occidental (Comores, Mozambique et Madagascar principalement). L'UE s'est engagée à aider ces pays à s'adapter au changement climatique et à la dégradation de l'environnement sur terre et en mer. Cela est également lié à la gouvernance des océans, qui est une préoccupation majeure que nous partageons avec un certain nombre de ces pays et avec la Commission de l'océan Indien.

Qu'est-ce qui motive l'Union européenne à intervenir en faveur de la sécurité maritime dans le bassin occidental de l'océan Indien ?

90% du commerce mondial s'effectue par voie maritime et 80% des marchandises entrant dans l'UE transitent par l'océan Indien. L'UE veut promouvoir la liberté de navigation et l'État de droit en haute mer. Les efforts visant à protéger nos océans contre la piraterie, les vols à main armée, le trafic d'armes, la drogue et le trafic de personnes doivent être collectifs et internationaux. Tels sont les défis pour la sécurité maritime dans chaque région. L'UE comprend que les océans, et en particulier l'océan Indien, ne sont pas seulement un espace partagé, mais aussi une responsabilité partagée.

C'est pourquoi l'UE a investi dans une opération militaire navale, en cours depuis plus de dix ans. Pour maintenir les progrès réalisés jusqu'à présent, nous devons aider nos partenaires de l'océan Indien à renforcer leurs propres capacités. C'est ce que fait l'UE à travers EUCAP Somalie ou le nouveau projet financé par l'UE sur la sûreté portuaire, mis en œuvre par nos partenaires, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime - ONUDC, l'Organisation internationale de police criminelle - INTERPOL - et l'Organisation maritime internationale - OMI

Au-delà de la mission navale EUNAVFOR Atalanta déployé dans la région, quelles sont les actions de l'Union européenne pour la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental ?

L'opération ATALANTA peut servir d'exemple. Les enseignements tirés de cette réussite sont encore valables aujourd'hui et continuent d'inspirer nos efforts collectifs pour réprimer tout acte de piraterie dans l'océan Indien occidental. La lutte contre la piraterie dans la Corne de l'Afrique nous montre que seule la communauté internationale peut faire une différence. Pourtant, la lutte contre ces défis exige plus que des opérations navales. Ils appellent des réponses transnationales.

Permettez-moi de vous donner d'autres exemples. Au cours de la dernière décennie, l'UE a soutenu différentes initiatives dans l'océan Indien occidental pour renforcer les capacités nationales et régionales dans des domaines aussi divers que la surveillance maritime, l'application de la loi maritime, le système judiciaire ou la sécurité portuaire. En matière de surveillance maritime, par exemple, le projet CRIMARIO (Critical

Maritime Routes Indian Ocean) vient de livrer à la région une plate-forme innovante pour faciliter l'échange d'informations maritimes : IORIS. Outre les autorités maritimes nationales, l'IORIS est également l'outil de travail du Centre régional d'échange d'informations maritimes, mis en place à Madagascar avec l'appui du Programme de sécurité maritime de l'UE (MASE). Ce centre est l'un des fondements de l'architecture de sécurité maritime de l'océan Indien occidental, avec le Centre régional de coordination et d'opérations, créé aux Seychelles, également avec le soutien du programme MASE de l'UE. En recueillant, analysant et partageant l'information et en coordonnant les réponses régionales, ces deux centres amélioreront considérablement les capacités des États côtiers à surveiller et à relever collectivement les défis maritimes.

L'Union européenne finance plusieurs programmes régionaux dans le domaine des pêches durables, de la sécurité portuaire ou encore des infrastructures maritimes sur les ressources du 11^{ème} FED. Est-ce à dire que l'appui européen s'inscrit plus globalement dans une dynamique globale de promotion de l'économie bleue ?

L'UE a été un acteur actif au niveau international et un pionnier de la promotion de l'économie bleue, dès 2007. Nous assumons le leadership mondial sur les océans depuis 2016, date à laquelle la Commission européenne et le Haut Représentant de l'UE ont défini un programme commun pour l'avenir de nos océans. Nous avons proposé 50 actions structurées autour de trois objectifs (i) améliorer la gestion des océans au niveau international ; (ii) mieux utiliser les ressources des océans et réduire la pression humaine ; et (iii) renforcer la recherche océanographique et la disponibilité des données pour améliorer l'élaboration des politiques, stimuler l'innovation et faciliter une économie bleue durable.

Au cours des deux dernières années, 590 millions d'euros ont été engagés au titre de la politique de développement de l'UE pour promouvoir une meilleure gouvernance des océans avec les pays tiers. Grâce à notre politique, 14 pays ont réussi à réformer leurs systèmes de contrôle et de gestion pour lutter contre la pêche illégale. Nous nous sommes également positionnés comme un pionnier mondial dans la lutte contre la pollution marine, en particulier par les plastiques à usage unique et les engins de pêche

« L'UE a été un acteur actif au niveau international et un pionnier de la promotion de l'économie bleue, dès 2007. »

perdus. L'UE a affecté 28 millions d'euros au programme ECOFISH, qui soutient la gestion et le développement durables de la pêche pour la sécurité alimentaire et la croissance économique, tout en luttant contre le changement climatique et pour la conservation de la biodiversité marine.

En matière de pêche, les pays de l'océan Indien sont des partenaires importants pour l'UE, ce qui se reflète clairement dans les principes de nos accords de partenariat dans le domaine de la pêche (APPF) dans la région et en particulier avec Maurice et les Seychelles. Ces accords favorisent la coopération scientifique entre l'UE et ses partenaires, favorisent la transparence et la durabilité afin de mieux gérer les ressources halieutiques et encouragent la gouvernance des activités de pêche, contribuant ainsi au développement durable des industries locales de la pêche. En outre, ces dernières

années, la coopération dans le cadre des programmes d'appui sectoriel des accords de partenariat dans le domaine de la pêche a également porté sur l'économie bleue.

L'accord avec Maurice est en effet le premier à prévoir un budget spécifique de 135 000 EUR par an (2017-2021) destiné au développement de la politique maritime et de l'économie maritime. Il se concentre sur des domaines tels que l'aquaculture, le développement durable des océans, l'aménagement de l'espace maritime, l'énergie marine et l'environnement. Ce domaine de coopération bilatérale dans le cadre des accords de partenariat dans le domaine de la pêche en est à sa phase initiale et la Commission a l'intention de renforcer encore les synergies de ces activités avec d'autres initiatives régionales, et éventuellement de refléter ce modèle dans d'autres accords.

© Marine nationale française.





VELOGIC

Trade it easy



We are an international supply chain service provider



a **Rogers** enterprise

Head Office

Freeport Zone 7, Mer Rouge, Port Louis 11609, Mauritius

Tel (230) 206 1000 **Fax** (230) 206 5166

www.velogic.net

Other Offices

France - India - Kenya - Madagascar - Reunion - Bangladesh

Madagascar, acteur régional de la sécurité maritime.

Général de Division Léon J. R. Rakotonirina,
Ministre de la Défense nationale de la République de Madagascar

L'importance stratégique de la sécurité de nos zones maritimes ne saurait être sous-estimée. Pour réaliser le plein potentiel de l'économie bleue et faire face aux menaces et aux vulnérabilités d'aujourd'hui, il faut une approche globale et intégrée et surtout s'appuyer sur la mutualisation des moyens et la mise en commun des capacités.

La République de Madagascar a beaucoup ressenti l'impact de la piraterie maritime sur son économie. D'après l'étude de la Banque mondiale sortie en avril 2013, la piraterie maritime engendrait un surcôt annuel au transport maritime d'une vingtaine de millions de dollars. Cette prise de conscience

nous a poussé à nous engager pleinement dans le processus de lutte contre les menaces maritimes et elle s'est traduite par notre volonté à héberger le Centre régional d'échange et de fusion d'informations maritimes, le CRFIM basé à Antananarivo.

La vision de Madagascar est de faire de la mer un moteur de croissance économique et de développement durable du fait que notre région regorge de ressources halieutiques et minérales dont tout le potentiel n'est pas encore pleinement exploité au profit des Etats côtiers. Madagascar à travers son Gouvernement sous l'égide de SEM le Président de la République Andry Rajoelina

entend poursuivre ses engagements de concert avec les Etats régionaux à lutter contre les menaces maritimes et à jouer un rôle moteur dans les efforts visant à l'édification de l'architecture régionale de sûreté et de sécurité maritimes dont les deux centres régionaux seront les piliers.

L'édification de l'architecture régionale de la sécurité maritime de notre région doit non seulement se faire sur une base saine et transparente mais aussi de manière à ce que la contribution de chaque Etat soit reconnue et valorisée. Elle doit s'appuyer sur l'existant dont les centres nationaux. Cette édification nous appelle aussi à revoir



« La mer est notre bien commun mais elle est avant tout un espace de liberté et c'est dans notre intérêt de la protéger et de la sécuriser. »

et à améliorer notre gouvernance maritime nationale à travers la mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité maritime qui se veut réaliste et adaptée au contexte sécuritaire actuel.

La mer est notre bien commun mais elle est avant tout un espace de liberté et c'est dans notre intérêt de la protéger et de la sécuriser. Lorsque je dis sécurité maritime, je pense d'abord bien sûr à la sécurité des routes maritimes donc au transport maritime des biens et des personnes. Mais au-delà de garantir la fluidité et la liberté de cette circulation mondiale, j'entends aussi par sécurité maritime, la sécurité des Etats qui font face à l'expansion des trafics illicites favorisés par l'absence de moyens d'interventions en mer et de système de surveillance maritime permanent. La criminalité maritime est par définition multiforme et variée. De plus, sa nature transnationale, vecteur de sources de financement du terrorisme et autres crimes maritimes, est une menace plus importante que la seule piraterie.

Ainsi à l'aune du lancement de la première mission régionale – et je rappelle qu'elle est susceptible de déboucher sur une action judiciaire, il faudrait que chaque Etat de notre région renforce progressivement ses dispositifs législatifs et réglementaires. Le défi consiste à l'articulation du droit interne avec les conventions internationales pertinentes. Cette phase en appelle une autre, mais cette fois-ci elle doit se réaliser au niveau régional pour, entre autres, l'harmonisation des peines et des sanctions.

Il faudrait aussi initier dès maintenant le rapprochement entre ceux qui opèrent en

mer c'est-à-dire la Marine Nationale ou les Garde-Côtes et les autorités judiciaires.

Ce décloisonnement permet d'espérer une meilleure perspective d'application et de mise en œuvre de la réponse judiciaire. Ce lien entre l'action opérationnelle et la manière dont elle est conduite doit prendre en compte les besoins de l'action judiciaire pour permettre à celle-ci d'aller à son terme et de se dérouler dans les bonnes conditions. Aujourd'hui, la région a tous les outils en main pour avancer ensemble dans la même direction avec le soutien de nos partenaires et cette conférence nous offre cette opportunité. Je saisis cette occasion pour remercier la

République de Maurice pour sa volonté de mobiliser l'ensemble de la communauté régionale et internationale à travers un rendez-vous qui pourrait être annuel.

Je tiens aussi à adresser mes remerciements à la Commission de l'océan Indien et à l'Union européenne pour les efforts réalisés et pour leur soutien indéfectible qui a permis de faire de la sécurité maritime un thème fédérateur. La République de Madagascar est pleinement consciente des enjeux et est résolue à jouer son rôle pour la sécurisation de long terme de l'océan que nous avons en partage. C'est là l'une des voies de notre développement économique et social.

« Aujourd'hui, la région a tous les outils en main pour avancer ensemble dans la même direction avec le soutien de nos partenaires et cette conférence nous offre cette opportunité. »



Le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS).

L'océan Indien est l'une des principales artères du trafic maritime mondial. Le développement de la piraterie au milieu des années 2000 a considérablement perturbé les activités dans cette zone. Les conséquences de la piraterie ont été importantes pour les compagnies maritimes qui transitent dans la zone et, par conséquent, pour les économies nationales au-delà de la seule région de l'Afrique orientale et australe et de l'océan Indien.

Le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) a été créé le 14 janvier 2009 par l'adoption de la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies. Le CGPCS a pour objectif de faciliter le dialogue et la coordination des actions entre les Etats et organisations en vue de réduire et faire disparaître la piraterie au large des côtes somaliennes. Les membres du CGPCS – soit une soixantaine d'Etats et organisations – se réunissent en session plénière au moins une fois par an.

Le CGPCS s'est rapidement affirmé comme un forum multidisciplinaire et international utile et pertinent pour mesurer l'état de la menace de piraterie, créer des synergies en réponse au risque, prendre connaissance des activités en cours et des défis qui se posent. Les membres du CGPCS restent vigilants : la baisse continue et drastique du nombre d'attaque de piraterie dans l'océan Indien occidental ne doit pas conduire à un relâchement des efforts. Les incidents notés ces deux dernières années démontrent la nécessité de maintenir l'engagement politique et la présence sur le terrain pour éradiquer durablement la piraterie ce qui va de paire avec des solutions adaptées sur terre.

La présidence du CGPCS est assurée à tour de rôle par les membres du Groupe pour une durée de deux ans renouvelables. A la suite de la République des Seychelles, premier Etat de l'océan Indien occidental à avoir assumer

« Le CGPCS a pour objectif de faciliter le dialogue et la coordination des actions entre les Etats et organisations en vue de réduire et faire disparaître la piraterie au large des côtes somaliennes. »

Le saviez-vous ?

La piraterie, un enjeu de sécurité ancien

C'est un crime internationalement reconnu. Le premier de l'histoire. Parce qu'elle contraint « la liberté de la haute mer » fondée sur le droit des Etats à commercer librement, la piraterie maritime a, depuis le XVII^{ème} siècle, été l'objet de préoccupations tant pour les Etats que pour les acteurs économiques. Les pirates sont ainsi considérés comme des « ennemis du genre humain », selon la formule consacrée par le juriste hollandais Hugo de Groot, auteur en 1609, de *De la liberté des mers*.

cette responsabilité, c'est la République de Maurice, au nom de la Commission de l'océan Indien, qui occupe la présidence du CGPCS depuis le 1er janvier 2018.

Face à la montée des autres crimes et menaces maritimes et leurs liens avec les réseaux nés de la piraterie, une réflexion a été lancée quant à l'avenir de ce Groupe ad-hoc qui a également une fonction consultative pour le Conseil de sécurité des Nations unies.

Le CGPCS bénéficie de la contribution de groupes thématiques connexes dont les représentants rendent compte des activités lors des séances plénières. Il s'agit notamment du Comité de coordination de sécurité maritime (MSCC) pour la Somalie, de la Law Enforcement Task Force appuyée par l'ONU DC, du Virtual Legal Forum coprésidé par le Portugal et Maurice, et du Trust Fund des Nations unies qui soutient les initiatives contre la piraterie.



