

Fiche de synthèse du Programme SAFE SEAS AFRICA

1. Contexte

Les mers africaines abritent une immense variété de ressources naturelles cruciales pour la subsistance des nations côtières et non côtières. À l'est, le continent est baigné par l'océan Indien occidental (OIO), traversé par certaines des routes maritimes les plus fréquentées au monde. À l'ouest, le golfe de Guinée couvre les 6 000 kilomètres de côtes qui s'étendent du Sénégal à l'Angola. Il s'agit d'un espace maritime tout aussi important, non seulement pour ses richesses, mais aussi pour les routes maritimes qu'il abrite. Assurer la sécurité de ces vastes espaces maritimes est donc crucial non seulement pour le commerce régional, continental et mondial, mais surtout pour le développement durable et la croissance du continent.

Au cours de la dernière décennie, les activités maritimes illicites ont eu un effet déstabilisateur dans les pays situés le long du Golfe de Guinée et de l'océan Indien, affaiblissant la résilience des communautés locales, les institutions et les économies des États, ainsi que la stabilité des régions. Bien que les menaces maritimes soient variées, les pays de l'océan Indien et du Golfe de Guinée sont confrontés à des défis similaires, allant de la piraterie et du vol à main armée, du vol de pétrole et du soutage, à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), à la pollution/dégradation de l'environnement et à la migration irrégulière. Les groupes à l'origine de ces activités illicites opèrent de manière de plus en plus sophistiquée, en exploitant les lacunes et les faiblesses des juridictions et des services répressifs. Dans de nombreuses régions, on pense également qu'ils diversifient leurs sources de revenus en s'engageant dans des formes de criminalité multiples, interconnectées et transnationales, telles que le trafic de stupéfiants, d'êtres humains, d'armes et d'espèces sauvages, entre autres, ce qui met en péril le développement durable ainsi que les droits des communautés locales. Des preuves suggèrent également que, tant dans l'OMA que dans le gouvernement, les profits tirés de ces activités ont également été utilisés pour financer des groupes terroristes et extrémistes violents présents à l'intérieur des terres.

Depuis 2009, l'UE soutient de nombreuses initiatives au sein de l'OMAO et du gouvernement, qu'il s'agisse de projets de coopération au développement ou d'assistance technique ou de missions PSDC à part entière, afin de permettre aux partenaires africains de renforcer leurs capacités et d'assurer ainsi la sécurité de leurs espaces maritimes. Ces initiatives ont contribué à donner un élan aux stratégies maritimes de l'UE et ont permis d'obtenir des résultats pertinents, mais elles devraient s'achever dans les prochains mois.

Cela représente un risque pour (1) la construction et le renforcement de l'architecture régionale de sécurité maritime ainsi que pour la durabilité du soutien fourni jusqu'à présent par l'UE ; et (2) pour la capacité des institutions nationales et régionales à continuer à faire face aux menaces existantes et émergentes.

Cette action aura deux composantes divisées selon la zone géographique/l'espace maritime, à savoir :

- (1) Afrique de l'Est, Afrique australe et océan Indien (appelé globalement océan Indien occidental)
- (2) Golfe de Guinée, comprenant tous les pays côtiers du Cap Vert à l'Angola.

Le budget global de la composante 1 sera de 25 millions d'euros et celui de la composante 2 de 20 millions d'euros.

L'action sera complémentaire aux initiatives financées par l'UE ou non au niveau national et régional, y compris avec les institutions internationales ou les États membres de l'UE qui ont des compétences spécifiques dans les domaines concernés et les organisations régionales (OR) directement impliquées dans l'obtention d'un accord politique sur les questions de sécurité maritime.

2. Logique d'intervention de l'action proposée

L'objectif global de l'Action est de contribuer à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes en Afrique. Les objectifs spécifiques (résultats) pour les deux zones géographiques sont détaillés ci-dessous :

(OS1) les capacités des agences nationales d'application de la loi maritime sont renforcées pour prévenir, répondre et enquêter sur la piraterie et d'autres crimes maritimes, y compris le trafic de drogue et d'armes

(OS2) les organes judiciaires préviennent, répriment, répondent et jugent efficacement les crimes maritimes et les capacités de détention/correction sont renforcées

(OS3) les capacités et les compétences des centres nationaux et régionaux de sécurité maritime sont renforcées

(OS4) la coordination et la coopération intra-nationales/inter-agences et inter-régionales sont développées.

3. Modalités de mise en œuvre

Cette Action peut être mise en œuvre en gestion directe et/ou indirecte avec une ou plusieurs organisations internationales, institutions des Nations Unies, institutions spécialisées des États membres, et organisations régionales qui ont une expérience stratégique régionale prouvée dans le domaine maritime et qui ont la solide capacité de gestion nécessaire.

4. Impact politique

Au cours de la dernière décennie, la sécurité et la sûreté maritimes ont pris de l'ampleur en raison de la visibilité (et de l'impact) croissants des menaces maritimes dans le golfe d'Aden et, plus récemment, dans le golfe de Guinée. De nombreux États membres de l'UE, comme le Danemark, la France, l'Espagne et l'Italie, ont donc renforcé leur engagement bilatéral en apportant leur soutien aux pays côtiers et aux organismes régionaux afin d'accroître leurs capacités en matière de sécurité maritime. De même, d'autres donateurs internationaux, tels que les États-Unis, la Chine, la Russie et la Turquie, ont également accru leur soutien direct dans ce domaine, parfois avec des intérêts divergents. Sans surprise, la lutte contre l'insécurité maritime sur le continent est également devenue une priorité de l'agenda politique du Conseil de sécurité des Nations unies.

