



Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050[®])*

« Ensemble, naviguons dans le futur... dès maintenant ! Gardez un œil sur www.au.int/maritime, et naviguez avec nous sur Twitter et Facebook en arabe, anglais, français, portugais et... kiswahili. Bon vent ! »

(Email de fin d'année envoyé le 16 décembre 2011, par S.E. M. Erastus Mwencha, Vice-président de la Commission de l'UA, à tout le personnel à travers le monde, tous les État membres et tous les partenaires.)

Table des matières

i.	REMERCIEMENTS	4
ii.	AVANT PROPOS	5
iii.	DÉDICACE	6
	RÉSUMÉ ANALYTIQUE	7
I.	INTRODUCTION	8
II.	MENACES ET VULNÉRABILITÉS	11
III.	STRATÉGIE AFRICAINE INTÉGRÉE POUR LES MERS ET LES OCÉANS - HORIZON 2050.....	12
IV.	VISION.	12
V.	ÉTAT FINAL STRATÉGIQUE.	12
VI.	BUTS	12
VII.	OBJECTIFS STRATÉGIQUES.....	13
VIII.	PRINCIPES ET VALEURS DE LA STRATÉGIE AIM 2050.....	13
IX.	PARTIES PRENANTES.	14
X.	DÉFIS ET VIABILITÉ.....	15
XI.	CADRES RÉGLEMENTAIRES EXISTANTS ET INITIATIVES EN COURS.	15
XII.	CADRE D' ACTIONS STRATÉGIQUES.	17
a)	Zone exclusive maritime commune de l'Afrique (CEMZA).	17
b)	Coopération et coordination interinstitutions et transnationale sur la sûreté et la sécurité maritime.17	
c)	Centres opérationnels maritimes régionaux	18
d)	Secteur de la pêche et de l'aquaculture.	19
e)	Stratégie intégrée en matière de tourisme et de loisir maritimes pour l'Afrique.	21
f)	Les Aquariums géants africains (GA2).....	22
g)	Stratégie africaine intégrée en matière de développement des ressources humaines.	22
h)	Gestion du risque des catastrophes.	23
i)	Manutention et expédition de substances et marchandises dangereuses.	23
j)	Délimitation des zones maritimes.	24
k)	Gouvernance maritime	24
i.	Régimes juridiques et réglementaires.	24
ii.	Soutage illégal de produits pétroliers et vol de pétrole brut	24
iii.	Blanchiment d'argent, trafic illégal d'armes et de drogue.	25
iv.	Crimes environnementaux.	25
v.	Programme de sécurité et de contrôle des conteneurs.	26
vi.	Contrôle des navires par l'État du port et du Pavillon.	26
vii.	Hydrographie, océanographie et météorologie.	26
viii.	Aides à la navigation.....	26
ix.	Piraterie et attaques armées en mer	27
x.	Terrorisme maritime.....	27

xi. Trafic et traite d'êtres humains, et demandeurs d'asile voyageant par mer.....	28
xii. Communications stratégiques et cybercriminalité.....	28
xiii. Organisation de l'espace maritime.....	29
xiv. Surveillance de l'environnement et de la biodiversité.	29
XIII. AVANTAGES ÉCONOMIQUES: CRÉATION DE RICHESSES À PARTIR DU DMA.	30
XIV. AMÉLIORATION DU COMMERCE MARITIME ET DE LA COMPÉTITIVITÉ.....	30
XV. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DES APTITUDES.	32
XVI. INITIATIVES DE SENSIBILISATION.	33
XVII. REPRÉSENTATION DANS LES INSTITUTIONS INTERNATIONALES.	33
XVIII.STRATÉGIE DES RESSOURCES.....	34
XIX. SUIVI DES RÉSULTATS ET ÉVALUATION.	35
XX. STRATÉGIE DES RISQUES.....	35
XXI. CONCLUSION.....	36

Annexe A : Acronymes.

Annexe B : Définitions.

Annexe C : Plan d'action de mise en œuvre.

i. REMERCIEMENTS

(Par S.E. M. le Vice-président de la Commission).

ii. AVANT PROPOS

(Par S.E. Mme la Présidente de la Commission).

iii. DÉDICACE

La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) est dédiée à la mémoire de tous ceux qui ont péri en mer à la recherche d'une vie meilleure, et de ceux qui ont perdu leurs vies dans les océans pendant la traite négrière, la colonisation et la lutte pour l'autodétermination et l'indépendance de l'Afrique.

Par conséquent, cette page est intentionnellement laissée vierge.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les eaux continentales, les océans et les mers d'Afrique sont sous pression. Au fil des années, les activités maritimes traditionnelles telles que la navigation ou la pêche se sont intensifiées, tandis que de nouvelles activités telles que l'aquaculture ou les énergies renouvelables en mer ont fait leur apparition. Cependant, la recrudescence des activités maritimes a lieu dans un contexte d'insécurité, de diverses formes de trafics illicites, de dégradation de l'environnement marin et de la biodiversité, ainsi que d'effets aggravés du changement climatique. Le cumul au cours de ces dernières décennies, des pertes de recettes directes du fait des activités illégales dans le domaine maritime africain se chiffre en centaines de milliards de dollars américains, sans compter les pertes en vies humaines.

Le programme de l'Union africaine (UA) pour le développement encourage, entre autres, le développement du capital humain et l'amélioration du niveau de vie. Il est inclusif et repose sur une approche axée sur le facteur à laquelle participent tous les groupes sociaux. Ce programme préconise une Afrique qui utilise ses propres ressources afin d'occuper sa place légitime dans un monde multipolaire, interdépendant et plus équitable. Dans le domaine maritime africain, les différentes activités connexes et fortement variées sont interdépendantes dans une certaine mesure, et ont toutes un impact potentiel sur les produits dérivés de cette richesse maritime à travers leurs contributions à la stabilité sociale, économique et politique, ainsi qu'à la sûreté et la sécurité. Par conséquent, l'élaboration d'une approche de la réglementation et de la gestion des questions et des ressources maritimes ne peut être la seule affaire de quelques secteurs ou industries.

Le processus d'élaboration de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) a non seulement tenu compte du potentiel considérable que possède le domaine maritime africain en matière de création de richesses, mais aussi du fait que les États membres de l'Union africaine ont en commun des opportunités et des défis maritimes, donc un grand rôle à jouer, tous autant qu'ils sont, dans la promotion de la volonté politique nécessaire à la mise à œuvre de la présente stratégie.

En conséquence, la Stratégie AIM 2050 offre un vaste cadre de protection et d'exploitation durable de l'espace maritime africain pour la création de richesses. La présente stratégie émane de divers experts africains dont des groupes de réflexion, des ONG et des universitaires, des Communautés économiques régionales (CER), des mécanismes régionaux (MR), des États membres de l'UA, des institutions spécialisées et autres acteurs majeurs tels que l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), les Associations des ports africains, l'Union des Conseils des chargeurs africains (UCCA), l'Association des armements africains (AAA), les institutions de formation maritime, tous les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, les Nations Unies, l'Organisation maritime internationale (OMI), la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation du commerce (OMC), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), la Chambre internationale du commerce (CIC), l'Association mondiale des chargeurs (ASC), l'Organisation internationale de l'hydrographie (OIH), et le secteur privé. Elle est structurée de manière à soutenir les défis et les opportunités maritimes émergentes en Afrique tout en prenant en compte les intérêts des pays non côtiers, avec un accent particulier sur la création accrue de richesses résultant d'une gouvernance durable des eaux continentales, des océans et des mers d'Afrique.