Ce retour à l'histoire montre combien la piraterie maritime a été – et demeure encore – un enjeu politique, sécuritaire et économique pour les Etats. Ce faisant, le droit international, d'abord édicté dans la Convention de Genève sur la Haute Mer de 1958 puis dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay en 1982, reconnaissent formellement la piraterie comme un crime. Reste que la définition retenue exclut les zones de souveraineté maritime des Etats où se produisent pourtant la majorité des actes de piraterie.

L'Organisation maritime internationale (OMI) propose ainsi une définition « des actes de piraterie et de vols à main armée » qui correspond davantage à la piraterie moderne. Celle-ci relève de « tout abordage ou tentative d'abordage d'un navire avec l'intention de commettre un vol ou n'importe quel crime et avec l'intention et la capacité d'utiliser la force [...] que le navire soit accosté, au mouillage ou en mer ».



La piraterie a ouvert la porte à d'autres crimes et menaces maritimes.

Hon. Nando Bodha,

Ministre des Affaires étrangères de la République de Maurice,
président du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS)

La République de Maurice préside le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS). Comment la région de l'océan Indien occidental a-t-elle été affectée ?

D'abord, je tiens à préciser que les Etats de notre région n'ont pas été les seuls affectés par la piraterie maritime. L'apparition de la piraterie au large de la Somalie, il faut le souligner, a pris de court nos Etats. Les grandes puissances mondiales, qui ont un intérêt manifeste pour notre océan traversé par des autoroutes maritimes d'envergure mondiale, se sont rapidement mobilisées pour contenir cette menace sur le commerce. L'intensification des actes de piraterie et l'extension graduelle du champ d'opération

des pirates a déséquilibré le commerce régional et même mondial. Les chiffres sont éloquentes : la piraterie somalienne aurait coûté chaque année 18 milliards de dollars à l'économie mondiale entre 2009 et 2013 selon la Banque mondiale. Il y a là le manque à gagner pour les secteurs productifs, le renchérissement des primes d'assurance pour les armateurs, les surcoûts de carburant à cause de l'écartement des zones de menaces, l'impact sur des secteurs tel le tourisme, entre autres. Les chiffres ont considérablement baissé mais c'est tout de même 1,7 milliard de dollars qui ont

été dépensés en 2016 pour la surveillance militaire dans la zone et 720 millions de dollars additionnels pour l'embarquement de protection privée. La facture pour sécuriser le commerce régional est donc élevée !

Dans quelle mesure votre pays, et plus largement les îles de l'océan Indien, ont-ils été touchés par la piraterie maritime ?

D'après un rapport de 2013 de la Banque mondiale, la piraterie somalienne a coûté à l'économie mauricienne près de 29 millions de dollars pour la seule année 2012. Pour notre petite économie insulaire,

« L'intensification des actes de piraterie et l'extension graduelle du champ d'opération des pirates a déséquilibré le commerce régional et même mondial. »



« Maurice a adopté une législation permettant le transfèrement, le jugement et la détention de personnes soupçonnées de piraterie. »

largement dépendante de l'extérieur, c'est considérable ! Même si cet impact a pu être atténué grâce à une diversification économique solide et résiliente, c'est une preuve de l'ampleur du phénomène et du risque réel que représente la piraterie pour notre développement. Je dois dire aussi que les Seychelles ont particulièrement souffert, et très directement, de la piraterie avec des otages et des attaques jusque dans leurs eaux territoriales. C'est aussi le tourisme et l'industrie thonière, deux piliers de l'économie seychelloise, qui ont été durement éprouvés. Mais les Seychelles, comme Maurice, ont montré une volonté politique forte de combattre ce fléau dans la durée. Nos pays ont ainsi pris leurs responsabilités en décidant d'agir concrètement tant au niveau national que régional à travers la Commission de l'océan Indien.

Quelle réponse la République de Maurice a-t-elle apporté ?

Notre pays ne pouvait agir seul. La coopération est essentielle. Nos pays n'ont pas de moyens de surveillance et d'intervention suffisants. Face à ce constat, Maurice, la Commission de l'océan Indien et l'Union européenne avaient organisé en 2010 une Conférence ministérielle sur la piraterie qui a accouché d'une stratégie régionale et d'un plan d'actions en complément de la mobilisation internationale à travers, entre autres, les missions européennes

et internationales – EUNAVFOR Atalanta et EUCAPNESTOR, l'OTAN ou encore la Combined Maritime Force qui échangent entre elles sur l'état de la piraterie dans le cadre du SHADE. La réponse régionale a pris forme autour du programme régional de promotion de la sécurité maritime (MASE) qui engage les organisations régionales de l'Afrique orientale et australe sur financement européen.

Il est bon de rappeler que Maurice est partie prenante du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti), développé par l'Organisation maritime internationale et adopté par vingt pays de la région de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden. Les signataires se sont engagés, entre autres, à notifier et à mettre en commun les renseignements pertinents à travers un système de points de contact nationaux et des centres d'échange de renseignements ; interdire les navires soupçonnés de d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'autres vaisseaux d'accès à leurs ports ; veiller à ce que tout individu commettant ou tentant de commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée contre des navires soit appréhendé et traduit en justice. Le 26 juillet 2018, Maurice est devenu le quinzième pays signataire de

l'amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti.

En plus de ces actions régionales, les Etats ont aussi pris leurs responsabilités en améliorant leur arsenal juridique et en renforçant les moyens nationaux de surveillance et d'intervention. Maurice a adopté une législation permettant le transfèrement, le jugement et la détention de personnes soupçonnées de piraterie. Une dizaine de pirates somaliens présumés ont été jugés ou emprisonnés à Maurice en 2013. Ces prisonniers ont été rapatriés en septembre 2016 après avoir servi leur peine.

En quoi le CGPCS contribue-t-il à la sécurisation des espaces maritimes ?

Comme son nom l'indique, c'est un groupe de contact créé sur une résolution du Conseil de sécurité des Nations unies. Toutefois, le mandat du CGPCS ne lui permet pas d'agir directement. Ce n'est qu'un forum de dialogue mais ô combien nécessaire qui réunit une soixantaine d'Etats et organisations luttant contre la piraterie maritime. Pour nos Etats, le CGPCS est un organe utile puisqu'il permet de saisir l'état de la menace, l'évolution des risques et donc d'adapter les actions en mobilisant plus efficacement les moyens et en créant des synergies. J'ai pu mesurer très concrètement la pertinence du CGPCS lors d'une réunion stratégique que j'ai présidée à Copenhague en mai dernier.

Le représentant d'EUNAVFOR Atalanta nous a dressé le bilan de la piraterie selon les informations collectées dans le cadre du SHADE. Très récemment, deux attaques sont imputables à la piraterie et depuis la fin de l'année dernière près d'une trentaine de cas enregistrés concernent des saisies de drogues en mer. Clairement, la piraterie n'a pas été supprimée, elle a seulement été réprimée. Les membres du CGPCS en sont conscients et souhaitent que nous continuions de nous concentrer sur la piraterie tout en s'intéressant davantage aux crimes et menaces liés à la piraterie.

En tant que président du CGPCS, quelle est votre priorité ?

C'est une marque de confiance de la part des membres du CGPCS que d'avoir confié la présidence du CGPCS à la République de Maurice pour le compte de la Commission de l'océan Indien. Notre présidence s'inscrit dans une logique partenariale car ce n'est pas seulement la voix de Maurice que nous portons mais aussi celle de tous les Etats membres de la COI et même au-delà. Cela dit, je vois la présidence du CGPCS comme une opportunité de plaider pour un renforcement continu de la coopération et une meilleure coordination des quelques 32 initiatives qui ont cours dans la région.

Peut-on donc dire que le CGPCS est à la croisée des chemins ?

Après dix ans, oui, il l'est. Il s'agit de s'accorder sur ce que les membres du Groupe veulent pour l'avenir. Des questions, qui me semblent légitimes et pertinentes, s'imposent : Faut-il rechercher auprès des Nations unies une révision de son mandat ? Faut-il élargir son champ d'action aux autres crimes et menaces maritimes ? Devrait-on donner plus de pouvoirs au Groupe et en faire une entité reconnue du Système des Nations unies capable de mobiliser davantage encore les Etats et organisations

internationales et régionales ? Qu'en est-il des moyens ? La piraterie maritime au large de la Somalie est certes endiguée. Le risque s'est amoindri. Mais je reste convaincu que tout relâchement laisserait la place à un regain du phénomène. Il ne fait aucun doute que la piraterie maritime a ouvert la porte à d'autres crimes, comme le trafic de charbon ou la multiplication des flux financiers illicites. Ce n'est donc pas seulement un phénomène que nous devons combattre mais tout un système qui s'est installé et qui trouve ses racines dans l'instabilité politique qui prévaut dans certaines parties de notre région. C'est de cela que nous avons discuté à Copenhague et qui sera au programme de la plénière de juin 2019 à Maurice.

«Il me semble pertinent que la présidence du CGPCS reste entre les mains d'un Etat ou d'une organisation de la région car nous sommes les premiers concernés. »

La République de Maurice cèdera la présidence du CGPCS en janvier prochain. Sait-on quel Etat ou organisation prendra la relève ?

Je ne peux rien divulguer car des consultations sont en cours. Néanmoins, il me semble pertinent que la présidence du CGPCS reste entre les mains d'un Etat ou d'une organisation de la région car nous sommes les premiers concernés. C'est une manière de montrer notre détermination à contribuer activement à la sécurisation des routes maritimes avec le concours des partenaires internationaux. C'est un intérêt que nous partageons puisqu'il est question, finalement, de commerce, de croissance et de progrès social.



Engineering a Blue Future

Deep Ocean Water Applications (DOWA)
Mauritius



**urban
cooling**
Seawater Airconditioning

Industrial Zone, La Tour Koenig, Mauritius
Tel: 405 7800 Fax: 405 7801

Lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes - l'histoire du Fonds d'affectation spéciale pour la lutte contre la piraterie.

S.E. Mme Rosemary DiCarlo,

Secrétaire générale adjointe des Nations unies aux Affaires politiques et
à la Consolidation de la paix et Présidente du Fonds d'affectation spéciale contre la piraterie

La piraterie au large des côtes somaliennes ne fait plus guère la une des journaux. Ce n'était pas le cas en 2010, lorsque le Secrétaire général de l'ONU a créé le Fonds d'affectation spéciale à l'appui des initiatives des États contre la piraterie au large des côtes somaliennes (UN Trust Fund). L'objectif était double : aider à couvrir les dépenses liées à la poursuite des pirates présumés et soutenir les objectifs du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) pour combattre la piraterie sous tous ses aspects. Près d'une décennie plus tard, il est clair que le UN Trust Fund a contribué à réduire considérablement ce fléau.

Depuis sa création, le UN Trust Fund a appuyé plus de 80 projets de lutte contre la piraterie. Parmi les entités qui ont exécuté ces projets figurent la Mission d'assistance des Nations unies en Somalie (UNSOM), l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD), le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau juridique (DOALOS/OLA) des Nations unies.

Le UN Trust Fund, géré par un conseil d'administration composé de 11 États membres et organisations internationales, a donné la priorité à la poursuite, au transfèrement et au rapatriement des pirates condamnés ainsi qu'au renforcement des capacités des services de détection et de répression maritimes en Somalie et dans la région. Il s'agit notamment d'appuyer les enquêtes et/ou les poursuites concernant les pirates présumés, l'emprisonnement des pirates condamnés, le renforcement des capacités juridiques nationales, par exemple dans le domaine de la détention et de l'emprisonnement, et l'entraide judiciaire au sein des États de la région et entre eux.

« En 2010, le Secrétaire général de l'ONU a créé le Fonds d'affectation spéciale à l'appui des initiatives des États contre la piraterie au large des côtes somaliennes (UN Trust Fund). »

L'un des mécanismes les plus remarquables du Fonds d'affectation spéciale est le "Mécanisme accéléré" - un mécanisme unique et accéléré qui couvre les dépenses à court terme liées aux poursuites, ou toute autre activité jugée urgente. Depuis sa création en 2010, le Mécanisme accéléré, géré par l'ONUDC, a soutenu des procès équitables et efficaces contre les pirates, le transfèrement de prisonniers et le rapatriement des pirates. Ce mécanisme a également été utilisé pour veiller à ce que les prisons qui détiennent des pirates soient sûres pour les prisonniers et le personnel et respectent les normes internationales relatives aux droits de l'Homme.

Le UN Trust Fund a également soutenu une série d'autres activités qui contribuent à lutter contre la piraterie en renforçant les capacités et le cadre juridique. Les travaux de l'Équipe spéciale des services de détection et de répression (LETF) sur les avoirs tirés d'activités de piraterie, la réadaptation des jeunes exposés au risque de piraterie ainsi que le

renforcement des capacités des législateurs et des responsables techniques somaliens concernant les droits et obligations découlant de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer dans les zones maritimes, notamment en matière de répression de la piraterie, sont des exemples à cet égard. Grâce au soutien apporté à l'Initiative INTERPOL de débriefing des otages, le Fonds fiduciaire a également financé des enquêtes et la collecte de renseignements sur la piraterie somalienne.

Avec son appui à l'UN Trust Fund, la communauté internationale a apporté des contributions tangibles à la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes. Mais le problème n'a pas été complètement éradiqué. Par conséquent, les solutions durables qui s'attaquent aux causes profondes de la piraterie devraient continuer d'être au cœur des efforts internationaux.



La collaboration, rôle essentiel pour assurer la sécurité maritime du Kenya.

S.E. Mme Raychelle Omamo,
Ministre de la Défense de la République du Kenya

Il est un fait reconnu que la sécurité maritime est un défi majeur pour de nombreux États de la région de l'océan Indien occidental. Et ce en raison de leurs vastes zones et juridictions maritimes, de la richesse de leurs ressources et surtout de leur vulnérabilité face aux activités criminelles maritimes comme la piraterie, la pêche non déclarée et non réglementée, le trafic de drogue, la traite des êtres humains et le terrorisme maritime.

La sécurité maritime est donc un sujet de préoccupation très important pour le Kenya. Compte tenu de la nature complexe des crimes maritimes, elle ne peut donc être assurée que dans le cadre d'une sécurité collective par le biais d'une collaboration

visant à relever les défis nationaux et régionaux.

La République du Kenya est sensible aux problèmes de sécurité maritime auxquels elle est confrontée. Elle a pris diverses mesures pour sensibiliser le secteur maritime, renforcer les capacités de lutte contre la criminalité et développer des cadres juridiques garantissant le respect des diverses obligations internationales du pays.

L'adoption d'un cadre juridique propice a conduit à la mise en place d'une capacité multi-agences qui permet des mesures d'intervention recoupant les mandats des institutions. Les forums conjoints, dirigés par

un point focal national, ont pour objectif d'éliminer les chevauchements de mandats des agences et d'améliorer le partage d'informations et des ressources pour la sécurité maritime telles que les patrouilles conjointes et l'arraisonnement des navires.