La promotion et le soutien de la sécurité et de la sûreté maritimes en Afrique est l'un des objectifs primordiaux de l'UE dans le cadre de son engagement à continuer d'aider ses partenaires africains à parvenir à la paix, à la sécurité et à la prospérité. Garantir la sécurité et la sûreté des routes maritimes africaines devient un objectif encore plus pertinent dans le contexte de la "porte d'entrée mondiale", étant donné qu'il s'agit de conditions nécessaires pour que le

commerce interrégional, continental et mondial ainsi que le développement socio-économique puissent s'épanouir. Compte tenu des intérêts communs importants, l'UE s'est également engagée à continuer à soutenir et à développer les réalisations des principaux cadres politiques continentaux et régionaux existants (voir ci-dessous), ainsi que les succès et les leçons tirées des projets en cours et passés soutenus par l'UE.

5. Politiques nationales

Au niveau continental, la stratégie maritime africaine intégrée de l'UA (la stratégie AIM 2050) et la Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique (la Charte de Lomé, 2016) constituent les documents politiques les plus pertinents dans ce domaine d'action.

En plus de ce cadre continental, différents documents politiques établissant la base des architectures régionales de sécurité maritime dans l'océan Indien occidental et le Gouvernement du Ghana ont également été élaborés au cours des dernières années. Dans l'océan Indien occidental, le Code de conduite de Djibouti de 2009 et l'amendement de Djeddah de 2017, qui a élargi le champ d'application du Code pour couvrir d'autres formes de criminalité maritime que la piraterie et le vol à main armée, ont défini les normes et exigences de base pour la coopération en matière de sécurité maritime dans la région. Ces documents - et cette architecture - ont été d'une certaine manière complétés et renforcés sur le plan opérationnel par les accords régionaux signés dans le cadre des programmes MASE pour le partage d'informations au niveau régional et les patrouilles régionales en mer, qui ont conduit à la création de deux centres régionaux, à savoir le Centre régional de fusion des informations maritimes (RMIFC), basé à Madagascar, et le Centre régional de coordination et d'opérations (RCOC), basé aux Seychelles. L'objectif final est de développer une image maritime complète et des renseignements sur les mouvements des navires, puis d'identifier les navires d'intérêt (VOI) et de les inspecter.

Dans le Golfe de Guinée, le Code de conduite de Yaoundé de 2013 reste le document politique le plus pertinent et le plus complet, notamment parce qu'il établit ce que l'on appelle l'architecture de Yaoundé.

Enfin, au cours des dernières années, différents organismes régionaux ont également élaboré leurs propres documents stratégiques en matière de sécurité maritime, tels que la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (EIMS), la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux de la CEEAC dans le golfe de Guinée ou la stratégie maritime intégrée de l'IGAD pour la sûreté et la sécurité 2015-2030, ainsi que la stratégie maritime intégrée de la SADC et son plan d'action. Il est toutefois important de noter que la mise en œuvre effective de ces différentes politiques continentales et régionales reste problématique et que les progrès vers la réalisation des objectifs fixés restent limités.

L'UE soutient la mise en œuvre au niveau régional, mais un engagement plus concret au niveau national est nécessaire.

6. Principales parties prenantes

Au niveau national, les principales parties prenantes de cette Action devraient être, entre autres : les agences chargées de l'application de la loi et les institutions judiciaires connexes, y compris les unités de médecine légale et d'enquête, les procureurs et les juges ; les garde-côtes et autres autorités pertinentes ayant des fonctions de garde-côtes ou des compétences dans les secteurs

de la sécurité maritime ; les autorités portuaires et douanières, ainsi que les ministères concernés (par exemple, la défense, le transport, l'intérieur, les travaux publics et les infrastructures, les finances, les affaires maritimes, l'environnement, la pêche et le tourisme).

Au niveau régional, les différents organismes jouant un rôle important dans l'adhésion politique des États côtiers et dans la mise en œuvre des cadres politiques régionaux en matière de sécurité maritime sont, entre autres, la CEDEAO, la CEEAC, l'OACI, l'OMPI, l'OMPI et la Commission européenne : la CEDEAO, la CEEAC, l'IGAD, la COI et la SADC.

7. Risques

La fragilité des États et l'instabilité de la situation politique et sécuritaire sur l'ensemble du continent pourraient menacer la mise en œuvre de certaines composantes - ou de certaines parties de ses résultats. Les mesures d'atténuation comprennent l'élaboration d'un plan de sûreté et de sécurité pour l'action afin de garantir la sécurité des experts et des actions alternatives pour assurer la mise en œuvre partielle des activités (par exemple, les activités en ligne).

Les autorités nationales/régionales peuvent ne pas s'engager pleinement en raison de responsabilités qui se chevauchent ou d'intérêts contradictoires, ainsi que de la corruption, ce qui peut entraver l'alignement des priorités et la mise en œuvre et/ou la durabilité des activités.

Les capacités limitées aux niveaux national et régional ainsi que l'absence d'un soutien politique opportun de la part de la région pourraient également retarder la mise en œuvre. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour assurer un lien étroit entre la mise en œuvre de l'action et les dialogues politiques entre l'UE et les pays/régions bénéficiaires.

8. Contribution aux objectifs (y compris les objectifs de Global Europe, de l'INTPA et de l'UE et les montants prévus)

☒ Droits de l'homme, démocratie et bonne gouvernance

Montant : 40 Millions EUR