Vision clairement définie et des objectifs réalisables, y compris des objectifs intermédiaires spécifiques recherchés, des activités et des échéances en vue d'atteindre l'état final stratégique de création de richesses dans un domaine maritime africain stable et sécurisé.

« Nous adhérons sans réserve à cette initiative extrêmement importante, et tenons à assurer la Commission de notre entière collaboration. Nous invitons en outre toutes les parties prenantes à soutenir ce projet en particulier, qui va améliorer les normes mondiales de sécurité et qui fera du bien aux générations futures d'Africains. »

(Ministres et chefs de délégation ayant pris part à la première Conférence des ministres de l'UA responsables des questions maritimes connexes, Addis-Abeba (Éthiopie), 21 avril 2012).

I. INTRODUCTION

1. L'eau recouvre plus des deux tiers de la surface terrestre et influe partout sur la vie. En tant que deuxième continent en termes de superficie et plus grande île, l'Afrique et ses 43 millions¹ de km² couvrent un cinquième de la surface totale de la planète. En comptant ses îles, la longueur totale de son littoral représente plus de 26 000 miles nautiques. Trente-huit (38) pays africains sont côtiers ou insulaires, cinquante-deux (52) de ses plus de cent installations portuaires peuvent gérer des conteneurs et diverses marchandises. Alors que les navires africains représentent près de 1,2% du transport maritime mondial en nombre et 0,9% en tonnage brut, ses ports gèrent seulement 6% du trafic mondial de cargos et près de 3% du trafic mondial en conteneurs.

2. Le commerce international joue un rôle crucial dans de nombreuses économies africaines, avec plus de 90% des importations et des exportations effectuées par la mer. Au cours des quatre dernières décennies, le volume global des échanges a plus que quadruplé. 90% du commerce mondial et les deux tiers des fournitures en énergie sont effectués par voie maritime. Les océans et les mers du monde entier sont interdépendants et une quelconque action sur un espace maritime ou un domaine de la politique maritime, touchant directement ou indirectement l'espace maritime, peut avoir des effets positifs ou négatifs sur d'autres espaces maritimes ou politiques maritimes. Alors que plus de 46% des Africains vivent dans la pauvreté absolue – un chiffre qui augmente constamment –, le poisson contribue de façon vitale à la sécurité alimentaire et nutritionnelle de plus de 200 millions d'Africains et rapporte plus de 10 millions de revenu. Pourtant, l'exportation du poisson et des produits de la pêche en provenance d'Afrique n'a pas augmenté de manière significative au cours de la dernière décennie. De plus, l'utilisation de plus en plus intense des océans et des mers par différents secteurs, ajoutée au changement climatique, ont contribué à faire augmenter la pression exercée sur le milieu marin.

3. Le domaine maritime africain offre à toutes les nations africaines de grandes possibilités de croissance et un réseau de voies maritimes très importantes, tant pour

¹ Y compris 13 millions de km², de zones économiques exclusives des Etats membres de l'UA.

leur sécurité que pour leur prospérité. Il est d'une grande importance en termes de ressources naturelles et énergétiques, de commerce et d'industrie, d'activités scientifiques et de loisirs. Le commerce international par voie maritime affecte les gens et les industries à travers tout le continent, y compris des pays non côtiers. De plus, les nombreux navires, ports, chantiers navals et industries d'appoint du domaine maritime africain procurent des milliers d'emplois aux Africains. De toute évidence, l'inefficacité des industries maritimes africaines et des chaînes d'approvisionnement ainsi que les perturbations intervenant dans le domaine ont un impact en termes de coûts sur un grand nombre d'acteurs économiques de plusieurs pays africains.

4. En conséquence, le développement du domaine maritime africain exige des solutions innovantes et des systèmes de gestion rigoureux afin d'assurer sa durabilité, ainsi que la mise en œuvre des réglementations nationales, sous-régionales, régionales et internationales et autres instruments, pour faire face aux défis actuels au nombre desquels les nouvelles dynamiques mondiales (par exemple le développement de nouveaux courants d'échange, les puissances économiques émergentes, les mutations de l'environnement, etc....)

5. L'hymne de l'UA dit ce qui suit : « *Ô fils et filles d'Afrique, chair du soleil et chair du ciel, permettez-nous de faire de l'Afrique un Arbre de Vie* ». Pour ce faire, l'OUA, officiellement devenue l'UA en 2002, s'est fixé pour objectif de construire, d'ici à l'an 2025 :

« Une Afrique² unie et intégrée ; une Afrique imprégnée des idéaux de justice et de paix ; une Afrique solidaire et forte, déterminée à élaborer pour elle-même une stratégie ambitieuse ; une Afrique qui se fonde sur son intégration politique, économique, sociale et culturelle qui redonne au panafricanisme tout son sens ; une Afrique capable de tirer le meilleur parti de ses ressources humaines et matérielles, et soucieuse d'assurer le progrès et la prospérité de ses citoyens en tirant avantage des opportunités offertes par un monde globalisé ; une Afrique capable de promouvoir ses propres valeurs dans un monde riche de ses disparités³ »

6. Sept missions ont été assignées à la Commission de l'UA en vue de traduire cette vision dans les faits. Elles sont liées et englobent les idéaux de paix, de stabilité et de tous les aspects de la sécurité, en particulier de la sécurité humaine. Elles sont les suivantes :

- i. La mise en place d'une UA effective et responsable.
- ii. La réalisation d'un consensus autour d'une vision et d'un programme commun pour le continent.
- iii. La promotion de l'émergence de sociétés fondées sur les principes de la primauté du droit, de la bonne gouvernance et de la sécurité humaine.
- iv. La promotion de la coopération économique régionale en tant que fondement d'une intégration irréversible dans le continent.
- v. Le développement d'une infrastructure intégrée.

² Cette Afrique se réfère à l'ensemble de l'Afrique, y compris ses eaux intérieures ainsi que ses océans et les mers adjacentes, du Nord au Sud, d'Est en Ouest, sans distinction de race, de couleur et de religion.

³ Plan d'action stratégique de la Commission de l'Union africaine, pour la période 2004-2007.

- vi. L'examen des causes structurelles de la pauvreté et du sous-développement.
- vii. Promouvoir le dynamisme et la créativité de la culture africaine.

7. La dimension maritime de ces sept missions englobe pratiquement toutes les grandes problématiques qui se posent à l'Afrique, à savoir :

- i. Diverses activités illégales dont le déversement des déchets toxiques et pétroliers, le trafic du pétrole brut illicite, le trafic d'armes et de drogue, le trafic d'êtres humains et l'immigration clandestine, la piraterie et le vol à main armée en mer ;
- ii. L'exploitation d'énergie, le changement climatique, la protection de l'environnement ;
- iii. La recherche, l'innovation et le développement ;
- iv. Le développement du secteur maritime, notamment la compétitivité, la création d'emplois, le commerce international, les infrastructures maritimes, le transport, les technologies de l'information et de la communication et la logistique.

8. Ainsi donc, le moment est venu pour l'Afrique de repenser sa façon de gérer ses eaux continentales, ses mers et ses océans. Ces espaces constituent le pivot du développement économique et social de tous les États membres de l'UA, et jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la pauvreté et le chômage. Il est aussi urgent d'instaurer une « économie bleue » durable, version marine de l'économie verte. Toute chose qui permettrait d'améliorer le bien-être des citoyens africains, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux marins, ainsi que la dégradation de l'écosystème et de la biodiversité.