La création du Kenya Coast Guard Service, organisme chargé de lutter contre tous les crimes maritimes, est une étape importante à cet égard.

Afin de permettre une action rapide en cas d'incidents, le Kenya a mis en place un centre national de partage d'informations maritimes regroupant plusieurs agences, connu sous le nom de Centre d'opérations conjoint (JOC), en plus d'héberger un centre



régional de coordination des opérations de sauvetage en mer (RMRCC). Cela permettra une approche commune pour évaluer les risques permettant ainsi aux départements concernés d'avoir une vision cohérente du secteur maritime. Ces centres impliquent que les acteurs de la sécurité s'engagent dans des projets communs et interagissent au quotidien créant ainsi une communauté de la sécurité maritime.

Le Kenya joue également un rôle de premier plan dans le soutien et la mise en œuvre de l'Agenda de développement durable des Nations unies à l'horizon 2030. L'Agenda 2030 vise, entre autres, à promouvoir la mise en place d'une économie bleue durable. En 2018, le Kenya a organisé une conférence mondiale sur une économie bleue durable. Elle a réuni sur le thème « L'économie bleue et l'Agenda de développement durable à l'horizon 2030 », 16 320 participants venus de 184 pays. La conférence a été animée par sept chefs d'État, 84 ministres, des hauts responsables d'organisations internationales et des dirigeants de haut niveau. Les principaux domaines d'intervention de la conférence et les engagements notables ont porté, entre autres, sur la navigation « intelligente », l'énergie durable, le climat, la sécurité maritime, la sécurité et l'application des réglementations, la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté, la pêche durable, l'utilisation durable des océans, mers, lacs et des rivières. Ces questions s'inscrivent dans une économie bleue inclusive pour le

développement économique et l'élimination de la pauvreté, dans laquelle des groupes de la société, notamment les femmes et les jeunes, sont impliqués.

Conformément aux Objectifs de développement durable (ODD) 2, 8, 9 et 14, le département pour les pêches et l'aquaculture, qui dépend du ministère de l'Agriculture, et qui est désormais en charge de l'économie bleue, est en passe de réaliser ses engagements au titre de l'accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État

du Port (PSMA). Le Kenya est déterminé à travailler et collaborer avec la communauté internationale pour lutter contre la piraterie et d'autres crimes maritimes. Cela est conforme à ses engagements et à la poursuite de sa collaboration pour atteindre l'objectif du groupe de Contact sur la piraterie au large des côtes de la somaliennes (CGPCS).

Nous saisissons cette occasion pour remercier toutes les entités qui ont contribué jusqu'à présent à notre succès et attendons avec intérêt des engagements plus fructueux.



« Afin de permettre une action rapide en cas d'incidents, le Kenya a mis en place un centre national de partage d'informations maritimes regroupant plusieurs agences, connu sous le nom de Centre d'opérations conjoint. »

Le COMESA engagé dans le renforcement des capacités régionales de lutte contre les réseaux financiers illicites.

S.E. Mme Chileshe Mpundu Kapwepwe,
Secrétaire générale du COMESA



Favoriser l'intégration économique et le développement de nos États membres fait partie des principales priorités du COMESA. Condition préalable au développement durable, la question de la paix et de la sécurité est pleinement intégrée à la stratégie de notre organisation, qui est également conforme à la « Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique à l'horizon 2050 », pilotée par l'Union africaine.

Notre engagement dans le spectre de la sécurité va au-delà des interventions intérieures pour couvrir le vaste domaine maritime. Nos actions visent à améliorer et à renforcer nos capacités en matière de gouvernance, de prévention et de gestion des conflits, d'application de la sécurité avec des interventions ayant des impacts importants.

Des études réalisées sur la sécurité maritime ont révélé que les facteurs déclencheurs de la plupart des crimes maritimes étaient liés à des problèmes sur terre. Par conséquent, si aucune action de suivi n'y est effectuée, non seulement cela entravera les actions visant à résoudre les problèmes en mer, mais cela constitue aussi un obstacle majeur à permettre à nos États d'exploiter pleinement leur potentiel économique.

Suivre l'argent...

Les actions du COMESA dans le domaine maritime sont principalement axées sur les problèmes financiers, en particulier le blanchiment d'argent (BC) lié à la piraterie maritime et à d'autres crimes maritimes transnationaux. Ces crimes maritimes transnationaux organisés sont le plus souvent motivés par l'argent. Il est blanchi, par le biais d'opérations complexes de virements bancaires ou de transactions commerciales, pour en brouiller son origine illégale. L'argent est ensuite remis en circulation, sans éveiller les soupçons des autorités, dans l'économie légale.

En tant qu'un des acteurs clés dans la mise en œuvre du programme de sécurité maritime (MASE), le COMESA est responsable du mécanisme qui vise à construire et/ou renforcer la capacité régionale pour démanteler les réseaux financiers illicites liées aux infractions maritimes et financières dans certains Etats d'Afrique australe et orientale et de l'océan Indien (ESA-OI), bénéficiaires de ce programme régional financé par l'Union européenne.

Le COMESA a développé une approche à multiples facettes visant l'ensemble de la chaîne de lutte contre le blanchiment d'argent afin d'assurer une dissuasion efficace. L'objectif est de renforcer la lutte contre le blanchiment d'argent, en empêchant les criminels de l'utiliser légalement.

Notre organisation a beaucoup investi dans le renforcement de la capacité d'analyse des cellules de renseignements financiers (CRF) des pays ESA-IO. Considérées comme le « centre névralgique » de la lutte contre le financement du terrorisme dans tous nos pays, les CRF sont l'un de nos principaux outils pour lutter efficacement contre ce problème créé « à terre » et qui a des conséquences maritimes. Le COMESA a formé des analystes de la CRF originaires des Comores, de Djibouti, d'Éthiopie, d'Érythrée, du Kenya, de Madagascar, de Maurice, des Seychelles et de la Somalie. En plus de ces formations, le COMESA a soutenu les CRF de Madagascar et de Djibouti en leur fournissant des outils d'analyse (matériel informatique, logiciels, entre autres). Un soutien similaire est en cours pour les Comores. En outre, le Kenya Financial Reporting Centre (FRC) et la CRF de Maurice ont bénéficié de deux logiciels d'analyse supplémentaires leur permettant



« Les actions du COMESA dans le domaine maritime sont principalement axées sur les problèmes financiers, en particulier le blanchiment d'argent (BC) lié à la piraterie maritime et à d'autres crimes maritimes transnationaux. »

d'améliorer, d'une part, la précision des analyses et d'autre part d'accroître le nombre d'analystes de rapports et d'informations.

Ces initiatives se sont accompagnées de vastes campagnes de sensibilisation ciblées auprès de banques, de sociétés d'assurance,

ainsi que d'institutions non financières et certaines professions comme les casinos, afin de les encourager à largement transmettre les transactions suspectes aux CRF à des fins d'analyse. Le COMESA a récemment étendu l'aide MASE, outre les dix pays déjà bénéficiaires, au Burundi et à la Zambie.

Partenariat avec les principales parties prenantes pour lutter efficacement contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme

La mise au point de mécanismes de partage d'informations aux niveaux national et international pour s'attaquer au problème du blanchiment d'argent, fait partie du mandat du COMESA. Les crimes transnationaux organisés sont de plus en plus sophistiqués et les criminels utilisent les dernières technologies pour atteindre leurs objectifs. La répression de ces délits repose donc également sur la technologie. Ainsi Madagascar a récemment bénéficié de l'installation et de la création d'une plate-forme numérique centralisée dédiée aux parties prenantes de la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme (Anti-money laundering and combating financing of terrorism, LBC / FT). Ce système intégré facilite le partage sécurisé inter-agences de données complexes, une meilleure intégration de divers processus d'assemblage et fournit également un ensemble complet de services de données pour une prise de décision efficace.

En outre, le COMESA a soutenu les CRF, qui ne faisaient pas partie du groupe Egmont pour atteindre les normes de ce forum. Jusqu'à présent, sur les dix pays soutenus par le programme MASE du COMESA, seules les CRF de Maurice, des Seychelles et de la Tanzanie appartiennent à Egmont. Les CRF d'Éthiopie, du Kenya et de Madagascar ont reçu ce soutien. Après diverses actions soutenues du COMESA, l'Éthiopie devrait être admis lors de la 26^e session plénière d'Egmont, prévue à La Haye en juillet 2019.

De même, Madagascar sera bientôt en mesure de présenter une nouvelle demande d'adhésion après révision et traduction de sa législation en anglais. Il est important de souligner que l'adhésion au groupe Egmont est une grande réussite. Les bénéficiaires ont accès à des informations précises via une plateforme sécurisée pour une analyse améliorée. Ils tirent également parti des programmes de renforcement des capacités pour s'assurer que les CRF soient en conformité aux normes internationales et passent avec succès des régulations strictes.

En outre, la mise en œuvre des efforts de LBC/FT, qui est guidée par le Groupe d'action

financière définit les normes internationales en fonction des besoins de chaque pays. Le COMESA a mis au point une stratégie visant à encourager et à aider les pays à rejoindre les organismes régionaux de type GAFI afin d'assurer la conformité de leurs membres aux normes du GAFI. Par exemple, le COMESA a aidé Madagascar à rejoindre le groupe de lutte contre le blanchiment de l'argent en Afrique orientale et australe (ESAAMG) et les Comores à rejoindre le groupe de l'Afrique de l'Ouest (GIABA).

Un autre axe d'action a consisté à aider les pays à mener à bien des exercices d'évaluation mutuelle. Ceux-ci évaluent la conformité des lois, des procédures et processus de LBC/FT d'un pays avec les normes internationales et permettent ainsi l'amélioration de ces législations. Un tel soutien a été fourni à Madagascar en 2017 et aux Seychelles en 2018. Le COMESA a également contribué à la rédaction de lignes directrices à l'intention des secteurs

« Les crimes transnationaux organisés sont de plus en plus sophistiqués et les criminels utilisent les dernières technologies pour atteindre leurs objectifs.

La répression de ces délits repose donc également sur la technologie. »

afin de de mettre en place une législation pertinente afin de surmonter à la fois les goulets d'étranglement liés à sa mise en œuvre et de garantir que les transactions suspectes soient signalées de manière complète et rapide. Cela a été fait par la Tanzanie pour son secteur des entreprises et professions non financières désignées (EPNFD).

Enfin, dans le cadre du projet de renforcement des capacités des services répressifs (LEA), notamment des autorités judiciaires et de police, le COMESA s'est associé à INTERPOL qui fournit un soutien technique. Ce projet, qui vise six États, a permis de former plus de 160 agents des forces de l'ordre et 45 fonctionnaires aux enquêtes. Enfin le COMESA a formé d'autres organismes chargés de l'application de la législation aux enquêtes financières et au recouvrement d'avoirs, ainsi qu'au programme, en collaboration avec l'International Center for Asset Recovery.

AIRPORTS OF MAURITIUS CO LTD PROUDLY CELEBRATING

20Th

AML
AIRPORTS OF MAURITIUS CO LTD

Anniversary
1999 - 2019



HUBWAY



Best Airport Staff
Africa 2017



Best Airport - Africa Region
2014-2016
Airports Council International
(ACI-ASQ)



Best Airport in Africa
Safety Award 2016,
ACI Africa



Accredited Level 1
ACI Airport Carbon
Accreditation Prog.



AML Corporate Office
LEED GOLD Certified
US Green Building Council



Director General's
Roll of Excellence, 2016



AIRPORTS OF MAURITIUS CO LTD SSR International Airport, Plaine Magnien, MAURITIUS

T: (230) 603 6000 **F:** (230) 637 5306 **E:** airportinfo@airportsofmauritius.aero **W:** www.airportsofmauritius.aero

Le programme de lutte contre la piraterie d'ISWAN : un soutien humanitaire aux marins et aux familles touchés par la piraterie.

M. Chirag Bahri,

Directeur régional d'ISWAN pour l'Asie du Sud

La piraterie et les vols à main armée menacent aujourd'hui les marins et l'industrie maritime, en particulier au large de la Somalie, dans le golfe de Guinée et dans le sud de la mer de Chine. La communauté internationale a réussi à faire baisser les taux de capture de navires et de gens de mer dans l'océan Indien, et les taux de piraterie sont tombés à des niveaux comparables à ceux des années 90. Mais l'activité de piraterie se poursuit, notamment au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest et en Asie du Sud-Est. Certains de ces actes sont très violents. Pire, une tendance inquiète : la capture de marins pour être détenus en vue d'une rançon.

Le programme d'intervention humanitaire contre la piraterie maritime du Réseau international pour le bien-être et l'assistance des marins (ISWAN) a été créé en 2011 sous la forme d'une alliance pan-industrielle d'armateurs, de syndicats, de gestionnaires, d'agents d'équipage, d'assureurs et d'associations de protection sociale, formée pour répondre aux trois phases avant, pendant et après l'incident. Il vise à mettre en œuvre un modèle d'assistance aux gens de mer et à leurs familles concernant les aspects humanitaires d'un incident traumatique causé par une attaque de piraterie, un vol à main armée ou une prise d'otage.



« Une tendance inquiète : la capture de marins pour être détenus en vue d'une rançon. »

L'ISWAN continue d'offrir l'appui suivant aux marins et à leurs familles aussi touchées par la piraterie :

- Guides de "bonnes pratiques" à l'usage des compagnies maritimes, des agents d'équipage et des associations de protection sociale pour aider les marins et leurs familles ;
- Formation de sensibilisation des marins à la piraterie avant le départ ;
- Accès à un réseau international de premiers intervenants formés et compétents au sein des organisations partenaires et associées par le biais de SeafarerHelp, la ligne d'assistance téléphonique multilingue gratuite d'ISWAN, disponible 24 heures sur 24 ;
- Fonds de secours pour les marins et leurs familles touchés par la piraterie.

Le programme a été élaboré sur la recherche des faits, l'équipe ayant rencontré un grand nombre de gens de mer touchés par des actes de piraterie dans le monde entier. Les informations recueillies sont produites sous la forme de guides à l'intention des compagnies maritimes, de modules de formation pour les marins et de modules pour les intervenants sociaux. Pendant l'épreuve de la captivité, les familles peuvent commencer à perdre confiance dans l'entreprise car elles craignent pour la sécurité de leurs proches en raison de négociations prolongées et de l'incertitude de la libération. Cette situation est attribuée à l'absence ou au manque d'information que l'on peut offrir aux familles, ce qui entraîne une augmentation du stress et de l'anxiété chez les membres de la famille. Le programme travaille en étroite

collaboration avec les compagnies maritimes et l'administration maritime pendant cette période afin de fournir un soutien important et crucial aux familles et de les soutenir à tout moment. Parfois, les familles peuvent avoir des questions très basiques mais importantes telles que : « Est-ce que mon parent est vivant ? », « Reçoit-il de la nourriture ? », « Comment les pirates le traitent-ils ? », etc. Grâce à sa vaste expérience, le programme apporte un soutien humanitaire à ces familles, ce qui les aide à rester calmes et les rassure sur le fait que la sûreté et la sécurité de leurs proches est une préoccupation majeure pour toutes les parties prenantes. Une fois qu'un marin revient, il s'attend à recevoir un soutien émotionnel, social et financier qui l'aide à sortir facilement de son épreuve.

