

Sécurité maritime

La mise en place d'une architecture régionale de sécurité maritime portée par la COI dans le cadre du programme Sécurité maritime (MASE) financé par l'UE allait atteindre sa vitesse de croisière en 2020 avec la mise à disposition des Officiers de Liaison International aux centres régionaux, la mise en place des centres nationaux, ainsi que la formulation des Stratégies nationales des pays signataires des deux Accords MASE, mais surtout avec les exercices conjoints en mer. Malheureusement, la dynamique de travail du Secrétariat général de la COI et des centres a été drastiquement freinée par la pandémie de la Covid-19.

En parallèle, le Secrétariat général de la COI a continué à assurer le secrétariat du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) en appui à la présidence occupée par le Kenya depuis janvier 2020. La COI a ainsi coorganisé avec la présidence sortante – le ministère mauricien des Affaires étrangères – la passation officielle de la présidence au Kenya en février 2020.

1. Mise en œuvre de MASE

La signature des deux Accords régionaux par sept États d'Afrique de l'Est et de l'océan Indien en 2018 a marqué une étape importante pour la mise en place d'une architecture régionale pour atteindre la « capacité minimale régionale pour la sécurité maritime de l'Indianocéanie » au travers l'échange d'information maritime et les opérations coordonnées en mer. Ces accords permettent l'opérationnalisation du Centre régional de fusion d'information maritime (CRFIM) basé à Madagascar et du Centre régional de coordination des opérations (CRCO) basé aux Seychelles. D'autres États de la région sont invités à adopter ces accords qui restent également ouverts aux partenaires extérieurs.

Mise en œuvre effective des accords MASE : Il est essentiel que les États signataires ratifient ou internalisent les deux accords pour leurs mises en œuvre effective au niveau national et que les structures et institutions nationales y relatives collaborent pleinement avec les Centres régionaux.

Afin d'accélérer la mise en place du mécanisme de surveillance et de contrôle parallèlement à l'opérationnalisation des deux Centres MASE, le Secrétariat général de la COI continue à :

- Soutenir le comité de pilotage, organe de gouvernance des deux centres régionaux, pour la mise en œuvre des deux Accords MASE ;
- Encourager les États à compléter la nomination des officiers de liaison nationaux manquant (Seychelles pour le CRFIM et Kenya pour le CRCO), la transmission d'informations sur leur centre national ainsi que le lien avec les centres régionaux ;
- Appuyer les centres régionaux et nationaux dans le renforcement de leurs capacités opérationnelles et techniques ;
- Soutenir les États à communiquer les sources d'information et à partager les informations maritimes aux centres régionaux dont ils disposent au niveau national
- Appuyer les deux centres régionaux dans l'organisation d'exercices d'opérations en mer ;
- Faciliter l'accès à l'utilisation du financement MASE pour permettre les actions en mer ayant un intérêt régional ;
- Accompagner les pays pour la mise en œuvre des stratégies nationales pour la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que pour la formulation de la stratégie maritime intégrée régionale ;
- Maintenir les pays au bon fonctionnement du comité national en charge des questions liées à la sécurité maritime ;

- Soutenir la coopération inter-projets dans le domaine de la sécurité maritime à la COI pour une meilleure coordination et optimisation des objectifs.

Polmar : l'incident Wakashio démontre combien il est important d'accélérer l'opérationnalisation du mécanisme de surveillance et de contrôle piloté par la COI en toute conformité aux provisions des deux Accords MASE. C'est ainsi que suite à l'exercice Polmar organisé par la COI en octobre 2019 à Madagascar, la COI a formulé les grands axes de ce processus d'opérationnalisation qui inclut : (i) l'actualisation du Plan régional de contingence contre la pollution en mer qui a été développé dans le cadre du projet sur l'autoroute maritime, (ii) l'actualisation des plans de contingence nationaux ; ainsi que (iii) l'adaptation du rôle de centre de coordination par les deux centres MASE. Le Comité de pilotage des pays signataires des Accords MASE discuteront ce plan de travail. La COI utilisera ce processus d'opérationnalisation pour la négociation de fonds nécessaire à la mise en œuvre. L'Annexe à cette fiche donne les détails de ce processus d'opérationnalisation. Pour rappel, les États membres de la COI ainsi que les pays côtiers de l'Afrique Australe et Orientale ont signé entre 2010 à 2011, dans le cadre du projet autoroute maritime, un accord régional de coopération pour la prévention et réponse aux catastrophes dûes aux déversements des hydrocarbures en mer. Cet accord qui est toujours en vigueur doit être internalisé et appliqué. C'est justement cet accord que la COI proposerait de réactualiser.