9. Compte tenu de tout ce qui précède, les chefs d'État et de gouvernement ont demandé à la Commission de l'UA, lors de la treizième session ordinaire du Sommet de l'UA « d'élaborer une stratégie globale et cohérente⁴ ». Ils ont également chargé les CER/MR de l'Afrique d'élaborer, de coordonner et d'harmoniser des politiques et des stratégies, en vue d'améliorer les normes de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique d'une part et de promouvoir l'économie maritime africaine, afin de créer plus de richesses grâce à ses mers et ses océans, pour le bien-être des populations africaines d'autre part.

10. La nécessité de la Stratégie AIM 2050 est inhérente aux objectifs et aux principes de l'Acte constitutif de l'UA (articles 3 et 4). L'article 3 du protocole relatif à l'établissement du Conseil de sécurité et de paix (CPS) de l'UA prévoit que les objectifs pour lesquels le CPS a été créé doivent inclure l'élaboration d'une politique commune africaine de défense et de sécurité (PACDS), conformément à l'article 4 (d) de l'Acte constitutif.

11. Dans le même ordre d'idée, la Stratégie AIM 2050 est conçue comme un outil pour faire face aux défis maritimes de l'Afrique en matière de développement durable et de compétitivité. Elle vise à promouvoir la création de plus de richesses grâce aux

⁴ Décision adoptée lors de la 13^{ème} Session ordinaire de la Conférence au Sommet de l'UA tenue à Sirte (Libie), en juillet 2009.

mers, océans et eaux intérieures de l'Afrique, ce en mettant en place une économie maritime prospère et en tirant le meilleur profit du potentiel des activités maritimes de manière à préserver durablement l'environnement. Il va sans dire que la préservation du milieu marin de l'Afrique est indispensable à l'amélioration de son PIB, au commerce régional et mondial, à la compétitivité, à la croissance à long terme et à l'emploi. En conséquence, le Plan d'action qui accompagne la Stratégie fait ressortir les objectifs définis et les activités y relatives, les résultats, les échéanciers et les agents d'exécution. Ces objectifs portent sur la perspective de nouvelles institutions et structures, la création de richesses et le développement des ressources humaines, ainsi que sur les activités de renforcement des capacités pour la gouvernance maritime.

12. Il est présumé que les insuffisances évidentes pour réaliser la puissance douce (soft power), comme la modicité des ressources, et des capacités, pourraient être atténuées grâce à une forte volonté politique des dirigeants africains, une coopération renforcée et une coordination efficace de toutes les politiques liées au domaine maritime à tous les niveaux de prise de décision. En outre, il est présumé que tous les instruments juridiques contraignants associés sont ratifiés (ou sont en cours d'examen pour ratification) et adoptés au niveau national.

13. Aucune disposition dans le présent document ne saurait être interprétée ou appliquée au préjudice de la souveraineté d'un État membre de l'UA, conformément au principe du droit international.

14. Avant d'identifier les avantages économiques (notamment la création des richesses provenant du domaine maritime africain) et la stratégie de mobilisation de ressources requises pour mettre en œuvre la présente stratégie, ce document devra présenter un ensemble de définitions, de menaces et de vulnérabilités dans le domaine maritime africain, l'énoncé de vision de la Stratégie AIM 2050, son état final stratégique, ses objectifs stratégiques et le cadre des actions stratégiques à mener.

II. MENACES ET VULNÉRABILITÉS

15. Le domaine maritime africain attire l'attention sur un large éventail de menaces réelles et potentielles qui pourraient se traduire par des pertes massives et infliger des dommages économiques catastrophiques aux États africains. En plus de la perte de revenus, ces menaces pourraient favoriser la violence et l'insécurité. Et notamment, le trafic de la drogue pourrait favoriser la corruption, financer le trafic illégal d'armes, corrompre la jeunesse, entraver la démocratie/l'État de droit, freiner l'économie, et déstabiliser la vie communautaire. Étant donné le nombre et la capacité sans cesse croissants des facteurs qui menacent le domaine maritime de l'Afrique, une action conséquente doit être engagée pour s'attaquer à ces problèmes aux niveaux national, régional et continental.

16. Les menaces et les vulnérabilités identifiées dans l'espace maritime de l'Afrique comprennent entre autres :

- i. Les crimes transnationaux organisés dans le domaine maritime (y compris le blanchiment des capitaux, le trafic illégal des armes et de la drogue, la piraterie et le vol à main armée en mer, le mazoutage illicite/vol du pétrole brut sur le long des

côtes africaines, le terrorisme maritime, le trafic humain, l'immigration clandestine par mer ;

- ii. La pêche illégale, non déclarée ou non réglementée (pêche INN), la surpêche et les délits écologiques et (le naufrage délibéré et le déversement du pétrole et des déchets toxiques, le nettoyage des nappes de pétrole) ;
- iii. Les catastrophes naturelles, la dégradation de l'environnement marin et le changement climatique ;
- iv. La communication stratégique et la cybercriminalité ;
- v. Le cadre juridique vulnérable ;
- vi. La mise à jour de cartes nautiques et des informations maritimes dans un certain nombre d'États membres de l'UA.

III. STRATÉGIE AFRICAINE INTÉGRÉE POUR LES MERS ET LES OCÉANS - HORIZON 2050.

17. La Stratégie AIM 2050 consiste à élaborer d'importants plans d'action, concertés, cohérents, à long terme et multidimensionnels, qui visent à atteindre les objectifs fixés par l'UA afin d'accroître la viabilité maritime pour une Afrique prospère.

IV. VISION.

18. La vision générale de la Stratégie AIM 2050 vise à favoriser la création d'une plus grande richesse des océans et des mers d'Afrique en développant une économie bleue florissante, durable, sécurisée et respectueuse de l'environnement.

V. ÉTAT FINAL STRATÉGIQUE.

19. La création intensive des richesses à partir du domaine maritime africain qui contribue positivement au développement socio-économique, ainsi qu'à plus de stabilité nationale, régionale et continentale grâce à un effort commun, concerté, coordonné, cohérent, multidimensionnel et visant à renforcer la confiance, toute chose qui permet de construire ensemble un secteur d'activités maritimes reposant sur une meilleure gouvernance maritime.

VI. BUTS

20. La Stratégie AIM 2050 vise à atteindre les buts suivants :

- i. Une compréhension globale des défis existants et potentiels, et l'allocation de ressources aux priorités identifiées dans un délai prédéterminé.
- ii. Une approche globale, concertée, cohérente et coordonnée qui améliore le secteur maritime en matière de développement environnemental et socio-économique ainsi que la capacité de générer la richesse grâce à une gouvernance durable des mers et des océans d'Afrique.
- iii. Un modèle commun pour la Commission de l'UA, les Communautés économiques régionales et les Organisations compétentes ; les États membres devant orienter la gestion du domaine maritime, la planification budgétaire et l'allocation efficace des ressources afin d'améliorer la viabilité maritime pour une Afrique intégrée et prospère.

- iv. Un plan d'activité qui spécifiera les étapes, les objectifs de renforcement des capacités et les conditions de mise en œuvre, y compris l'apport technique et financier de l'intérieur de l'Afrique et aussi des partenaires au développement.