Bien qu'il soit reconnu que les marins doivent passer par une évaluation psychologique ainsi que par divers autres examens de santé physique, il leur est conseillé de passer d'abord du temps de qualité avec leur famille retrouvée. Une fois que l'ex-otage est sûr de pouvoir reprendre son activité dans le transport maritime et qu'il est en bonne santé, le programme travaille avec les intervenants pour s'assurer que ses certificats et autres documents, qui peuvent avoir expiré pendant sa captivité, sont renouvelés, offerts à bord du navire ou facilités par une formation professionnelle ou autres interventions nécessaires grâce au Fonds pour les familles des survivants de pirates du SCSP (FFP) afin de pouvoir soutenir sa famille. Cela l'aide à retrouver sa dignité et à avancer dans sa vie, laissant derrière lui cet horrible incident.

A propos de Chirag Bahri

Chirag Bahri, directeur régional d'ISWAN pour l'Asie du Sud, ancien marin et survivant de la piraterie somalienne, a organisé des séances de conseil et d'assistance médicale et de réadaptation pour les familles pendant la période de captivité et pour les marins de retour chez eux, tout en utilisant ses propres épreuves personnelles. Avec d'autres équipes d'ISWAN, il a travaillé en étroite collaboration avec diverses administrations maritimes, les parties prenantes du secteur maritime, y compris l'industrie du transport maritime, les syndicats maritimes et les intervenants

en matière de bien-être pour promouvoir la formation des marins avant le départ, ce qui a permis d'améliorer les mécanismes de survie et de les sensibiliser au comportement humain en période de crise.

M. Bahri s'est également vu décerner le prix Dierk Lindemann de la personnalité de l'année de l'assistance sociale par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres lors d'une manifestation organisée par ISWAN en juin 2015 pour sa contribution inégalée à la promotion du bien-être des marins.



L'océan Indien occidental à l'ère indo-pacifique : La sécurité pour qui ?

Dr Kate Sullivan de Estrada,
Université d'Oxford

L'océan Indien occidental représente aujourd'hui un paradoxe. Après la forte augmentation des incidents de piraterie de 2005 à 2011, la région a connu une recrudescence de la gouvernance de la sécurité maritime, bien qu'informelle, en réseau et se chevauchant. Dans le même temps, la région a continué à faire face à toute une série de menaces importantes pour la sécurité maritime, dont certaines se sont accrues au lieu de diminuer. D'une certaine manière, l'océan Indien occidental est moins sûr suite à l'arrivée des opérations de lutte contre la piraterie qu'il ne l'était auparavant.

La clé de la compréhension de l'insécurité croissante dans l'océan Indien occidental réside dans le scénario stratégique émergent qu'exprime le terme " Indo-Pacifique ". L'idée de l'Indo-Pacifique reconnaît la connectivité croissante des océans Indien et Pacifique et leur rôle central dans le commerce mondial et l'approvisionnement énergétique. C'est aussi une réponse aux différends maritimes dans les mers de Chine orientale et méridionale, aux menaces à la liberté de navigation, à la domination croissante de la Chine dans la région et à la montée de l'Inde. Même si Pékin rejette le terme Indo-Pacifique pour sa logique implicite d'endiguement, la Route maritime de la soie de la Chine n'en accepte pas moins facilement l'interconnexion de ces deux domaines maritimes stratégiques. Grâce à la construction indo-pacifique, l'océan Indien représente la moitié d'un théâtre

émergent de transition du pouvoir ainsi qu'un site de compétition stratégique.

C'est en partie la raison pour laquelle la menace de piraterie au large des côtes somaliennes, pour la navigation et le commerce international a suscité une réaction internationale aussi vigoureuse. Alors qu'avant l'apparition du problème de la piraterie, seule une poignée de navires occidentaux se trouvaient dans l'océan Indien occidental, la piraterie est apparue comme une question centrale autour de laquelle un réseau de puissances navales pouvait projeter son influence sans provoquer directement des tensions. Les opérations navales multinationales et les déploiements navals nationaux indépendants ont travaillé en coopération pour cibler un problème de sécurité très spécifique. Ces réseaux de coopération ont été qualifiés d'égalitaires et de non hiérarchiques, et de nouveaux critères de référence pour la coopération militaire internationale. Toutefois, les déploiements navals dans la région se sont révélés à la fois symptomatiques et catalyseurs de la concurrence géopolitique croissante dans l'océan Indien occidental et dans l'Indo-Pacifique en général.



Les marines asiatiques, comparativement épargnées par les contraintes budgétaires de leurs homologues occidentaux, ont cherché à s'affirmer stratégiquement dans le golfe d'Aden et ses environs. S'appuyant sur leurs opérations de lutte contre la piraterie, la Chine et le Japon ont maintenant des bases militaires à Djibouti. L'Inde a sécurisé l'accès au port omanais de Duqm à des fins logistiques militaires, à une base française sur l'île de La Réunion pour le ravitaillement en carburant, et cherche maintenant à accéder à la base française à Djibouti. La Chine et l'Inde se disputent maintenant l'influence dans toute la région, courtisant les petits

la présence de la Chine dans la région et limitent la manœuvrabilité américaine entre les différents théâtres stratégiques. Un rapport du SIPRI d'avril 2019 mène une vaste enquête sur le nombre croissant d'engagements en matière de sécurité dans la région et soutient que ceux-ci favorisent la militarisation tant sur terre qu'en mer.

L'intensification de la concurrence géopolitique dans l'océan Indien occidental montre comment l'adoption de stratégies de sécurité maritime étroitement ciblées, telles que celles de lutte contre la piraterie, peut servir à masquer les intérêts multiples des principaux acteurs. En outre, le problème de la piraterie a fait l'objet d'une publicité excessive, au détriment d'autres problèmes urgents de sécurité maritime dans la région, voire au détriment de ceux-ci. Même si les organisations multilatérales et les groupements informels ont travaillé de manière impressionnante pour concevoir et apporter des solutions globales au problème de la piraterie en Somalie, les déploiements navals eux-mêmes se sont concentrés principalement sur la dissuasion ou la capture des pirates. Depuis 2013, les rapports successifs au Conseil de sécurité des Nations unies sur la situation en Somalie ont souligné comment les réseaux criminels qui soutenaient à l'origine la piraterie se sont tournés vers d'autres formes de criminalité organisée. Leurs principaux organisateurs, financiers et facilitateurs restent pour la plupart en liberté et les conditions sur terre qui ont permis en partie la montée de la piraterie persistent.

La criminalité maritime dans l'océan Indien est en hausse, la côte est africaine jouant un rôle de plus en plus important dans le commerce mondial de l'héroïne, alimentant un système de criminalité. La traite des êtres humains, la pêche illégale et la contrebande d'armes sont des industries qui valent des millions. Le changement climatique et la dégradation de l'environnement maritime sont des menaces de fond essentielles. Pour résoudre ces problèmes, les solutions de sécurité fondées sur l'interdiction, l'arrestation et les poursuites ne suffisent pas. Une approche globale doit mettre l'accent sur la croissance économique durable, la sécurité alimentaire, l'emploi, la stabilité politique et une réponse rapide et efficace aux catastrophes naturelles.

Alors que le réseau des puissances navales qui ont le plus contribué à freiner les attaques de piraterie s'essouffle ou réoriente ses activités, que peut-on faire différemment ?

« Les solutions de sécurité fondées sur l'interdiction, l'arrestation et les poursuites ne suffisent pas. Une approche globale doit mettre l'accent sur la croissance économique durable, la sécurité alimentaire, l'emploi, la stabilité politique et une réponse rapide et efficace aux catastrophes naturelles. »

États insulaires en particulier. Les nombreuses initiatives commerciales de Beijing créent une plus grande empreinte stratégique dans la région, tandis que New Delhi cherche à tirer parti des relations historiques et à faire de l'Inde un collaborateur régional.

Compte tenu de la proximité des eaux touchées par la piraterie par rapport au golfe Persique, qui abrite un pourcentage important des réserves pétrolières et de la capacité de production mondiale, la présence navale accrue dans la région a donné l'impression que les points d'étranglement et les lignes maritimes de communication sont nouvellement vulnérables. Les États-Unis sont particulièrement préoccupés par

Les structures de gouvernance maritime qui prendront la relève doivent se libérer des grands calculs stratégiques qui apportent plus de sécurité à la région, et non pas moins. La gouvernance ascendante de la sécurité maritime est la plus prometteuse à cet égard. Les structures de gouvernance de la sûreté maritime conçues par des acteurs locaux connaissant bien les défis régionaux peuvent permettre une appropriation locale des solutions politiques et de leur mise en œuvre. Ils peuvent également diagnostiquer les menaces maritimes les plus urgentes à l'aune de leur impact négatif sur la sécurité humaine plutôt que sur les intérêts de la navigation commerciale ou sur le sort du commerce international.

Les solutions ascendantes en matière de sécurité maritime dans la région sont confrontées aux défis de l'insuffisance des fonds, du besoin de technologie et, dans une certaine mesure, de l'héritage historique de méfiance. Toutefois, dans le contexte d'une concurrence stratégique accrue dans l'océan Indien, des solutions régionales et régionales aux problèmes de sécurité maritime peuvent non seulement combler les lacunes lorsque les marines internationales quittent ou réorientent leurs activités, mais aussi aider à éviter de dépendre d'acteurs extérieurs et

de prendre parti dans une nouvelle guerre froide dans l'océan Indien, comme certains le prévoient.

Deux exemples montrent comment les structures de gouvernance ascendantes redéfinissent déjà la sécurité maritime dans le sillage de la grande gestion de l'ordre du jour par le pouvoir. Le Code de conduite de Djibouti, qui vise depuis 2009 à faciliter la coopération en matière de répression de la piraterie et des vols à main armée contre les navires, a révisé ses objectifs en 2017 dans le cadre de l'amendement de Djeddah pour y intégrer un plus large éventail de menaces à la sécurité maritime et a mis en avant le rôle central de l'économie bleue. Le Programme visant à promouvoir la sécurité maritime régionale (MASE), financé par l'UE et mis en œuvre par les organisations régionales d'Afrique orientale avec l'appui d'organismes internationaux, a élaboré une approche globale de la piraterie et des autres menaces et crimes maritimes en soutenant les communautés somaliennes sur la côte et à l'intérieur des terres, en développant et en renforçant des voies de poursuite efficaces et responsables et en ciblant les réseaux régionaux de blanchiment de capitaux et les crimes financiers. Le programme MASE prévoit également

la création d'un centre de fusion de l'information à Madagascar et d'un centre de coordination des opérations aux Seychelles afin d'identifier les menaces et d'y faire face. Un partenariat de plus en plus large entre les pays de la région aligne leurs stratégies de sécurité maritime sur les buts et objectifs fondamentaux de ces centres régionaux, et sept États ont déjà signé les accords régionaux qui officialisent l'interopérabilité. Ces accords promettent pour la première fois un modèle de gouvernance de la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental, juridiquement contraignant et piloté au niveau régional.

Les déploiements navals de grande puissance qui ont caractérisé la riposte militaire à la piraterie au large des côtes somaliennes n'ont pas fait ressortir les intérêts des millions de personnes qui vivent et meurent dans la région. Ce sont les habitants de la région qui doivent vivre avec les risques et les menaces qui existent à la périphérie du problème très médiatisé de la piraterie, et qui ressentent le plus souvent les vulnérabilités des tensions géopolitiques dans leur région. Ce sont les pays et les peuples de l'océan Indien occidental qui sont les mieux placés pour définir ce que signifie la sécurité maritime et pour qui.

« Un partenariat de plus en plus large entre les pays de la région aligne leurs stratégies de sécurité maritime sur les buts et objectifs fondamentaux de ces centres régionaux, et sept États ont déjà signé les accords régionaux qui officialisent l'interopérabilité. »



A man and a woman are standing on a sandy beach, smiling and pointing their fingers towards a large cruise ship docked at a pier in the background. The man is wearing a light blue t-shirt and jeans, and the woman is wearing a pink long-sleeved shirt and jeans. They are standing in front of a palm tree. The background shows a clear blue sky, the ocean, and the cruise ship with its multiple decks and funnels.

Mauritius... your gateway to fly-cruise the Indian Ocean islands

Port Louis is among the top choices for fly-cruise tourism in the Indian Ocean.

Book your next fly-cruise adventure with link to Mauritius via your preferred travel agents worldwide.

MPA
Mauritius Ports Authority

www.mauport.com

logos 250219



PUBLI-REPORTAGE

MAURITIUS DUTY FREE PARADISE Le joyau de l'océan Indien

Stratégiquement situé au cœur du triangle d'or, reliant l'Asie, l'Afrique et l'Australie, l'île Maurice aussi connu comme l'étoile et la clé de l'océan Indien, est le point de convergence de grandes civilisations mondiales. Dans ce cadre idyllique se trouve la boutique hors taxe, la Mauritius Duty Free Paradise, niché au cœur de l'aéroport international s'adressant au luxe et au plaisir du shopping et qui agit comme un stimulant économique dans le développement du pays.

L'ouverture du ciel mauricien a permis d'accueillir environ 4 millions de passagers par an, renforçant la position et la visibilité du territoire au niveau mondial. L'introduction de la boutique hors taxe, Mauritius Duty Free Paradise (MDFP) a un avantage concurrentiel. Elle a un impact positif immédiat sur les ventes, sur la création d'emplois, le développement de l'artisanat et des produits mauriciens. L'île Maurice a toujours pleinement participé à l'épanouissement des échanges inter-îles. Cette année, elle va accueillir les 10^{èmes} Jeux des îles de l'océan Indien qui va raviver nos liens inter-îles. La MDFP apporte son soutien à cet événement en étant un des sponsors majeurs des jeux.



De droite à gauche : Chairman M. Rashad Racheed Daureeawoo, M. Anoop Kumar Nilamber, Mme. D.C.A.Rye Seewooruthun director.

Comme l'indique, Me. Racheed Daureeawoo, le président de la Mauritius Duty Free Paradise, « nous valorisons la culture et l'atmosphère locale, de tel sorte qu'effectivement nos magasins hors taxes soient aussi une vitrine de l'île Maurice moderne. La MDFP sera toujours présente pour vous accueillir et répondre à vos besoins en produits de luxe avec les marques internationales tels que Christian Dior, Chanel, Guerlain, Johnny Walker, Isle of Jura, Dalmore, Royal Salute, Mont Blanc, Swarovski, Micheal kors, Lindt, Mars et Godiva. Sans oublier une variété de produits locaux et régionaux, soigneusement choisis et de qualité supérieure que nous proposons à nos visiteurs.