Intérêt des pays/organisations tiers : l'intérêt des États et partenaires tiers pour le mécanisme de surveillance et contrôle reste important. Les deux centres ainsi que la COI restent mobilisés pour entretenir ces pays

Pérennisation des Centres régionaux : des pistes de coopération sont étudiées par les directeurs des Centres et devraient aboutir à des protocoles d'accord sous réserve de validation par le comité de pilotage. La même démarche serait lancée avec les États pour commencer à réfléchir sur la pérennisation des deux centres régionaux et nationaux. Les États membres sont appelés à soutenir le processus de pérennisation qui inclut la pérennisation des postes d'OLI, l'allocation de financement pour les coûts d'opération et de maintenance des centres ainsi que ses travaux.

Plateformes ministérielles - Conférences d'avril 2018 et juin 2019 à Maurice ont permis de jeter la base pour une coordination des actions pour combattre les causes profondes des crimes transnationaux qui menacent la paix et la stabilité de la région et aussi l'émergence d'une économie bleue durable. Il est important de poursuivre l'organisation de rencontre ministérielle régulièrement afin de maintenir la mobilisation régionale et internationale pour la mise en place de l'architecture de sécurité maritime dans la région et de son opérationnalisation.

Collaboration avec l'OIM : Pour rappel, la collaboration avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) a abouti à la mobilisation d'une somme de 300,000 US\$ en début 2020 afin de renforcer davantage la collaboration entre les pays et s'attaquer à une des thématiques de la Sécurité maritime – le trafic humain. Il été convenu de démarrer la mise en œuvre par une consultance pour évaluer les besoins, mais ceci a été retardé par la pandémie du Covid-19. Le Secrétariat général est en consultation avec le bureau de l'OIM Maurice pour décider de la marche à suivre.

2. CGPCS

Depuis janvier 2020, le Secrétariat général de la COI, dans son rôle de secrétariat du Groupe de Contact contre la piraterie hors des côtes Somalienne soutient la République du Kenya qui assure la présidence. Les activités soutenues sont :

- l'organisation de la cérémonie de transfert de la présidence en février 2020 ;
- la coordination des actions des groupes de travail et autres forums liés ainsi que la coordination et le partage d'information entre les membres du Groupe de Contact ;

- l'appui pour le suivi pour le maintien du mécanisme dissuasif pour l'arrestation, le jugement et le transfert des pirates qui a mis des années à s'établir ne s'effrite pas ;
- l'élaboration et la finalisation des cahiers de charges du Comité de pilotage pour le plan stratégique du Groupe de Contact et de son opérationnalisation ;
- l'appui à la présidence pour le renouvellement du nouveau conseil d'administration du Fonds Fiduciaire contre la piraterie qui est géré par le siège des Nations Unies
- l'organisation du 23^e Session plénière du Groupe de Contact, très probablement en décembre 2020.

3. Projet COI-UE sur la sécurité portuaire et la sûreté de la navigation

Projet complémentaire à MASE : La mise en œuvre du projet sur la sûreté et la sécurité portuaire avec un financement de 28 millions d'Euros sous le 11^e FED est étalée sur 5 ans. Le rôle principal de la COI est de coordonner les actions qui seront mises en œuvre par l'UNODC, l'OMI et Interpol.

Malheureusement, la mise en œuvre des activités sont retardées à cause du Covid-19. Néanmoins, le secrétariat général de la COI a organisé une première réunion technique avec l'UE, l'ONUDC, l'OMI et l'INTERPOL le 28 août 2020. Un courrier conjoint (l'UE et la COI) a été transmis aux pays cibles pour sensibiliser les États sur les objectifs et résultats attendus de ce projet et leurs demander à désigner les Points Focaux Nationaux pour constituer le Comité de pilotage. Il est attendu que les activités puissent démarrer aussitôt la situation concernant le Covid-19 le permet.

Proposition de décision

Le Comité des OPL :

- a) Encourage le processus de ratification ou l'internalisation des deux accords MASE au niveau national ;**
- b) S'engage à plaider auprès des administrations nationales concernées pour la pérennisation des postes d'OLI, pour une allocation de financement pour les coûts d'opération et de maintenance des centres ainsi que ses travaux après le financement de l'UE ;**
- c) Encourage les pays signataires à finaliser les stratégies nationales de sécurité maritime conformément aux accords MASE, à assurer le bon fonctionnement des comités nationaux et des centres nationaux afin de consolider les fondations de l'architecture régionale de sécurité maritime;**
- d) Remercie l'OIM pour son soutien et appelle le Secrétariat à s'ouvrir à d'autres partenariats pour accompagner la COI dans le cadre de la sécurité maritime ;**
- e) Encourage le Secrétariat général dans l'opérationnalisation de l'architecture de sécurité maritime sur le volet Polmar au travers du Comité de pilotage des Accords MASE ;**
- f) Félicite la République du Kenya pour le dynamisme de sa présidence du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, et réitère son soutien à la suite des travaux ;**
- g) Remercie l'Union européenne pour son soutien continu à la sécurité maritime qui se matérialise au travers des projets MASE et Sécurité**

portuaire ainsi qu'à travers l'appui au Secrétariat du CGPCS assuré par la COI ;