VII. OBJECTIFS STRATÉGIQUES.

21. En accord avec les principes de l'UA, les valeurs séculaires énoncées dans l'Acte constitutif assorti de programmes applicables avec toutes les parties prenantes, les objectifs stratégiques suivants devront guider les activités de la Stratégie AIM 2050 :

- i. Mettre en place une CEMZA ;
- ii. Engager la société civile et toutes les autres parties prenantes pour une plus grande sensibilisation aux questions maritimes ;
- iii. Renforcer la volonté politique au niveau communautaire, national, régional et continental ;
- iv. Accroître la création de richesses et le niveau du commerce international et régional grâce aux ressources maritimes et aux activités de renforcement des capacités ;
- v. Assurer la sécurité et la sûreté des systèmes de transport maritime ;
- vi. Réduire les dommages environnementaux et accélérer la restauration après les catastrophes ;
- vii. Prévenir des actes illégaux et criminels en mer et coordonner/harmoniser la poursuite des auteurs ;
- viii. Protéger les populations, le patrimoine du domaine maritime africain ainsi que les biens et les infrastructures essentielles de la pollution et du dépôt des déchets toxiques et nucléaires ;
- ix. Améliorer la gestion intégrée des zones/régions côtières en Afrique ;
- x. Promouvoir la ratification, l'internalisation et la mise en œuvre des instruments juridiques internationaux ;
- xi. Assurer la synergie et la cohérence entre les politiques sectorielles au sein et entre les CER/MR ;
- xii. Protéger le droit d'accès à la mer et la liberté de transit des marchandises vers les pays sans littoral.

VIII. PRINCIPES ET VALEURS DE LA STRATÉGIE AIM 2050

22. Outre le principe « *Pense à l'Afrique avant tout* » contenu dans l'article 4 de l'Acte constitutif de l'UA, les principes et valeurs qui fondent la Stratégie AIM 2050 sont ceux contenus dans l'article susvisé. Le partage de l'information, la communication, la collaboration, la coopération, le renforcement des capacités et la coordination (IC5) restent la philosophie fondamentale, avec l'objectif général de réaliser un développement et une intégration accrue du continent.

23. Le point de départ, tel que représenté ci-dessous à la base de la pyramide inversée, est à peine visible. Toutefois que l'IC5 sera bien ancré au sein et entre les CER/MR, il sera aisé d'élargir la base et de couvrir l'ensemble du continent. La perspective de « consolidation » de la viabilité maritime telle que représentée constituera l'état final. La matrice « Urgent Vs Important » aidera à mettre en place un système fiable de priorisation de mise en œuvre pour les 8 premières années de la période couvrant 2010 à 2018.

IX. PARTIES PRENANTES.

24. Les parties prenantes des conditions maritimes améliorées comprennent les États membres de l'UA, les communautés locales, les institutions et associations régionales spécialisées, le secteur maritime africain privé, les partenaires stratégiques au développement et la communauté internationale dans son ensemble. Dans la perspective de la mise en œuvre de la Stratégie AIM 2050, il est attendu de ces parties prenantes, entre autres : (a) la transparence et l'obligation de rendre compte, (b) l'utilisation efficace et raisonnable des ressources, (c) des informations fiables et opportunes, (d) des conseils, l'encadrement et l'appui à la fonctionnalité et la durabilité institutionnelle, (e) la coopération et la coordination, et, (g) une réponse efficace et appropriée aux nouveaux défis de l'Afrique. Toute chose qui nécessitera une collaboration, une concertation, une coopération, une coordination, une cohérence et une confiance accrues à tous les niveaux au sein de l'UA, des CER/MR, des organisations africaines, des États membres, du secteur privé ainsi que des partenaires internationaux au développement, afin de promouvoir les objectifs de l'UA.

25. Le secteur maritime africain et les domaines connexes de renforcement des capacités peuvent s'énoncer davantage à travers les activités suivantes :

- i. La gouvernance maritime ;
- ii. Le commerce maritime⁵;
- iii. La sécurité et la défense maritimes (militaire et civile, protection civile) ;
- iv. La formation maritime et la recherche scientifique (hydrographie, océanographie, pêche, infrastructures côtières, recherche et transfert de technologie) ;
- v. Le tourisme maritime ;
- vi. Les industries de pêche et d'aquaculture ;
- vii. Les constructions et réparations navales ;
- viii. Le transport maritime et les services auxiliaires ;
- ix. La création de richesses ;
- x. La gestion portuaire ;

⁵ Au-delà de 95% du commerce africain.

- xi. La sécurité de la navigation maritime (avertissements radio à la navigation, les services météorologiques, les services de recherche et de sauvetage, les services hydrographiques, les aides à la navigation, la dotation en personnel navigant, etc.) ;
- xii. La promotion du pavillon africain ;
- xiii. La promotion et la protection des intérêts des chargeurs africains ;
- xiv. La promotion du bien-être des gens de mer ;
- xv. L'accès à la mer et la liberté de transit pour les États sans littoral ;
- xvi. Les activités d'exploration et d'exploitation en mer ;
- xvii. La mise en valeur des voies d'eau intérieures ;
- xviii. Le développement des infrastructures maritimes ;
- xix. La promotion de sociétés Classifications Africaines;
- xx. La promotion d'une flotte panafricaine;
- xxi. La promotion d'un Code Maritime Africain unifié et harmonisé.

X. DÉFIS ET VIABILITÉ.

26. Le principal défi de la Stratégie AIM 2050 est de réussir les quatre tests de viabilité suivants :

- i. Test d'aptitude – l'État final doit être réalisable et compatible avec le plan d'action de la Stratégie, qui est l'accomplissement et le soutien de création accrue de richesses à partir de l'espace maritime de l'Afrique pour contribuer positivement au développement environnemental et socio-économique, aussi bien qu'à une plus grande stabilité nationale, régionale et continentale.
- ii. Test d'acceptabilité – La Stratégie devra bénéficier de l'appui des États membres, des CER/MR qui doivent se l'approprier. Elle devra être rentable dans l'exécution.
- iii. Test de faisabilité – Le plan d'action doit clairement identifier les voies et moyens, ainsi que les conditions de son exécution dans des délais réalistes.
- iv. Compatibilité – La Stratégie devra être compatible avec les instruments maritimes africains et internationaux en vigueur, en tenant compte des cadres juridiques.