Jouissant d'une réputation internationale, la MDFP tient à demeurer LE MAGASIN hors-taxe distingué et moderne de la région. C'est pourquoi nous allons mettre, très prochainement, encore plus de ressources dans la digitalisation de nos structures pour renforcer la qualité de nos services. Nous envisageons aussi d'explorer des possibilités d'investir sur le continent africain, pas seulement pour notre expansion mais aussi et surtout étendre nos services à nos voisins et aux voyageurs de la région.

Récemment, la Rodrigues Duty Free Paradise (RDPF), située à l'aéroport de Plaine Corail, a procédé à l'agrandissement de sa boutique hors taxes à l'arrivée. La superficie de l'espace commercial a été triplée afin d'offrir une plus grande variété de produits, un meilleur service et dynamiser les ventes. L'inauguration a été faite par le Premier ministre Hons. Pravind Kumar Jugnauth, le 16 février 2019 en présence du Chef Commissaire Serge Claire, du président Me. Rashad Racheed Daureeawoo et du PDG Anoop Kumar Nilamber de la Mauritius Duty Free Paradise (MDFP) et de la RDPF.

La RDPF, grâce à un travail assidu à tous les niveaux, a continuellement progressé. Alors que les chiffres de vente du monde du 'Travel Retail' ont triplé en 15 ans, ceux de la RDPF ont quasiment quintuplé. Ces quatre dernières années, avec un taux de croissance moyen de 23 par an, les ventes ont plus que doublées. La MDFP et la RDPF ont toutes deux contribués Rs 1 million chaque au Prime Minister's Relief Fund afin d'aider l'île dans les secteurs tels que la pêche et l'agriculture qui ont été durement affectés par le passage du cyclone Gelena en février dernier.



Organiser un mariage, une conférence ou un voyage d'affaire à Maurice n'a jamais été aussi simple



Interview de Stephane Duvacher, General manager.

Pouvez-vous nous présenter l'établissement que vous dirigez actuellement ?

Fonctionnalité, confort, standing, élégance... 210 chambres aux belles tonalités brunes et chaleureuses. 40 d'entre elles sont familiales et prolongées d'une grande chambre attenante avec 2 lits simples pour les enfants (superficie de 72 m² soit un super rapport qualité-prix-espace). 20 "Honeymoon" suite disposant d'un espace extérieur privatif avec bain à remous.

La plage est longue avec de très belle zone de tranquillité, 4 restaurants inclus dans la demi-pension, dont le restaurant Méditerranéen "Ségala" directement en front de mer, l'indien Veda situer dans les jardins et le très romantique Noble House pour une fusion de plats asiatiques servis en salle ou sur la Terrasse en bord de mer. InterContinental Resort Mauritius, Fitness high-tech ouvert 24h/24, case nautique, 2 piscines chauffées en hiver, club de plongée, courts de tennis, longue plage aménagée, mini club pour les 4-12 ans, 2 bars, Internet et Wi-Fi dans chaque partie de l'hôtel dans les chambres et sur la plage.

Quels sont les avantages que vous valorisez ?

- Chambre Famille-une chambre spacieuse avec une chambre principale, avec un lit double et une chambre séparée équipée avec 2 lits Queen-Size pour vos enfants et privatisé.
- Petit-déjeuner avec choix buffet dans notre restaurant principale ou à la carte dans notre restaurant plage, une cuisine particulièrement diversifiée, nous offrons 4 restaurants, Cuisine Asiatique, Cuisine Indienne, Cuisine Méditerranéen et notre restaurant thématique.
- Piscines, dont une pour adultes et enfants, piscine chauffer pendant la saison un plus peu plus froide, 1 court de Beach volley Ball, 1 court de tennis, 1 terrain de boules, Soirée dansante et animation tous les soirs.
- Boat House: nos activités gratuites incluent le pédalo, le kayak, le ski nautique, le bateau en fond de verre, la plongée en apnée, et avec supplément la pêche au gros, les excursions en catamaran ou encore la plongée sous-marine.
- Un centre Animation et jeux pour les enfants avec court de dance Sega et aire de jeux.
- Une plage très étendue donnant un effet de tranquillité.
- Accès gratuit à l'espace détente avec Jacuzzi et Sauna.

Vos clients de quels pays, proviennent-ils ?

Notre clientèle est très diversifiée, provenant du monde entier, en majorité de L'Europe, de La Chine, de l'Afrique et des Indes.

Quelle est la durée moyenne du séjour ?

La durée moyenne du séjour dépend de la saisonnalité et du pays de provenance, disons une durée moyenne de 7 à 8 jours.



Le tourisme d'affaires représente aujourd'hui près de 10 % des arrivées touristiques à Maurice, quelle est la part de ceux-ci parmi vos clients ?

Quels sont les services exclusifs qui leur sont dédiés ?

Je ne pourrais pas vous donner un nombre précis, sur le pourcentage de clientèle d'affaire, je peux seulement affirmer que nous très bien situer Géographiquement et nous offrons aux touristes d'affaires le cote business et détente en plus de nos nombreuses salle de conférence et la possibilité d'utiliser notre espace Jardin et plage.

Votre établissement bénéficie de nombreux atouts pour l'organisation de conférences, de congrès, de colloques, d'ateliers et de séminaires, parlons-nous de vos projets d'avenir ?

Nous sommes en plein projet d'aménagement, nous travaillons avec une compagnie de design pour proposer un "look" différent et plus modernes qui inclura la salle principale et les salles annexe, L'entrée principale et la Terrasse vue sur mer fait aussi partit du projet. Je ne peux pas vous en dire davantage, mais cela est prévu en début d'année prochaine.

EU NAVFOR Atalanta : une décennie au service d'une navigation sécurisée dans l'océan Indien.

Vice-amiral Antonio Martorell Lacave,

Commandant des opérations de la Force navale européenne au large de la Somalie



En décembre 2018, la force navale de l'UE (EU NAVFOR) a célébré le dixième anniversaire du lancement de l'opération ATALANTA, l'opération de lutte contre la piraterie menée par l'Union européenne dans l'océan Indien occidental.

Depuis la création d'EU NAVFOR en 2008, la piraterie en Somalie a considérablement régressé. Au plus fort de cette menace en 2011, les pirates étaient le principal danger de la navigation internationale et les équipages des navires craignaient pour leur vie lors de leur transit dans la région. En 2011, les pirates somaliens ont pris en otage jusqu'à 736 personnes et 32 navires dans la zone à haut risque qu'était devenu la Corne de l'Afrique. Mais en 2016, leur nombre était tombé à zéro. Aujourd'hui, si le secteur du transport maritime doit toujours prendre les précautions nécessaires, les efforts de l'EU NAVFOR, de l'OTAN, des forces maritimes combinées (CMF), des déploiements indépendants et des États de la région ont permis de réduire considérablement les risques d'attaque dans cette zone à haut risque.

Cependant, si la coopération entre l'UE, les forces militaires et le secteur des transports maritimes a jusqu'à présent réussi à contrôler la piraterie en Somalie, la piraterie elle-même n'a en aucun cas été éliminée ; elle a seulement été réprimée. La dernière attaque de piraterie confirmée a eu lieu en avril 2019, à quelque 270 milles marins du bassin de la Somalie. Les forces de l'EU NAVFOR ont intercepté avec succès un boutre utilisé comme vaisseau-mère. Elles ont libéré 23 otages et appréhendé cinq pirates présumés. Ce dernier incident fait partie d'une série d'événements survenus ces 24 derniers mois dans cette région et démontre que les pirates dans cette zone à haut risque ont toujours l'intention, la possibilité et la capacité de frapper, même loin du rivage somalien.

Depuis 2008, ATALANTA concentre ses efforts sur la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM), de la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) et d'autres navires vulnérables. L'opération travaille également avec attention pour éviter, prévenir et réprimer les actes de violence liés à la piraterie et aux vols à main

armée en mer. Grâce à la surveillance des activités de pêche au large de la Somalie, EU NAVFOR fournit des données à la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) par l'intermédiaire de la Commission européenne (Direction générale des affaires maritimes et de la pêche), l'informant ainsi des activités des flottes de pêche.

Pratiquer l'approche intégrée

Grâce au renforcement des capacités maritimes locales en faveur de la sécurité et du développement (CBSD), l'EU NAVFOR a contribué à la formation et à l'instruction des forces militaires et de maintien de l'ordre africaines et de leurs systèmes juridique et judiciaire, de Djibouti aux Seychelles en passant par Madagascar. Outre les deux missions CBSD situées également en Somalie (EUCAP Somalia et EUTM-Somalia), l'opération ATALANTA a pour mission de soutenir les programmes de la Commission européenne (Direction générale de la coopération internationale et du développement) visant à promouvoir la sécurité maritime et les routes maritimes critiques dans l'océan Indien (CRIMARIO). Par conséquent, l'opération reste déterminée à contribuer à la formation, au partage d'expertise et aux meilleures pratiques avec les forces militaires et les forces de l'ordre régionales, notamment à Djibouti, aux Seychelles et à Madagascar. À cet égard, les mesures prises par les États de la région pour accroître leurs capacités maritimes, intensifier le partage d'informations et permettre de poursuivre en justice des pirates présumés ont été des facteurs déterminants du succès et complètent les activités militaires en haute mer. L'EU NAVFOR a arrêté et transféré quelques 169 pirates présumés depuis la fin de la politique de remise à la mer en 2011, ce qui représente un huitième de toutes les personnes emprisonnées dans le monde. Cette "finition légale" s'est révélée avoir un puissant effet dissuasif, ce qui constitue toujours l'un des éléments constitutifs les plus importants de ce que l'on a officiellement appelé « l'acquis d'ATALANTA ».

L'EU NAVFOR a atteint des niveaux inégalés de coopération civilo-militaire et internationale au niveau opérationnel grâce au mécanisme SHADE (Shared Awareness and Deconfliction), qui apporte une expertise militaire aux forums diplomatiques internationaux tels que le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS).

Parallèlement, en collaborant étroitement avec les acteurs de la marine

commerciale - et en particulier avec les principales associations professionnelles internationales du transport maritime -, l'EU NAVFOR a renforcé son rôle en faveur du respect de normes plus strictes en matière de sécurité des navires et en apportant la réponse nécessaire lorsque des navires sont piratés. L'EU NAVFOR est une organisation militaire qui soutient l'industrie, qui promeut les meilleures pratiques de gestion, qui conseille la navigation commerciale sur les précautions prendre et les pratiques à adopter lors de la traversée de zones à haut risque. Il convient toutefois de tenir compte du fait que la présence continue de forces navales telles que l'opération EU NAVFOR ATALANTA fait partie intégrante des mesures de protection très strictes mises en œuvre par le secteur de la navigation commerciale.

Relocalisation du quartier général opérationnel

Le 29 mars, suite de la décision du Royaume-Uni de quitter l'Union européenne, l'opération Atalanta a transféré son quartier général d'opération de Northwood au Royaume-Uni à Rota en Espagne. Le centre de sécurité maritime - Corne de l'Afrique est lui désormais situé à Brest, en France. En outre, l'opération a été transférée du major général Charlie Stickland des Royal Marines du Royaume-Uni au contre-amiral Antonio Martorell Lacave de la marine espagnole. Ces changements n'ont ni affecté le rendement opérationnel ni nui à la continuité de l'opération Atalanta.

« Depuis la création d'EU NAVFOR en 2008, la piraterie en Somalie a considérablement régressé. »



Comment l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime aide-t-il les États membres de l'océan Indien à renforcer leur architecture de paix et de sécurité ?

Dr. Amado Philip de Andrés,

Représentant régional de l'UNODC pour l'Afrique de l'Est

Dr. Shanaka Jayaseka,

Coordonnateur du programme de l'ONUDC pour l'océan Indien

Amado Philip de Andrés, UNODC et Hamada Madi, le Secrétaire général de la COI.



« L'ONUDC joue un rôle important dans le renforcement de la sécurité maritime dans l'océan Indien en aidant les États du littoral de l'Afrique de l'Est à lutter contre la criminalité maritime. »

Comme l'a noté la Commission de l'océan Indien (COI), « la piraterie a été réprimée mais pas éradiquée dans l'océan Indien occidental » et il y a eu « une augmentation des problèmes transfrontaliers de sécurité maritime en mer, y compris le trafic illicite ou la criminalité environnementale, et l'utilisation des fonds provenant des activités illicites pour propager la piraterie et autres crimes maritimes et transnationaux » (Déclaration de la COI le 29 avril 2018). Dans ce contexte, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) joue un rôle important dans le renforcement de la sécurité maritime dans la région de l'océan Indien en aidant les États côtiers d'Afrique de l'Est à combattre la criminalité maritime. Plus précisément, le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC collabore avec des pays tels que le Kenya, la Tanzanie, le Mozambique, les Seychelles, Maurice, Madagascar, les Comores et la Somalie pour fournir un appui stratégique et pratique à toute la chaîne depuis la justice pénale, les services de détection et de répression maritimes jusqu'aux systèmes judiciaires et aux prisons.

L'ONUDC appuie la coopération régionale, qui se manifeste par la création du Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime (IOFMC) et du Partenariat de la route Sud (PRS). L'IOFMC s'attache à promouvoir la coopération dans la lutte contre la criminalité maritime, tant au niveau stratégique qu'opérationnel. Un aspect important de cette coopération est le Réseau des procureurs, qui réunit les procureurs principaux des États riverains de l'océan Indien dans le but de partager les connaissances, la législation et la jurisprudence, ainsi que d'établir des stratégies de coopération pour la poursuite des infractions maritimes. Par ailleurs, sous la bannière de l'IOFMC, l'ONUDC a créé et soutient l'Équipe spéciale des services de détection et de répression (LETf), qui se compose de fonctionnaires de sept pays et de trois organisations qui enquêtent sur la piraterie. Grâce au LETf, des mesures importantes ont été prises pour conjuguer les efforts déployés à l'échelle mondiale en vue de poursuivre les dirigeants et les financiers pirates. Le PRS vise le trafic d'héroïne afghane de la côte Makran au Pakistan et en Iran vers l'Afrique de l'Est via la côte swahilie et est composé de responsables de la lutte antidrogue d'Afrique de l'Est et d'Asie qui coordonnent les activités opérationnelles pour lutter contre le trafic de drogues. Outre le PRS, l'ONUDC appuie la Cellule de

planification trilatérale (TPC) pour lutter contre le trafic d'héroïne sur la route du Sud. La TPC a été créée par les vice-ministres de l'Intérieur du Mozambique, de la Tanzanie et de l'Afrique du Sud, qui se réunissent régulièrement dans le cadre du forum de la troïka ministérielle pour fournir une orientation stratégique à la TPC. Composé d'agents des services de détection et de répression des trois pays, la TPC améliorera l'échange d'informations en vue de renforcer les opérations conjointes de lutte contre le trafic de stupéfiants.