- h) Encourage le Secrétariat général dans son rôle de coordination du programme de Sécurité portuaire pour une mise en œuvre effective des activités ;**
- i) Accueille favorablement l'intérêt de l'Inde, du Japon, des USA, de l'IOM, de l'UNODC, d'INTERPOL, du DCoC-JA, de l'IMO vis-à-vis des centres régionaux, et invite le Secrétariat général à soutenir la formalisation des partenariats entre les Centres régionaux et des parties tierces ;**
- j) Enjoint le Secrétariat général à conduire un plaidoyer auprès des pays et partenaires pour qu'ils se joignent aux Accords et/ou soutiennent l'architecture régionale de sécurité maritime ;**
- k) Invite le Secrétariat général à évaluer l'opportunité d'une nouvelle conférence ministérielle sur la sécurité maritime pour asseoir la mobilisation de la communauté régionale et internationale aux côtés de la COI et des acteurs régionaux.**

ANNEXE

L'opérationnalisation du volet 'pollution en mer' de l'architecture régionale de sécurité maritime du sud-ouest de l'Indianocéanie repose sur le **développement des capacités nationales et régionales** incluant :

Les grands axes de développement des capacités nationales et régionales

- (i) Renforcer les capacités institutionnelles et structurelles impliquées dans les opérations de sécurité et sûreté maritime en soutenant l'application d'un cadre réglementaire et juridique national et régional. Pour cela, les pays doivent mieux comprendre et développer leurs capacités de mise en œuvre, de supervision et d'évaluation des instruments juridiques internationaux et nationaux pertinents, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 221 de la convention de Montego Bay, convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 (dite "intervention de 1969"), convention de Hambourg sur les espèces en péril, accord régional sur la coordination opérationnelle en mer, l'accord régional sur le mécanisme régional pour la fusion et le partage d'informations maritimes et l'actualisation et l'harmonisation de la législation nationale
- (ii) Renforcer l'articulation entre les centres régionaux et nationaux et évaluer leurs capacités à coordonner et gérer les crises selon un scénario réaliste. Il s'agit également de trouver des moyens de mieux articuler les centres régionaux autour d'un thème tel que MARPOL, pour lequel le cadre de la coopération régionale est déjà défini
- (iii) Compléter le processus d'intervention opérationnelle décrit dans le plan national d'intervention en cas d'urgence maritime

Composante nationale :

- 1. Organiser des exercices réguliers de simulation nationaux et régionaux
- 2. Appuyer le plan de contingence national en cas d'urgence, y compris l'établissement et de mise à jour des cartes stratégiques adaptées, cartes opérationnelles, cartes des zones environnementales sensibles et les politiques connexes
- 3. Actualiser une liste de l'équipement régional et mettre en œuvre un plan de formation pour le déploiement et la maintenance
- 4. Évaluer la capacité nationale de mise en œuvre des législations, accords et conventions nationaux, régionaux et internationaux, identifier les lacunes et soutenir le renforcement des capacités pour y remédier

Composante régionale

- 1. Opérationnaliser une base de données et des outils spécifiques sur la pollution marine pour le RMIFC
- 2. Sous les auspices du CRCO :
 - a. L'ébauche du plan d'urgence régional dynamique doit être mise à l'essai et mise à niveau au moins chaque année.
 - b. Adapter et opérationnaliser l'Accord régional de coopération pour la prévention et réponse à la pollution marine signé entre 2010 à 2012
 - c. Organiser d'exercices de simulation régional
 - (i) Préparer un plan régional de développement de ressources humaines nécessaire à la mise en œuvre des plans nationaux ainsi que celui au niveau régional

Afin d'avancer sur l'opérationnalisation de l'architecture de sécurité maritime, il avance sur trois préalables :

- 1. L'actualisation du Plan régional de contingence contre la pollution en mer qui a été développé dans le cadre du projet sur l'autoroute maritime
- 2. L'actualisation des plans de contingence nationaux qui aussi ont été développés pendant la mise en œuvre du projet 'Autoroute maritime'
- 3. La définition précise des rôles de coordination par les deux centres MASE.