XI. CADRES RÉGLEMENTAIRES EXISTANTS ET INITIATIVES EN COURS.

27. La Stratégie AIM 2050 doit être interprétée et mise en œuvre en se référant à tous les cadres réglementaires de l'UA, nationaux et internationaux, et aux initiatives maritimes en cours en Afrique, qui incluent, entre autres :

- i. Les institutions et associations régionales spécialisées des Ports africains (le Protocole d'entente de l'Océan Indien, le Protocole d'entente de la Méditerranée et le Protocole d'entente sur le contrôle des navires par l'État du Port dans les régions d'Afrique de l'Ouest et du Centre (Protocole d'entente d'Abuja), qui sont des instruments signés en réponse à l'Initiative mondiale pour l'éradication des navires non réglementaires, les conditions de travail des marins et de la préservation de l'environnement marin ;
- ii. La Convention des Nations Unies sur le Contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (dite Règles de

Rotterdam (2009), la Convention des Nations Unies sur le Commerce de transit des pays sans littoral (1965) et la Convention sur la facilitation du trafic maritime international – FAL (1965) ;

- iii. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), Le Protocole d'entente sur la Création d'un Réseau d'Intégration de la Fonction de garde-côte ;
- iv. Le Colloque africain pour le pouvoir maritime (SPAS), un rassemblement périodique de chefs maritimes africains et garde-côtes ;
- v. La Stratégie régionale africaine pour la réduction des risques de catastrophe (DRR) initiée par l'UA et son Secrétariat NEPAD⁶ d'alors, en collaboration avec la Stratégie internationale des Nations Unies pour la réduction des catastrophes, la Banque africaine de développement (BAD) et le Bureau de Développement du Programme des Nations Unies pour la Prévention et le Redressement des Crises (UNDP/BCPR), ainsi que le Programme environnemental des Nations Unies (UNEP) et le Programme d'Action d'Almaty ;
- vi. La Déclaration d'Abuja pour la pêche et l'aquaculture durable en Afrique (2005) ;
- vii. Le Plan d'action de Ouagadougou de l'UA (2007) pour le combat du trafic des êtres humains, et plus particulièrement les femmes et les enfants et la Campagne de la Commission de l'UA (Commission de l'UA) contre le trafic (AU.COMMIT) (2009), lancée par le Département des Affaires sociales de la Commission de l'UA en partenariat avec Pôle développement social et humain (SHD) des Nations Unies et de l'UA ;
- viii. Le Centre multinational de coordination de la Zone "D" du Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC).
- ix. La Charte africaine du transport maritime (AMTC) de 2010, ainsi que les résolutions de Durban sur la sécurité maritime et la protection du milieu marin en Afrique ;
- x. Le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC
- xi. D'autres initiatives importantes telles que :
 - a. Les accords sur le tracé, la délimitation, et la démarcation des limites maritimes entre les États membres ;
 - b. L'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie maritime intégrée au sein du Centre régional pour l'environnement (CRE) ;
 - c. Les opérations internationales de lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée et les programmes de renforcement de capacité.

⁶ NEPAD est un programme de l'Union Africaine (AU) et depuis l'intégration officielle dans les structures et les processus de l'Union Africaine en Janvier 2012, le secrétariat du NEPAD a été rebaptisé par l'Agence de Planification et de Coordination du NEPAD (NPCA).

XII. CADRE D' ACTIONS STRATÉGIQUES.

28. Conformément aux objectifs identifiés et à l'état final de la Stratégie AIM 2050, cette section énonce les bases pour les activités nécessaires et les résultats requis dans la mise en œuvre de la Stratégie. Par conséquent, les activités et les résultats, notamment les délais d'exécution et les agences responsables sont contenus dans le plan d'action de la Stratégie AIM 2050 annexé à ce document.

a) Zone exclusive maritime commune de l'Afrique (CEMZA).

29. L'Afrique devra établir, en temps opportun, une zone maritime exclusive commune de l'Afrique (CEMZA). Cela nécessitera la mise sur pied d'un groupe de travail spécial stratégique chargé de préparer le dossier technique qui étayera la déclaration solennelle de la CEMZA. Ce dossier technique comprend les tableaux présentant les limites de la CEMZA. La zone exclusive offrira à l'Afrique d'énormes avantages géostratégiques, économiques, politiques, sociaux sécuritaires, car elle suscitera des efforts collectifs et permettra de réduire les risques de toutes les menaces transnationales, les dégâts environnementaux, la contrebande et le trafic d'armes.

30. En tant qu'espace maritime africain sans barrières, la CEMZA est un concept qui vise à « stimuler le commerce intra-africain⁷ », en éliminant ou en simplifiant les procédures administratives dans le transport maritime au sein de l'UA, l'objectif étant de le rendre plus attrayant, plus efficace, plus compétitif, et plus respectueux de l'environnement. Elle CEMZA contribuera à l'intégration du marché intérieur pour les échanges et les services maritimes intra-UA. La Commission de l'UA devra indiquer les principes directeurs pour le développement d'un environnement commun de partage d'informations pour la CEMZA. Toute chose qui devrait permettre la convergence des systèmes de contrôle existants et à mettre en place pour la sécurité et la sûreté maritime, la protection de l'environnement marin, le contrôle de la pêche, les intérêts économiques et commerciaux, le contrôle des frontières et autres activités de maintien de l'ordre et de défense.

b) Coopération et coordination interinstitutions et transnationale sur la sûreté et la sécurité maritime.

« Pour sa part, l'UA est en train de combiner ses efforts pour initier des solutions aux problèmes concernant la sécurité maritime et la sécurité, y compris ceux liés à l'état de la situation dans le domaine maritime du continent africain, en abordant la question de la Stratégie de la nouvelle Commission ».

(S.E. Amb. Ramtane Lamamra, Commissaire de la Commission de l'UA pour la paix et la sécurité, 6046^{ème} réunion du Conseil de Sécurité des Nations Unies, 16 décembre 2008).

31. L'effort vers la promotion de la coopération et de la coordination interinstitutions et transnationale sur la sûreté maritime et la sécurité doit inclure le développement d'une approche interinstitutions, une capacité de composante navale dans le cadre de la Force africaine en attente (FAA), et l'établissement d'un groupe de travail continental représentatif des chefs d'État-major des marines nationales et/ou des garde-côtes africains (CHANS) chargés d'examiner les problèmes liés à la perception des situations

⁷ Thème du 18^{ème} sommet de l'assemblée de l'Union Africaine, Janvier 2012, Addis-Abeba, Ethiopie.

et de collaborer à l'amélioration du savoir dans le domaine maritime africain, et soutenir les efforts conjoints des marines et des garde-côtes des États membres de l'UA et des partenaires internationaux. L'UA, en collaboration avec les agences maritimes à travers le continent, y compris au sein des États membres connectés terrestres, désignera des représentants appropriés au sein des CHANS. Ceux-ci s'efforceront de :

- i. Favoriser le développement des capacités requises pour réaliser une DMA efficace en Afrique.
- ii. Mettre en commun les volontés politiques régionales et nationales en améliorant la compréhension de l'importance de la DMA en tant qu'animateur critique dans la construction du domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes en Afrique.
- iii. Accroître les opérations communes de surveillance régionales en mer, et l'établissement des réseaux de marines et/ou de garde-côtes autour de l'Afrique, avec une importante fonction de poursuite transfrontalière.
- iv. Atteindre une « capacité commune de connaissance des situations » qui liera toutes les agences pertinentes et soutiendra les défis interinstitutions, en intégrant des systèmes adéquats de commande, de contrôle et de communications, les systèmes d'ordinateurs, de renseignements, de surveillance et de reconnaissance (C4ISR) pertinents et des concepts opérationnels.
- v. Promouvoir l'établissement de centres d'excellence régionaux pour la formation, les opérations et le matériel de développement sur la sûreté et la sécurité maritimes.
- vi. Promouvoir l'établissement de mécanismes d'équipes de liaison parmi les États membres voisins et au sein des CER/MR compte tenu des recommandations de l'Organisation maritime internationale sur l'accord régional sur la coopération en matière de prévention et de répression de la piraterie et des actes à main armée contre les navires (IMO MSC 1/ Circ 1333).
- vii. Établir, en collaboration avec les acteurs concernés, des accords continentaux et régionaux, des dispositions et capacités visant notamment une mutualisation des atouts à travers l'élaboration de programmes communs sur l'application des lois, les services de recherche et de sauvetage, les crises humanitaires, les services de secours d'urgence, etc.
- viii. Souligner l'urgence d'une harmonisation continentale, régionale et nationale en matière de structure des capacités des éléments des forces navales.
- ix. Renforcer la coopération à travers des organisations régionales existantes associées, avec des industries de pêche, de commerce maritime, de transport, de tourisme maritime et les universités.
- x. Apporter son soutien à une approche interinstitutionnelle complémentaire ou intersectorielle afin d'améliorer le concept de politique de gestion intégrée de la zone côtière en Afrique.