L'ONUDC mène également des activités de renforcement des capacités par le biais d'ateliers et de sessions de formation dans des domaines tels que les visites, les embarquements, les perquisitions et saisies (VBSS) et la sensibilisation au domaine maritime (MDA). Ces séances de formation comprennent des exercices théoriques et pratiques pour s'assurer que les agents d'application de la loi maritime acquièrent une compréhension globale de la situation et puissent appliquer leurs connaissances nouvellement acquises. Alors que les formations VBSS comprennent des exercices sur des aspects de l'application de la loi maritime tels que les procédures d'embarquement et les techniques d'escalade en échelle et de fouille corporelle, les formations MDA se concentrent sur l'amélioration de l'efficacité de la surveillance, par exemple au moyen de systèmes de bases de données, de radars terrestres et d'imagerie thermique et satellite. L'ONUDC aide également les États membres à identifier les "zones maritimes d'intérêt", c'est-à-dire les zones cibles dans lesquelles des activités criminelles maritimes importantes sont susceptibles de se produire. En aidant les États membres à assurer la surveillance en mer, à échanger des informations et à mener des opérations coordonnées dans les zones maritimes d'intérêt, l'ONUDC appuie la mise en œuvre du Mémoire d'accord entre l'ONUDC



Formation au Sri Lanka (novembre 2018)



Formation aux Seychelles (décembre 2018)

© ONUDC

et la Commission de l'océan Indien signé à Port Louis le 28 avril 2018 ainsi que de la Déclaration de la COI signée le 29 avril 2018 (points 13, 14 et 19).

Compte tenu de tous les outils susmentionnés, l'ONUDC renforce l'architecture de paix et de sécurité dans la région tout en aidant les États membres à mettre en œuvre l'Agenda 2030 en menant des travaux sur les câbles de données sous-marins directement liés à l'Objectif de développement durable 16.A l'issue d'une réunion d'experts chargée d'établir une cartographie du droit international public relatif aux câbles sous-marins, l'ONUDC a reçu une série de recommandations visant à prendre des mesures aux niveaux national, régional et international pour protéger cette forme d'infrastructures critiques.

La mobilité humaine et la sécurité maritime sont liées.

M. Charles Kwenin,

Directeur régional pour l'Afrique australe, Organisation internationale pour les migrations



« L'OIM reconnaît que la clé d'une approche collaborative nécessite l'implication d'un large éventail d'acteurs, chacun ayant ses domaines de spécialité distincts. »

L'océan est depuis longtemps l'origine de la prospérité et de la sécurité pour de nombreux pays de la région de l'océan Indien. Un océan stable et sûr a été à la base de l'expansion du commerce, de la communication et de la richesse dans la région, c'est la conséquence du mouvement accru des personnes et des biens.

La mobilité humaine est souvent négligée dans la problématique de la sécurité maritime; dans un contexte répressif, elle est souvent considérée comme un problème alors que la migration est souhaitable et que ses avantages doivent être maximisés et les droits des migrants protégés.

Avec plus de 258 millions de migrants internationaux, c'est un catalyseur économique qui peut stimuler le commerce,

les affaires et finalement la croissance économique.

Aussi la communauté internationale a posé, avec l'adoption, en 2018, d'un « Pacte mondial pour une migration sûre, régulière et ordonnée », les bases d'une coopération mondiale pour une gouvernance renforcée des migrations.

L'Organisation internationale pour les migrations (OIM) collabore avec les États et ses partenaires pour gérer les migrations dans l'intérêt de tous.

L'OIM reconnaît qu'il existe des problèmes uniques liés à la migration qui doivent être résolus dans un contexte maritime, ce qui implique des données sur la migration maritime, la gestion des frontières et la coopération.

Migrations et données dans le contexte maritime

À ce jour, les données, les informations ou les études disponibles sur la dynamique des migrations dans un contexte maritime dans l'océan Indien occidental sont limitées; notamment concernant ses flux, ses caractéristiques et ses tendances. Bien que certaines recherches soient disponibles sur les mouvements transfrontaliers, y compris ceux à destination de l'Europe ou de l'Afrique australe, il n'existe aucune étude disponible sur les mouvements à l'intérieur des États insulaires ou entre les ports et le long des routes côtières.

Néanmoins, des informations parcellaires suggèrent qu'il existe des cas de trafic illicite et de traite de personnes qui peuvent être liés à d'autres formes de criminalité transnationale organisée.

Si les informations sur les routes maritimes font généralement défaut, on en sait également très peu sur les modalités, les réseaux, le mode de fonctionnement de ces réseaux, le profil des migrants ou les dispositions prises au niveau national pour intercepter les passeurs, collecter et analyser des renseignements sur l'immigration. En outre, bien que les recherches existantes aient mis en évidence le lien croissant entre le trafic illicite et le crime organisé, elles n'ont pas encore déterminé l'ampleur de cette menace ni sa nature qui est en mutation rapide. Le manque de données et de capacité d'analyses ont un impact significatif sur la capacité des agences d'immigration des États à proposer des réponses utiles en matière de renseignement et de stratégie, y compris dans les domaines maritimes.

Il est nécessaire d'améliorer la collecte des données et de procéder à une analyse plus poussée de la meilleure manière d'utiliser ces informations et ces renseignements pour obtenir des réponses opérationnelles et stratégiques optimales.

Renforcements de la gestion des frontières

Dans les États ayant de vastes territoires maritimes et des frontières maritimes étendues, les ports sont considérés comme particulièrement vulnérables aux menaces de la criminalité transnationale en raison de l'énorme du trafic entrant qu'ils doivent contrôler. Ces menaces incluent la piraterie, le trafic d'armes, le trafic d'êtres humains et de drogue, le trafic de personnes, la pêche illégale et d'autres actes illégaux entrant dans

la catégorie de la criminalité transnationale organisée.

Le contrôle des frontières reste essentiel pour lutter contre la criminalité transnationale et prévenir les menaces à la sécurité. Il est reconnu que la gestion des frontières dans les ports et les zones maritimes est comparativement plus faible qu'aux aéroports et qu'aux frontières terrestres. Cela tient en grande partie au fait que les ports maritimes sont généralement conçus pour traiter de gros volumes de cargaisons conteneurisées ou en vrac plutôt que des passagers; pour les autres ports (balnéaires), l'accent est mis sur la facilitation de la circulation des touristes qui voyagent plutôt que sur les contrôles de sécurité. Une meilleure gestion des frontières peut faciliter la circulation des marchandises et des personnes.

La coopération

La criminalité transnationale organisée impacte négativement la libre circulation des biens, des personnes et des flux financiers dans les pays de l'océan Indien occidental. La nature transfrontalière de ces crimes est un défi qui nécessite une coopération plus étroite des États et des partenaires. Ainsi, il a été reconnu lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité maritime dans

l'océan Indien occidental, tenue en avril 2018 à Maurice, que de nouveaux mécanismes de coordination étaient nécessaires dans et entre les pays. C'est le rôle des deux centres régionaux de Madagascar et des Seychelles, créés pour collecter et partager efficacement des informations sur les risques maritimes et évaluer la menace transnationale organisée. L'OIM reconnaît que la clé d'une approche collaborative nécessite l'implication d'un large éventail d'acteurs, chacun ayant ses domaines de spécialité distincts.

En tant qu'agence des Nations unies pour les migrations, l'OIM aide de manière croissante et constante les États à faire face aux défis de la migration dans les contextes maritimes, y compris par le biais d'une coopération avec des organisations telles que la Commission de l'océan Indien.

En soutenant la création d'un dialogue sur la migration pour les pays de la Commission de l'océan Indien, l'OIM souhaite contribuer à promouvoir le dialogue interétatique et la coopération intrarégionale en vue d'une compréhension commune et d'une cohérence des politiques sur les questions liées à la migration, y compris la sécurité maritime.



La France dans la zone sud de l'océan indien : une action au service de la sécurité maritime.

Capitaine de vaisseau Henri Levet,
Commandement des Forces armées de la zone Sud océan Indien

La France, par ses capacités d'action civilo-militaires à la Réunion, Mayotte ou en provenance de la métropole est un contributeur majeur à la sécurité maritime dans la zone sud de l'océan Indien.

Cette contribution est rendue possible grâce à une forte présence de ses forces armées et une action coordonnée de l'ensemble de ses

services sous l'autorité locale du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, le préfet de La Réunion assisté du commandant de zone maritime.

Les priorités actuelles des moyens français sont la lutte contre les activités illicites en mer, la préservation des ressources naturelles et la gestion des événements de mer.



« La France exerce une vigilance renforcée des voies maritimes commerciales de la zone, en particulier aux abords de la Réunion et dans le canal du Mozambique. »

La lutte contre les trafics illicites

L'ouest de l'océan indien est le théâtre d'un important trafic d'héroïne et de cannabis du nord vers le sud, et in fine vers le bassin des Mascareignes. Dans le cadre de la coalition internationale (TF 150) ou en opportunité au cours de leurs missions, les bâtiments de la marine nationale ont intercepté 1,4 T d'héroïne et 13,4 T de haschisch en océan Indien en 2018. Cette action a contribué à limiter le risque de dissémination vers les différents Etats de la zone. Par ailleurs, les nombreux exercices¹ internationaux et les actions de formation proposées par les FAZSOI² sont des occasions privilégiées pour les marines et garde-côtes de la région de se préparer au mieux à ce type de mission.

La seconde priorité est la lutte contre le trafic d'êtres humains en mer. Les réseaux de passeurs, particulièrement actifs dans l'océan Indien, n'hésitent pas à organiser des traversées longues et périlleuses au péril de la vie des migrants. Les récentes arrivées en provenance du Sri Lanka à la Réunion en sont une parfaite illustration. L'action de la France en partenariat avec les Etats concernés vise à aboutir au démantèlement de ces filières.

La préservation de l'environnement et des ressources naturelles

La préservation des ressources halieutiques et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) constituent un enjeu régional prioritaire. L'effort de la France se concentre principalement sur deux espaces maritimes couvrant ses zones économiques exclusives (ZEE)

■ *espace maritime autour des îles éparses*, en coopération ou en coordination avec les Etats membres de la Commission de l'Océan Indien (COI – participation du patrouilleur des affaires maritimes au plan régional de surveillance des pêches – PRSP). La France cible en particulier les zones du canal du Mozambique où l'effort de pêche croît et la pression asiatique augmente ;

■ *espace maritime autour des terres australes*, en coopération avec l'Australie. Les missions régulières des bâtiments de la marine nationale et les efforts de surveillance mis en œuvre par la direction des affaires maritimes permettent de dissuader la pêche INN dans les ZEE françaises.

En 2018, les moyens français ont effectué 10 opérations de police de pêche dans la zone maritime, aboutissant au contrôle de 23 navires et à la saisie de 65 T de poissons et 201 kg d'holothuries.

Par ailleurs, la protection de l'environnement constitue également une priorité comme l'illustre la mise en place par la France de ses deux premiers parcs naturels marins outre-mer (Mayotte et Glorieuses) en Océan Indien, qui viennent compléter les espaces marins de la réserve naturelle nationale des TAAF.

Enfin, la France exerce une vigilance renforcée des voies maritimes commerciales de la zone, en particulier aux abords de la Réunion et dans le canal du Mozambique. À cet effet et en tant que membre de l'Union Européenne, la France, à travers le CROSS de la Réunion, bénéficie des services de l'Agence Européenne pour la sécurité maritime (EMSA), en particulier les programmes *CleanSeaNet* pour la lutte contre les pollutions illicites et *Copernicus* pour la surveillance générale de la zone.

La gestion des événements de mer

Avec près de 400 événements de mer traités en 2018 dans sa zone de responsabilité, la France assume son rôle dans le secours des personnes en détresse en mer et l'assistance aux navires en difficulté. Ces missions attribuées au CROSS de la Réunion s'exercent dans un cadre de coopération régionale renforcée avec les Etats responsables des zones voisines (Maurice, Madagascar, Afrique du Sud, Australie).

Le programme MASE, une avancée régionale

Dans le cadre du programme de l'Union européenne MASE, la création du CRFIM³ en 2016 à Madagascar puis du CRFO⁴ aux Seychelles 2017 constituent des avancées régionales importantes.

À l'occasion de la conférence internationale sur l'économie bleue organisée à Nairobi le 28 novembre 2018, la signature par la France de ces accords témoigne de son engagement de long terme en faveur de la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental.

1. Cateau Noir aux Seychelles - novembre 2018, Cultlass Express au Mozambique février 2019)

2. Forces armées (françaises) dans la zone sud de l'océan Indien.

3. Centre régional de fusion de l'information maritime.

4. Centre régional de conduite des opérations,

Relever les défis de la sécurité maritime par la coopération régionale - l'amendement de Djeddah au code de conduite de Djibouti.

M. Kiruja Micheni,

Chargé de programme, Code de conduite de Djibouti

Division de la coopération technique – Organisation maritime internationale

Cela fait maintenant plus d'une décennie que le Code de conduite concernant la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden, également appelé Code de conduite de Djibouti, a été adopté le 29 janvier 2009. Auparavant, la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes étaient devenus une grave menace pour le transport maritime mondial, avec des conséquences considérables pour les économies régionales. Avec l'appui des partenaires internationaux, la région s'est mobilisée à travers le Code de conduite de Djibouti pour contenir cette menace.

« Depuis la fin de 2012, il n'y a eu aucune attaque de piraterie réussie contre les navires dans l'océan Indien et le golfe d'Aden malgré les rapports faisant état d'activités suspectes persistantes qui donnent

à penser que la piraterie n'est pas encore terminée », souligne Kitack Lim, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Malgré le succès de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, les menaces et les priorités ont continué à évoluer. Il est donc nécessaire de prendre des mesures supplémentaires pour réprimer la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, le terrorisme maritime, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et autres activités illégales en mer. Si elles ne suscitent pas d'opposition, elles pourraient entraver encore davantage le transport maritime et la croissance des économies océaniques. Les pays de la région ont cherché à travailler ensemble afin de trouver des solutions durables et à long terme au large éventail de crimes maritimes transnationaux dans la région.

L'amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti (2017)

L'adoption de l'amendement de Djeddah en 2017 représente une approche globale de la lutte contre la criminalité maritime au sens large et ses causes profondes, et jette des bases solides pour le développement durable du secteur maritime en assurant une croissance économique durable, la sécurité alimentaire, l'emploi, la prospérité et la stabilité dans les pays entourant l'océan Indien occidental et le Golfe d'Aden.

La mise en œuvre de l'amendement de Djeddah exige une approche pangouvernementale, ainsi qu'un engagement, pour mettre en œuvre des programmes qui permettront d'améliorer la sensibilisation au domaine maritime, la compréhension effective de ce qui se passe en mer et le renforcement des capacités de réaction.