c) Centres opérationnels maritimes régionaux

32. En partenariat avec les acteurs concernés, l'UA travaille à l'établissement rapide de quartiers généraux régionaux standardisés avec des Centres opérationnels de coordination maritime (QG-COM) ayant des capacités de réaction mutualisées dans l'ensemble des CER/CER. Le QG-COM central a un double objectif : i) accroître l'efficacité et le rendement de la Force africaine en attente (FAA) lorsque les marines africaines participent à des opérations intégrées, ce qui constitue un effort d'amélioration des capacités maritimes de réaction en Afrique ; et ii) améliorer la

connaissance de la situation dans domaine maritime africain, incluant toutes les organisations et agences qui jouent un rôle majeur dans la sûreté et sécurité maritimes.

33. Pour une coordination efficiente de tous les QG-COM, ceux-ci doivent être interopérables et interdépendants par rapport au QG-COM central de l'UA afin de créer un réseau de partage d'informations sur la position. Afin de tirer parti des économies d'échelle et de la rationalisation des flux d'information, le système de contrôle en vigueur, les entités déclarantes au sein des États membres et des MR/CER devront être en harmonie et les membres du personnel pourront être mutés entre les QG-COM régionaux.

34. Tous les États membres de l'UA doivent établir un point nodal quotidien de communication et de coordination des contributions ou des réactions au niveau national. Conformément à l'article 111 de la UNCLOS, l'intention des États membres d'exécuter des opérations pour décourager ou prévenir tous actes de piraterie et attaques armées contre les navires dans les eaux territoriales et l'espace aérien d'un État membre devra faire l'objet de l'accord de cet État membre, y compris dans le cas de poursuites. Afin d'accroître les chances de parvenir à de bons résultats, tous les États membres de l'UA sont encouragés à établir des accords latéraux ou multilatéraux sur les poursuites. De plus, il faut tenir dûment compte des recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatives à l'accord régional sur la coopération en matière de prévention et de répression de la piraterie et des attaques armées contre les navires (OMIMSC 1/ Circ 1333).

d) Secteur de la pêche et de l'aquaculture.

35. En se fondant sur la Déclaration d'Abuja du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique sur la pêche durable et l'aquaculture (2005), la Conférence des ministres de l'UA en charge de la pêche et de l'aquaculture (CAMFA) de 2010, ainsi que sur l'accord des Nations Unies sur la conservation et la gestion des stocks de poissons, la Stratégie devra élaborer et mettre en œuvre une politique commune de la pêche pour la conservation, la gestion et l'exploitation des stocks de poissons conformément à l'approche de l'écosystème et du principe de précaution, pour tout le CEMZA, une fois en place.

36. Afin de décourager les activités de pêche illégales, des sanctions « suffisamment sévères comme la confiscation du produit des activités illégales des contrevenants » devraient être appliquées, selon la Déclaration de Rome sur la pêche illégale (2005), notamment la saisie des biens et la poursuite, avec de fortes amendes à titre d'indemnisation. Tous les États membres sont encouragés à signaler toute activité de pêche illégale à la Commission de l'UA afin d'envisager des actions supplémentaires renforcées et dissuasives par le biais, le cas échéant, de tous les canaux disponibles.

37. La mise en application effective du devoir universel de coopérer en matière de conservation des ressources biologiques marines est nécessaire. Ce qui rend indispensable une action coordonnée des États membres de l'UA, des MR/CER et des organisations régionales de gestion de la pêche (RFMOs) afin d'assurer et d'encourager le respect des dispositions des articles 62, 63, 64, 117 et 118 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

38. Les États membres de l'UA sont vivement invités à consentir des efforts pour dissuader les activités illégales de pêche. Les mesures recommandées incluent : (i) l'octroi des licences efficaces et le contrôle des navires autorisés à pêcher par les États du pavillon ; (ii) La transmission en temps réel des positions des navires titulaires d'une licence via un système de surveillance des navires (VMS) ; (iii) La surveillance et l'interception des activités de pêches illégales par des patrouilles des mers ; (iv) La mise en œuvre des réglementations techniques pour la sûreté des navires non conventionnels ; et (v) La promotion d'un contrôle de l'État du pavillon dans un contexte général à travers la mise en œuvre des mesures prises par les Organisations régionales de gestion de la pêche (RFMO), telles que l'établissement de listes « blanches » ou « noires » afin d'identifier les « mauvais acteurs ».

39. Il est demandé aux CER et MR de soumettre des propositions visant à développer une stratégie commune qui garantira des patrouilles en mer qui fonctionnent en permanence. Une telle action nécessite un système de communication efficace et des capacités de réaction rapides avec les OPV, les bateaux rapides, les avions de patrouille maritime, les aéronefs sans pilote (drones) et des hélicoptères, afin d'effectuer des actions de surveillance et de dissuasion. En collaboration avec les personnes intéressées, la Commission de l'UA devra préconiser la déclaration des zones de réserve marine et la mise en application du cadre réglementaire à cet effet, comme moyen de préserver la biodiversité marine africaine, de protéger les espèces marines en voie de disparition en raison d'une suractivité de pêche insoutenable en Afrique. De même, la Commission de l'UA devrait encourager l'écotourisme, et s'attaquer à une multitude de problèmes environnementaux, tels que la dégradation des sols et l'inondation des côtes, le changement climatique, et encourager la recherche scientifique sur la diversité biologique. La Commission de l'UA devra militer pour une action concertée de la communauté internationale, avec notamment la Banque maritime africaine, la Banque africaine de développement et la Banque mondiale, afin d'aider à faciliter l'éclosion de cette vision au sein des États membres.

40. Les gouvernements africains, les CER/MR et la Commission de l'UA devraient faciliter la collaboration entre les entités de recherches, fournir des fonds, expertiser et diffuser les pratiques innovantes. L'adoption de technologies de pointe est particulièrement importante pour la compétitivité du secteur maritime africain sur le marché mondial, à travers des initiatives sur la recherche et le développement, y compris par la mise en commun du savoir-faire au sein du centre africain de bases de données sur la marine.

41. En partenariat avec les acteurs concernés y compris la FAO et les RFMO, la Commission de l'UA devra promouvoir la recherche, le développement de la pêche et de l'industrie aquacole ainsi que la conservation marine. Elle devra aussi promouvoir la biodiversité et la préservation des écosystèmes marins, ainsi que la protection des espèces menacées et l'environnement dont elles dépendent.

42. La pêche et l'aquaculture des lacs, réservoirs, rivières, bassins et autres zones humides ont contribué à hauteur de 25% (34 millions de tonnes métriques) à la production mondiale de la pêche en 2003⁸. Les pêches continentales et l'aquaculture peuvent jouer un rôle essentiel dans l'économie des CER/MR et des États membres de l'UA. Si les pêches artisanales continentales et l'aquaculture sont soutenues et bien

⁸ FAO 2004.

gérées, les activités connexes joueront un rôle important en générant des richesses et en soutenant la croissance économique. Avec les acteurs concernés, la Commission de l'UA devra alors encourager tous les États membres à poursuivre le développement des activités de pêches continentales et l'aquaculture.

43. La Commission de l'UA s'emploie à rechercher un niveau approprié d'indemnisation pour les cinq décennies de pertes dues aux activités de pêche illégales et à la surpêche dans le domaine maritime africain. Un fond d'indemnisation devra voir le jour, et les recettes investies dans le développement des industries de pêche durable à travers l'Afrique.

44. Par souci d'efficacité, toute analyse visant à informer les décideurs politiques doit être basée sur des données fiables et précises. Actuellement, le suivi des performances du secteur est très limité, sinon inexistant. Théoriquement, il y a lieu de renforcer des bases de données régulièrement mises à jour et analyser les tendances permettant d'interpréter les données collectées. Il existe une multitude d'informations utiles et pertinentes sur le continent.

45. La Commission de l'UA s'emploie à établir un point nodal pour contenir les données du secteur maritime. L'objectif poursuivi étant d'intégrer des initiatives existantes, mais disparates, afin de faciliter l'accès aux données primaires pour les autorités publiques, les services maritimes, les industries et les chercheurs.

e) Stratégie intégrée en matière de tourisme et de loisir maritimes pour l'Afrique.

46. Le tourisme en Afrique est prometteur, mais souvent sous-estimé. Ces dernières années, le grand potentiel du tourisme et des voyages sur le continent est sans égal. Quantitativement, l'Afrique reçoit plus de touristes que les Caraïbes, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud réunies. Ce type de développement plaide en faveur du renforcement des investissements dans le tourisme. En effet, le tourisme crée des emplois et des opportunités pour l'entrepreneuriat, il réduit la pauvreté, favorise la stabilité, préserve le patrimoine et la culture et permet de tisser des liens mondiaux. En dépit de tout cela, il y a beaucoup à faire dans le secteur du voyage et du tourisme. Ainsi, la Commission de l'UA devra collaborer avec l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies en vue d'entretenir un tourisme marin durable en Afrique.

47. L'activité de loisir maritime peut être définie comme l'activité comprenant toutes les installations de loisirs le long ou à proximité des zones côtières ainsi que le tourisme de croisière. Il comprend donc toutes les activités régies par le milieu marin et les ressources marines, y compris l'écologie maritime et les activités connexes telles que le surf, la pêche, la voile, la plongée sous-marine et autres.

48. Par conséquent, la Commission de l'UA devra s'engager à satisfaire à la nécessité de développement d'un tourisme maritime et d'une stratégie globale de loisir pour le continent (avec des évaluations d'impact environnemental) qui devra prendre en compte les points suivants :

- i. Une compréhension commune du concept du tourisme maritime dans le contexte du continent ;

- ii. L'examen des tendances de marché liées au tourisme maritime et de loisirs dans le contexte du continent ;
- iii. Le potentiel social et économique du tourisme maritime et de loisirs pour le continent ;
- iv. L'évaluation du tourisme maritime et des installations de loisirs dans le continent et la possibilité d'amélioration ;
- v. L'analyse sur le tourisme maritime et les loisirs en vue d'élaborer une vision appropriée, une stratégie, un plan d'organisation et un plan d'action pour le tourisme maritime durable et viable sur le continent ;
- vi. La culture des ressources humaines pour des loisirs nautiques et la capacité d'analyse d'affaires pour soutenir le tourisme maritime et de loisirs.

f) Les Aquariums géants africains (GA2).

49. Les vingt-quatre dernières années ont connu la renaissance de l'aquarium marin. En effet, les Aquariums géants africains (GA2) sont un concept visant à construire une galerie d'aquariums rentables. Les aquariums sont conçus en tenant compte des conditions du milieu marin local et, outre leur double rôle éducatif et récréatif, ils constituent une entreprise génératrice de revenus et d'emplois.

50. En partenariat avec les organisations de conservation internationales et les acteurs concernés, la Commission de l'UA devra encourager tous les États membres à construire un aquarium géant avec une vue panoramique sur le milieu marin, qui constituera une plus-value essentielle pour les villes sélectionnées à cet effet.

g) Stratégie africaine intégrée en matière de développement des ressources humaines.

51. Il existe actuellement peu d'études qui pourraient concrètement permettre de définir la chaîne de valeur du développement des ressources humaines dans le secteur maritime africain. Ainsi, il n'existe pas de modèles spécifiques de développement de ressources humaines dans ce secteur, qui permettrait l'élaboration d'une stratégie globale à cet effet, pour orienter le développement des ressources humaines et dès lors faire reconnaître la contribution du secteur maritime à l'économie continentale. Par conséquent, il est nécessaire d'élaborer une stratégie intégrée des ressources humaines pour le secteur maritime afin de soutenir la fourniture des compétences et des capacités humaines dans tout le secteur maritime, prenant en compte l'équilibre hommes-femmes au sein de la chaîne des valeurs maritimes, y compris le secteur du transport maritime et de la logistique, des activités en haute mer, de la pêche, du tourisme, des loisirs, de la sûreté et de la sécurité.

52. La Commission de l'UA devra effectuer un travail de recherche pour fédérer les différents programmes de développement des ressources humaines des États membres et explorer les possibilités de croissance économique et les opportunités de création d'emplois, et beaucoup plus dans la chaîne de transport maritime.

53. La Commission de l'UA devra se pencher sur le besoin de protéger les niveaux actuels d'emplois et pouvoir être un catalyseur pour la croissance et le développement à travers tous les secteurs de l'industrie maritime, y compris les ressources marines, le tourisme, la manufacture, la construction. Ce qui fera du secteur maritime le nouveau moteur de création d'emplois.

54. La Stratégie africaine de développement des ressources humaines liée aux activités maritimes devra examiner les questions suivantes :

- i. La nature de l'industrie maritime en Afrique, y compris les besoins en ressources humaines ;
- ii. L'identification des principales sources des avantages tirés de la compétitivité ;
- iii. La nature de l'investissement nécessaire dans l'éducation et la formation du personnel du secteur maritime y compris dans l'administration maritime, la sécurité maritime, etc. ;
- iv. Les stratégies visant à renforcer les compétences dans le secteur maritime.
- v. Des conditions de travail favorables pour susciter de nouveaux intérêts dans le secteur maritime ;
- vi. La compétitivité du personnel africain qualifié dans le secteur maritime ;
- vii. L'amélioration des relations entre l'industrie maritime, les universités, la formation continue ;
- viii. Le mécanisme d'évaluation des connaissances acquises ;
- ix. L'appui aux programmes de recherche dans le domaine maritime ;
- x. La collecte des données et des informations statistiques pour l'amélioration des politiques maritimes.

h) Gestion du risque des catastrophes.

55. En collaboration avec les acteurs concernés tels que l'Organisation mondiale de la météorologie (OMM), la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO et l'OMI, la Commission de l'UA devra encourager et appuyer la mise en œuvre d'une stratégie multisectorielle et multidisciplinaire continue et intégrée concernant la gestion du risque des catastrophes en Afrique, avec des mesures visant à réduire et prévenir les risques de catastrophes, à diminuer la gravité et les conséquences d'une catastrophe, à assurer la préparation aux situations d'urgence, la réaction rapide et efficace aux catastrophes, la reprise d'activité et la réadaptation après une catastrophe dans le domaine maritime africain. À cet égard, il convient de tenir compte des capteurs d'alerte rapide ainsi que des centres de communication et de s'appuyer sur le concept de secours aux sinistrés et d'aide humanitaire en mer.