Points saillants de la mise en œuvre du DCoC

Renforcement des capacités : Depuis 2010, l'OMI soutient des activités de formation à l'appui de la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti. Au cours des huit dernières années, l'OMI a dépensé près de 2 millions de dollars sur le Fonds d'affectation spéciale du Code de conduite de Djibouti mis de côté pour dispenser une formation régionale, en partenariat avec d'autres partenaires internationaux et régionaux, notamment le Centre régional de formation de Djibouti (DRTC), l'Académie Mohammed Bin Nayef d'Arabie Saoudite pour les études sur les sciences de la mer et la sécurité, l'OTAN, l'*East African Standby Force* (EASF), US AFRICOM, UNODC, US Coast Guard, Canadian Coast Guard, British Peace Support Team (Africa), et autres - facilitant plus de 80 formations, dont plus de 1.670 stagiaires de la région ont bénéficié.

Programme d'assistance technique à la Somalie : L'OMI fournit une assistance technique soutenue au gouvernement fédéral somalien (FGS) depuis 2012. Il s'agit notamment d'une aide à l'examen et à l'élaboration d'un nouveau code maritime, destiné à remplacer le Code maritime de la Somalie qui, datant de 1959, était obsolète, et d'une aide à la mise en place d'une administration maritime nationale pour ce pays.

Accroître la sensibilisation au domaine maritime (MDA) : Le renforcement de la sensibilisation au domaine maritime (MDA) est un élément clé du renforcement

de la sécurité maritime dans la région et, par extension, de la réussite de la mise en œuvre des dispositions de l'amendement de Djeddah. Le partage efficace de l'information est un élément clé à cet égard. Les activités de projet spécifiques pour le partage de l'information ont visé à fournir une approche plus globale de la lutte contre la criminalité maritime transnationale du Code de conduite de Djibouti en abordant les trois composantes de la MDA : connaissance de la situation maritime, connaissance des menaces maritimes et capacité de réaction maritime.

Kenya, intégration des systèmes existants dans le Centre maritime commun :

Au Kenya, des appuis financiers et en nature des gouvernements du Danemark et du Royaume-Uni, respectivement, ont contribué au développement du Centre national kenyan de partage de l'information maritime. Celui-ci regroupera les systèmes existants et nouveaux d'information maritime. Les meilleures pratiques en matière de partage de l'information maritime au niveau national ont été partagées par le *National Maritime Information Centre* (NMIC) du Royaume-Uni, un organisme pangouvernemental qui fournit un soutien maritime et sensibilise les organismes responsables de la sécurité et de la sûreté maritimes, et par le *Maritime Security Centre - Horn of Africa* (MSCHOA), situé en France, qui surveille les navires qui transitent dans la Corne de l'Afrique.

Seychelles, plate-forme logicielle intégrée de surveillance maritime : Aux Seychelles, l'OMI a coordonné un projet, financé par

des contributions du gouvernement du Danemark, visant à développer et à mettre en œuvre une plate-forme logicielle intégrée de surveillance maritime. Cette plate-forme est destinée à compléter l'intégration des systèmes de données et d'information de suivi maritime existants et prévus, en soutenant une approche pangouvernementale et en intégrant les organismes compétents, notamment la Garde côtière seychelloise (SCG), la Force aérienne des Seychelles (SAF), le *Seychelles Search and Rescue Centre* (SSRC), et la *Seychelles Fishing Authority* (SFA).

Développer les capacités nationales :

Le développement des capacités nationales est le fondement d'une coopération régionale renforcée, ce qui est essentiel pour le succès continu de l'amendement de Djeddah au Code et pour la sauvegarde des mers dans la région. Chacun des États signataires s'est engagé à assurer une mise en œuvre efficace, en créant sa propre organisation nationale pour promouvoir la coopération inter-institutionnelle et en développant les cadres juridiques et les capacités nationales pertinentes.

Dans le cadre de l'appui de l'organisation à la mise en œuvre de l'amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti, l'OMI a établi des partenariats solides avec une série de partenaires de mise en œuvre, appelés les Amis du DCoC, pour le bénéfice de la région. Il s'agit notamment de : l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), l'Union européenne, le *United States Africa Command* (US AFRICOM), la Garde côtière canadienne, le projet *Stable Seas de la One Earth Future Foundation*, l'Institut d'études de sécurité, le réseau SafeSeas, le Comité international de la Croix-Rouge (CICR), l'Académie Mohammed Bin Nayef des sciences de la mer et des études de sécurité (Arabie saoudite), le Centre régional de formation de Djibouti, l'équipe britannique de soutien de la paix (Afrique), le Centre OTAN de formation aux interceptions maritimes (NMIOTC, Grèce) et autres. L'OMI les remercie très sincèrement de leur soutien et les invite à poursuivre leurs efforts pour aider la région à atteindre son objectif général : un environnement maritime sûr et sécurisé.

La sécurité maritime est un facteur de développement. C'est un moyen d'atteindre une fin, ce n'est pas une fin en soi.

Le programme MASE, une approche originale.

Dr Patrick Ferras,

Observatoire de la Corne de l'Afrique



1. Arabie saoudite, Émirats arabes unis, Koweït, Bahreïn, Oman, Qatar..

Dans la Corne de l'Afrique, la mise en place d'un nouvel ensemble régional et la décision de l'Éthiopie de se doter d'une force navale sont deux événements importants qui sont passés pratiquement inaperçus en début 2019. Pourtant, ils auront un impact non négligeable sur les structures déjà existantes, sur les programmes en cours et en fait sur l'appropriation de la sécurité maritime par les acteurs africains.

L'annonce d'une nouvelle organisation économique et sécuritaire, sur les cendres encore chaudes du Conseil de Coopération du Golfe a été faite le 12 décembre 2018. L'Arabie saoudite, l'Égypte, Djibouti, la Jordanie, le Yémen, la Somalie et le Soudan sont les membres de l'Organisation de la mer Rouge et du golfe d'Aden. Le premier exercice « Vague Rouge ¹ » a été mené en janvier 2019 et son but était de « s'entraîner ensemble » pour assurer la sécurité de la navigation dans la zone. La coopération économique est aussi un objectif de cette organisation.

Quelques semaines plus tard, le Premier ministre éthiopien a signé un traité de coopération en matière de défense avec la France. Un des points marquants est de bénéficier de conseils pour constituer une marine nationale. Si l'ambition semble recevable, elle est particulièrement surprenante de la part d'un État enclavé, relativement pauvre et qui devra, à court terme, régler le problème de la base navale de rattachement.

Ces deux faits soulignent la prépondérance des intérêts nationaux plutôt que la recherche d'une cohérence régionale. Il n'est pas inutile de préciser que la constitution d'une marine de guerre éthiopienne prendra beaucoup

de temps et demandera des investissements importants. Quant à la capacité des Saoudiens à « gérer » une coalition de pays aussi diversifiés et dont les marines sont peu développées (excepté l'Égypte), il semble correspondre à de l'affichage plutôt qu'une réalité et une compétence militaires.

Né d'une réflexion globale, le programme Maritime Security (MASE) est ambitieux. Lancé lors de la Réunion ministérielle de l'Afrique orientale et australe et de l'océan Indien (AfOA-OI) d'octobre 2010 à Maurice, il s'appuie sur un financement européen original. Congu dès le départ comme une réponse à la lutte contre la piraterie, l'enveloppe attribuée fut intrarégionale.

La coordination du programme MASE est réalisée par l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) en étroite collaboration avec d'autres organisations régionales chargées de la mise en œuvre des activités. Les autres partenaires techniques du programme sont l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (UNODC), INTERPOL et l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Les pays participant à MASE mettent en jeu quatre organisations régionales : l'IGAD, le Marché commun d'Afrique australe et orientale (COMESA), la Commission de l'océan Indien (COI) et la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC). Le programme régional fonctionne sous forme de « domaines de résultats (5) » attribués à chacune des régions.

C'est à la COI que revient la responsabilité de mettre en œuvre les résultats 4 et 5 qui concernent les capacités nationales et régionales d'action en mer. Deux accords ont été signés lors de la réunion ministérielle

« Le programme MASE ouvre des perspectives encourageantes dans la capacité des organisations économiques régionales à s'unir sur un même objectif. »

d'avril 2018 et lors de la Conférence sur l'économie bleue durable au Kenya en novembre 2018. Ils vont permettre la mise en oeuvre d'un mécanisme régional de sécurité maritime, à travers l'opérationnalisation de deux centres régionaux, le premier portant sur l'échange d'information² et le second sur la coordination d'opérations relevant de l'action de l'État en mer³. L'objectif majeur pour 2019 et 2020 est la réalisation d'actions conjointes en mer afin que le système mis en place soit durable et pérenne et permettre petit à petit de prendre la main à la place des marines de guerre étrangères.

A l'heure où certains acteurs internationaux (Chine, Japon, Grande-Bretagne, Australie) affichent un intérêt pour MASE, les États parties prenantes comme les autres acteurs régionaux devraient montrer un attrait croissant pour ce mécanisme régional. Rajouter une Communauté économique régionale ambiguë ou constituer une marine nationale nous semblent une approche peu cohérente avec le principe de solutions africaines aux problèmes africains. La dynamique affichée par l'originalité de la structure du programme MASE au travers de quatre organisations internationales et un financement majeur européen ne doit pas cacher les difficultés de travailler ensemble. Mais, la sécurité maritime dans l'océan Indien ne pourra se réaliser qu'au travers d'investissements régionaux (mutualisation, concertation) et une coopération forte pour éviter les duplications de dépenses et de programmes. Le programme MASE ouvre des perspectives encourageantes dans la capacité des organisations économiques régionales à s'unir sur un même objectif.

2. Centre régional de fusion d'informations maritimes à Madagascar.

3. Centre régional de coordination opérationnelle situé aux Seychelles.



L'engagement d'INTERPOL dans l'architecture de la sécurité maritime.

M. Timothy King,

directeur adjoint, direction de la lutte contre le terrorisme, secrétariat général d'INTERPOL

INTERPOL s'emploie à lutter contre toutes les menaces transnationales pesant sur l'environnement maritime, notamment la piraterie, le terrorisme, le trafic de biens illicites et d'armes de destruction massive, la pollution et l'utilisation excessive et non réglementée des ressources marines. Nous travaillons au renforcement de l'architecture sécuritaire maritime de trois manières: en facilitant les échanges d'informations, en renforçant les capacités des premiers intervenants et des forces de l'ordre, et en mettant en place des coalitions internationales et intersectorielles.

Premièrement, nous gérons une base de données mondiale sur la sécurité maritime afin de collecter, stocker et analyser des informations sur les incidents de crimes maritimes. En partageant des données à travers les frontières et les secteurs, nous pouvons soutenir des enquêtes dans plusieurs juridictions, aboutissant finalement à l'arrestation de criminels présumés. Le système d'informations codées par couleur d'INTERPOL est également un outil reconnu et stratégique au niveau international pour faciliter les échanges de données dans ce domaine.

En outre, nous contribuons au renforcement des services de premiers secours et d'application de la législation en fournissant formation, matériel et conseils aux États membres du monde entier. Nous menons un certain nombre de projets dans ce but, comme décrit ci-dessous.

Enfin, nous nous concentrons sur la constitution de coalitions. Dans le domaine de la sécurité maritime, les partenariats internationaux et intersectoriels sont essentiels. Nous travaillons avec des organisations internationales stratégiquement

identifiées et d'autres partenaires aux niveaux national, régional et international afin de renforcer la coopération entre toutes les parties prenantes - des forces armées à la police et aux procureurs - pour lutter contre les activités maritimes criminelles.

Projets spécifiques de sécurité maritime

Parrainé par l'Union européenne, le programme MASE vise à renforcer la sécurité maritime en Afrique orientale et australe par le biais d'une série de projets. L'unité d'INTERPOL dédiée à la sécurité maritime joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de ces projets. L'Union européenne et les organisations régionales africaines ont désigné INTERPOL comme partenaire du projet du fait de sa présence très ancienne sur le continent africain, de son réseau de bureaux centraux nationaux et régionaux et de sa vaste expérience en matière de renforcement des capacités et de programmes de formation en particulier dans le domaine de la sécurité maritime.

CRIMLEA (renforcement des capacités de certains pays riverains de l'océan Indien occidental) et EVEXI (axé sur la collecte de renseignements et de preuves médico-légales en Afrique de l'Est) en sont des exemples passés.

Porté par le programme MASE, le projet avec le COMESA aide six pays bénéficiaires - Djibouti, Éthiopie, Kenya, Maurice, Seychelles et Tanzanie - à lutter plus efficacement contre la piraterie maritime et les infractions connexes, notamment le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. INTERPOL y parvient en renforçant la capacité des pays à suivre les flux financiers liés aux activités de piratage, en renforçant les services de renseignement financier



existants et en dispensant une formation aux forces de l'ordre locales impliquées dans des activités de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. Les évaluations réalisées après la formation illustrent l'ampleur de l'impact d'INTERPOL, en particulier au Kenya et en Éthiopie, où des stagiaires du projet COMESA ont traité des affaires très médiatisées liées à la criminalité financière, qui ont fait l'objet de poursuites et ont abouti à une condamnation.

Plus généralement, les pays bénéficiaires ont connu une augmentation sans précédent de la détection de crimes financiers. De plus, grâce au soutien aux enquêtes et au mentorat d'INTERPOL, un grand nombre d'affaires de plusieurs millions d'infractions maritimes transnationales ont abouti à des poursuites fructueuses.

Le projet avec l'EAC, qui fait également partie du programme MASE, couvre huit pays de l'Afrique de l'Est et du Sud et de l'océan Indien. Il s'agit du Burundi, du Kenya, de Maurice, du Rwanda, de la Somalie, des Seychelles, de la Tanzanie et de l'Ouganda. Le projet est axé sur le développement des capacités de police scientifique et d'investigation dans la région. INTERPOL dispense à la fois des cours de formation et du matériel indispensable aux enquêtes et aux poursuites liées à la criminalité maritime. INTERPOL est également un acteur clé de

la sécurité maritime dans d'autres zones géographiques critiques. Il soutient des projets en Afrique de l'Ouest et en Asie du Sud-Est.

Dans le cadre du projet AGWE, parrainé par le Département d'État des États-Unis, INTERPOL aide les pays du golfe de Guinée à enquêter sur les infractions liées à la mer et à engager des poursuites dans des affaires pénales.

Financé par le gouvernement du Canada, le projet MAST cible quatre pays de l'Asie du Sud-Est - l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines et le Vietnam. Le projet, qui utilise les capacités de police d'INTERPOL, vise à renforcer les moyens d'enquête, les capacités criminalistiques spécialisées et à renforcer la coopération en matière de détection et de répression de la loi maritime dans la région.

INTERPOL est heureux de collaborer avec nos partenaires dans le domaine de la sécurité maritime et de tirer parti de notre expertise en matière de maintien de l'ordre pour lutter contre la criminalité maritime. En outre, grâce à une vaste plate-forme d'engagement des parties prenantes et de partenariats mondiaux, INTERPOL est convaincu que des progrès tangibles et durables peuvent être accomplis dans la réduction des crimes maritimes qui constituent une menace pour nos pays bénéficiaires.

« Nous gérons une base de données mondiale sur la sécurité maritime afin de collecter, stocker et analyser des informations sur les incidents de crimes maritimes. »

Une responsabilité partagée.

M. Raj Mohabeer,

chargé de mission « Sécurité maritime,
Espace économique et Infrastructures
régionales » de la COI

De tout ce qui est dit sur la sécurité maritime, il y a une valeur, un principe, qui est au cœur du processus enclenché : la responsabilité.

Assurer la sécurité et la sûreté en mer est une responsabilité des Etats côtiers et insulaires de notre bassin occidental de l'océan Indien mais aussi des Etats et entités supranationales qui y ont un intérêt commercial et/ou stratégique. Le programme MASE financé par l'Union européenne, dont deux composantes sur l'échange d'information et la coordination d'actions en mer sont mises en œuvre par la Commission de l'océan Indien, s'est imposée comme une réponse adaptée, réaliste et efficace aux enjeux de sécurité maritime dans la région.

La signature des Accords d'échange et de partage de l'information maritime et de coordination des actions conjointes en mer par 7 pays de l'Afrique orientale et de l'océan Indien a marqué une étape importante dans l'édification d'une architecture de sécurité maritime. Il est important de souligner le caractère inédit et crucial de cette étape : jusque-là, la région ne disposait pas d'instruments adaptés pour sécuriser les espaces océaniques. Cette architecture de sécurité maritime établie par les « Accords MASE », en complément des initiatives régionales telle que le Code de Conduite de Djibouti et l'Amendement de Djeddah de 2017, est un système de surveillance, de contrôle et d'intervention hybride inspiré des modèles asiatique et européen. Ce faisant, il capitalise sur les meilleures pratiques et complète la surveillance de l'océan Indien en s'intéressant à toute la moitié occidentale de ce grand océan.

La dynamique initiée doit maintenant participer à une meilleure coordination de la trentaine de mécanismes et actions en cours dans l'océan Indien occidental. En agissant dans le cadre de cette nouvelle architecture de sécurité maritime, c'est l'ensemble des acteurs régionaux et internationaux qui y gagnent par une meilleure cohérence des initiatives évitant ainsi les chevauchements, les doublons et le cloisonnement des actions. Les Etats de l'Afrique orientale et australe et de l'océan Indien et les acteurs internationaux ont donc aujourd'hui une grande responsabilité : pérenniser cette architecture de sécurité maritime qui contribue à la paix et à la stabilité, à la croissance économique et au bien-être social. Cette responsabilité partagée doit être vue comme un pacte gagnant-gagnant car l'insécurité maritime dans notre région perturbe les économies régionales et, on l'a vu avec la piraterie au large des côtes somaliennes, une part importante de l'économie mondiale. Cette architecture régionale doit bénéficier d'un accompagnement dans sa phase de démarrage et de consolidation pour atteindre un niveau de « capacité régionale minimale » qui assurera son caractère dissuasif et sa pérennité.





« La signature des Accords d'échange et de partage de l'information maritime et de coordination des actions conjointes en mer par 7 pays de l'Afrique orientale et de l'océan Indien a marqué une étape importante dans l'édification d'une architecture de sécurité maritime. »



La COI s'est pleinement engagée avec les organisations régionales sœurs d'Afrique orientale et australe et avec l'Union européenne dans ce domaine. Elle a pu compter sur l'implication de nombreux acteurs régionaux et internationaux dont Interpol, l'ONUDC ou encore les forces armées (FAZSOI, EUNAVFOR Atalanta). Au regard de la détermination de ses Etats membres à sécuriser durablement les territoires océaniques et de leur volonté de développer l'économie bleue/océanique, il ne fait aucun doute que la COI continuera d'appuyer les dynamiques nationales et régionales en faveur de la sécurité maritime.

Mais il est aussi de la responsabilité des Etats d'allouer les ressources nécessaires à cet enjeu de sécurité et de développement comme il est de la responsabilité des Etats et organisations ayant un intérêt dans la zone de les soutenir ou d'intervenir en coordination avec les acteurs régionaux. A cet égard, l'Union africaine doit prendre la mesure de ce qui se passe dans l'océan Indien occidental et de l'engagement concret, direct et de haut niveau des Etats et organisations de l'Afrique orientale et australe dans la mise en œuvre de pans entiers de la Stratégie maritime intégrée africaine à l'horizon 2050. Il serait aussi naturel que nos Etats et organisations bénéficient du soutien de la seule banque de développement d'Afrique, la Banque africaine de développement, dans la consolidation de l'architecture de sécurité maritime puisqu'il s'agit, in fine de développement économique et social et d'une contribution concrète à plusieurs Objectifs de développement durable.

Les actions engagées depuis les débuts du programme MASE et l'engagement politique réitéré lors des Conférences ministérielles sur la question ont enclenché une dynamique vertueuse. Celle-ci ne sera pérenne que si les Etats, les organisations et les partenaires endossent leur responsabilité et jouent pleinement la carte de la coopération.

Programme MASE : une réponse holistique contre l'insécurité maritime.

Traduction opérationnelle d'une stratégie régionale inédite, adoptée à Maurice en octobre 2010 par 22 Etats de la région d'Afrique orientale, australe et de l'océan Indien, le programme régional de promotion de la sécurité maritime (MASE) en Afrique orientale et australe et océan Indien (AfOA-OI) est financé par l'Union européenne à hauteur de 42 millions d'euros. Il vise le renforcement des capacités régionales de sécurité maritime, tant en mer que sur terre, tant dans le traitement juridique des crimes transnationaux et menaces que dans la lutte contre les flux financiers illicites.

L'émergence de la piraterie somalienne a révélé la dépendance des Etats de l'AfOA-OI aux pourvoyeurs extérieurs de sécurité (missions européennes, dont EUNAVFOR Atalanta, OTAN, Etats-Unis...) auxquels se sont ajoutés des services de sécurité privée embarquée pour les besoins des armateurs. Le programme MASE est mis en œuvre par les quatre organisations régionales de l'AfOA-OI à savoir l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et la Commission de l'océan Indien (COI). Privilégiant une approche

globale pour faire face aux enjeux de sécurité maritime, chaque organisation régionale a la responsabilité d'un domaine de résultat (voir infographie).

Cette répartition des responsabilités permet d'adopter une logique de projets connexes et pouvant néanmoins enregistrer des résultats de manière autonome.

Le programme MASE a permis aux Etats de la région de :

- Renforcer les capacités des autorités somaliennes dans la gouvernance maritime ;
- Améliorer les moyens de subsistance des communautés somaliennes en créant des opportunités économiques comme alternative à la piraterie et autres crimes maritimes ;
- Renforcer les capacités pénitentiaires et de traitement juridique des affaires de piraterie et de sécurité maritime ;
- Améliorer l'échange d'informations financières et les moyens nationaux de surveillance et de lutte contre les flux financiers illicites et suspects ;
- Créer une architecture de sécurité maritime régionale moderne, adaptée et efficace.

Les organisations régionales de l'AfOA-OI bénéficient du soutien de partenaires techniques de référence dans la mise en œuvre des activités du programme MASE (FAO, INTERPOL, UNODC) ainsi que de la collaboration d'acteurs militaires comme EUNAVFOR Atalanta et FAZSOI.

« MASE vise le renforcement des capacités régionales de sécurité maritime, tant en mer que sur terre, tant dans le traitement juridique des crimes transnationaux et menaces que dans la lutte contre les flux financiers illicites. »





Résultat 1

Les mécanismes de coordination de la sécurité maritime sont renforcés en Somalie et des activités génératrices de revenus comme alternative à la piraterie sont promues

Mise en œuvre : IGAD, avec l'appui technique de la FAO et en collaboration avec le Comité de coordination de sécurité maritime de Somalie

Résultat 2



Les cadres juridiques et légaux et les infrastructures pour l'arrestation, le transfèrement, le jugement et la détention des pirates sont développées et renforcées

Mise en œuvre : EAC, avec l'appui technique de l'UNODC et INTERPOL

Programme #MASE

Coordination générale : IGAD



Bailleur :
Union européenne



Les capacités régionales de lutte contre les réseaux financiers illicites provenant ou alimentant la criminalité transnationale, notamment maritime, sont renforcées

Mise en œuvre : COMESA, avec l'appui technique d'INTERPOL

Résultat 4

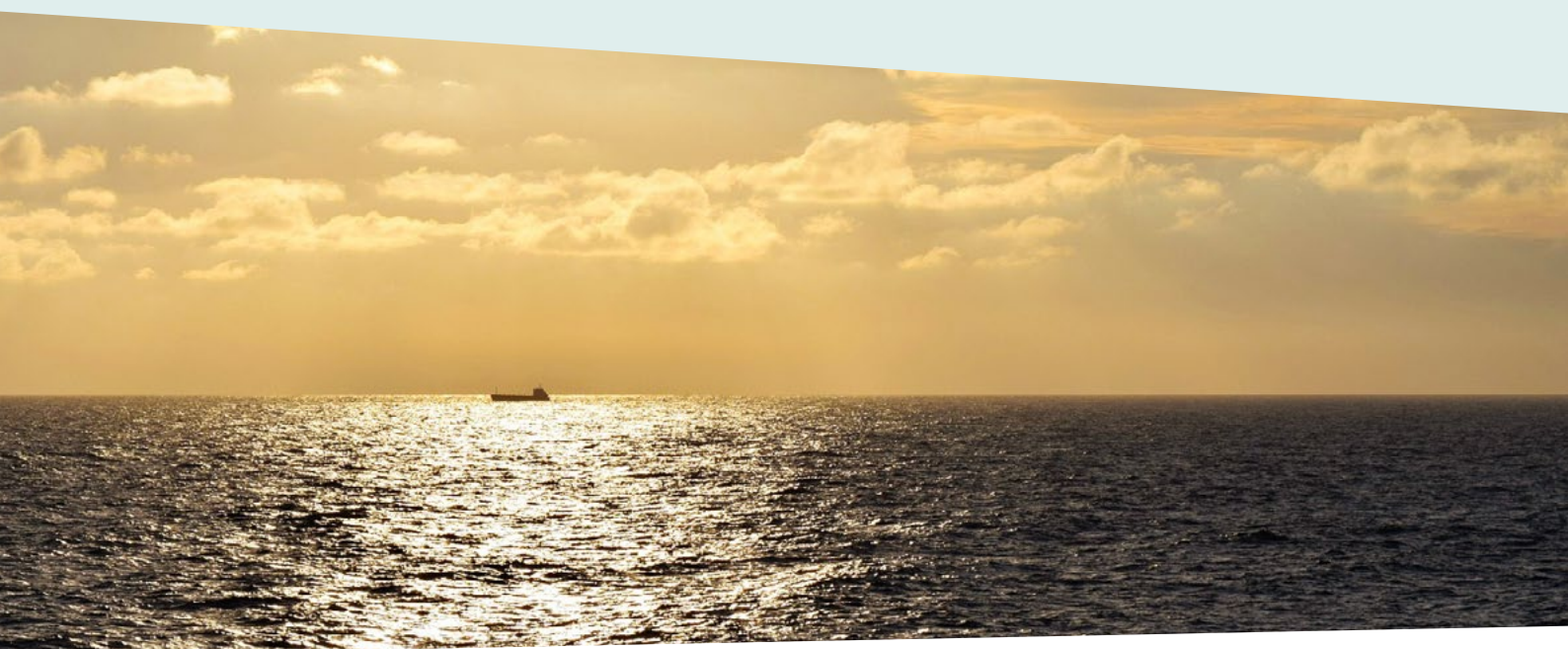
Les capacités régionales et nationales d'action en mer et notamment de coordination d'opérations conjointes sont renforcées

L'échange, le partage et l'analyse de l'information maritime sont renforcées

Mise en œuvre : COI, notamment à travers les Centres régionaux de fusion de l'information maritime de Madagascar (CRFIM) et de Coordination opérationnelle (CRCO) aux Seychelles. Appui technique également d'INTERPOL et UNODC sur certaines activités

Résultat 3

Résultat 5



LES ACCORDS REGIONAUX MASE



2 accords portés par la Commission de l'océan Indien dans le cadre du programme MASE financé par l'Union européenne

En avril 2018 lors de la conférence ministérielle sur la sécurité maritime à Maurice



Union des Comores – Djibouti – Madagascar –
Maurice – Seychelles

En novembre 2018 lors de la conférence sur l'économie bleue au Kenya



France – Kenya

Les Accords régionaux signés par sept Etats de l'Afrique orientale et de l'océan Indien mettent en place une architecture régionale de sécurité maritime efficace et adaptée. Celle-ci repose sur un mécanisme d'échange et de partage de l'information maritime et sur un mécanisme de coordination d'actions conjointes en mer. La traduction opérationnelle de ces mécanismes est notamment de la responsabilité du Centre régional de fusion de l'information maritime basé à Madagascar et du Centre régional de coordination opérationnelle basé aux Seychelles, tous deux créés par ces Accords

CRFIM : CENTRE REGIONAL DE FUSION D'INFORMATIONS MARITIMES BASE A MADAGASCAR



Améliorer la connaissance de
situation maritime des Parties



Assurer le suivi des activités maritimes en
temps réel pour accélérer la planification et
l'organisation d'opérations de contrôle en mer



Améliorer la capacité des Parties à s'approprier
les connaissances et la technologie de fusion
d'informations maritimes



Promouvoir la culture du partage et
de l'échange d'informations maritimes dans
la région de l'AfOA-OI



Encourager et assurer le partage et l'échange
d'informations maritimes entre le CRFIM,
les centres nationaux et régionaux

CRCO : CENTRE REGIONAL DE COORDINATION DES OPERATIONS EN MER BASE AUX SEYCHELLES



Promouvoir la coopération et la coordination
pour conduire des missions d'intérêt régional
conformément aux dispositions de l'accord



Renforcer les capacités individuelles et
institutionnelles (formations)



Organiser des interventions conjointes et/ou
coordonnées en mer ou sur l'espace surjascent



Faciliter la coopération entre Etats lorsqu'un
intérêt de sécurité maritime international ou
régional est affecté dans la zone d'opération



Promouvoir la coopération avec les agences
chargées de la sécurité et la sûreté maritimes



#MASE Programme

- Raj Mohabeer, chargé de mission COI
raj.mohabeer@coi-ioc.org – T. : (+230) 402 61 00

- Pascaline Alexandre, chargée de communication
pascaline.alexandre@coi-ioc.org – T. : (+230) 402 61 00

www.bit.ly/MASEprogramme – Twitter : @MASE_programme

Secrétariat du CGPCS

cgpcs@coi-ioc.org – T. : (+230) 402 61 00

Twitter : @CGPCS_platform