56. En collaboration avec les acteurs concernés, la Commission de l'UA devra aussi (a) s'employer à établir et constamment mettre à jour le programme de coopération et de coordination entre les États membres afin de renforcer la coopération régionale, surtout entre les États qui partagent des frontières communes et des zones de recherche et de sauvetage ; (b) conduire des exercices ordinaires et inclusifs de gestion des risques maritimes, dans les zones maritimes régionales et nationales ; (c) veiller à la conformité de ces actions avec les conventions internationales pertinentes.

i) Manutention et expédition de substances et marchandises dangereuses.

57. La manipulation et l'expédition de matériels dangereux et de marchandises dangereuses sont un problème d'une extrême gravité qui requiert des États membres de l'UA la conformité aux exigences réglementaires, et notamment le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). Toute personne appelée à manipuler des matériels dangereux ou des marchandises dangereuses est soumise au

respect des exigences réglementaires, conformément à la Convention de Bâle et à la Convention de Bamako (1996) concernant l'interdiction d'importation vers l'Afrique et le contrôle des mouvements transfrontaliers et la gestion des déchets dangereux en Afrique. La Commission de l'UA devra encourager les États membres à assurer, à travers des législations appropriées et en collaboration avec les acteurs concernés, la sécurité de la manipulation et du transport des substances et marchandises dangereuses.

j) Délimitation des zones maritimes.

58. Grâce au programme transfrontalier de l'UA et en conformité avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Commission de l'UA devra s'employer à faire résoudre de façon pacifique les problématiques liées à la délimitation des zones maritimes entre les États membres, y compris dans les baies, les estuaires, les eaux intérieures (lacs et fleuves).

59. Les États membres devront être encouragés à revendiquer leurs limites maritimes extérieures respectives, y compris leur plateau continental étendu. Les États membres sont invités à accepter et exécuter toutes ces responsabilités qui émanent de l'établissement de zones maritimes telles que prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les Conventions maritimes internationales.

k) Gouvernance maritime

i. Régimes juridiques et réglementaires.

60. L'UA devra encourager les États membres à élaborer des cadres juridiques pour la coordination des interventions des États en mer et dans les eaux intérieures, et les actions subséquentes. En outre, elle devra encourager de façon active et permanente, des niveaux élevés d'engagement au sein des CER/MR et autres initiatives régionales, y compris les ORGP, afin d'harmoniser les législations maritimes nationales et de renforcer les synergies stratégiques bilatérales et régionales, y compris la signature et la ratification des instruments internationaux pertinents par les États membres. La Commission devra encourager les CER/MR et les États membres à tirer pleinement parti des dispositions contenues dans ces différents instruments internationaux. Parallèlement aux initiatives visant à s'attaquer aux causes profondes de la piraterie et d'autres crimes maritimes, les États membres de l'UA devront être encouragés à mettre en place les cadres juridiques requis pour la poursuite des auteurs de ces crimes.

ii. Soutage illégal de produits pétroliers et vol de pétrole brut

61. Outre l'examen global de la question du sous-développement et de l'insécurité dans le Golfe de Guinée, seule une action concertée, coordonnée et soutenue par tous les acteurs concernés peut permettre de trouver une solution au problème du soutage illégal de produits pétroliers et du vol de pétrole brut. De telles actions concerneraient à la fois la demande et l'offre. Cela nécessiterait aussi de se pencher sur les causes profondes du problème. S'inspirant du succès de la campagne contre les « diamants de la guerre », la Commission de l'UA et les acteurs concernés devront développer des stratégies régionales sur la sécurité énergétique afin de remédier au soutage illégal de

produits pétroliers et au vol de pétrole brut, en axant son action sur le marché du soutage illégal et du vol du pétrole brut.

62. Les CER/MR et les États membres concernés devront s'efforcer de développer et étendre les systèmes de surveillance côtiers en partageant les mécanismes et les informations avec les parties concernées. Les détecteurs et les UAV, équipements de surveillance non sophistiqués et relativement peu coûteux, pourront être déployés afin de prévenir les actes de vandalisme sur les oléoducs et garantir la traçabilité des mouvements de marchandises suspectes.

iii. Blanchiment d'argent, trafic illégal d'armes et de drogue.

63. Un développement accru et soutenu est nécessaire à travers les CER et les MR, afin de garantir un cadre juridique de prévention visant à combattre le blanchiment d'argent, les activités illégales liées au commerce d'armes et le trafic de drogue, et les crimes qui en découlent. La mise en commun des informations devra être promue parmi les pays concernés afin de démanteler les réseaux de trafiquants. En partenariat avec les acteurs concernés (Interpol, etc.), la Commission de l'UA devra mettre sur pied un réseau de surveillance de crimes équipé de moyens C4ISR afin d'améliorer l'information, surveiller les activités suspectes, échanger les preuves, faciliter la coopération juridique, et renforcer les efforts nationaux et régionaux contre ces crimes organisés. Un tel réseau transsaharien de surveillance devrait assurer une première réaction pratique à un problème en recrudescence ; un tel dispositif d'alerte rapide, lié au système continental d'alerte rapide de l'UA (SCAR), aidera à évaluer les situations qui commandent une enquête minutieuse.

64. Sur un plan national, les États membres devront être encouragés à renforcer les sanctions liées au blanchiment d'argent, au commerce illégal d'armes et au trafic de drogue. Les États membres devront s'efforcer d'harmoniser les politiques et les lois dans ce domaine afin de freiner ces crimes transfrontaliers, s'inspirant des travaux de Groupe des États contre la corruption (GRECO) et du Conseil de l'Europe, qui effectue des évaluations et des examens par les pairs afin de s'assurer que les États membres disposent d'un système efficace pour lutter contre la corruption, le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme. L'UA a mis en place un mécanisme d'examen, appelé le Mécanisme d'évaluation par les pairs (MAEP), dont le mandat peut être étendu.

iv. Crimes environnementaux.

65. La Commission de l'UA devra mettre au point un mécanisme afin de détecter et poursuivre les cas de déversement de déchets toxiques dans le domaine maritime africain, avec la plus ferme résolution d'exiger l'indemnisation. La Commission de l'UA, avec les partenaires concernés, devra soutenir le mécanisme conjoint d'application (NEPAD) des Conventions de Nairobi⁹ et d'Abidjan¹⁰ sur l'application des composantes environnementales marines et côtières du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique. Un appui sans réserve devra aussi être apporté à l'initiative environnementale du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique et à la

⁹ La Convention de Nairobi est la Convention pour la Protection, la gestion et le développement de la marine et de l'environnement côtier de l'Afrique de l'Est.

¹⁰ La Convention d'Abidjan est la Convention pour la coopération, la protection et le développement de la marine et de l'environnement côtier des régions d'Afrique centrale et de l'Ouest.

Déclaration de Syrte sur l'agriculture et l'eau, sur une protection et une gestion globale de l'environnement.

v. Programme de sécurité et de contrôle des conteneurs.

66. Afin d'empêcher les trafics d'armes, de drogue et autres activités illicites, la Commission de l'UA devra s'efforcer d'établir un programme efficace de sécurité et de contrôle dans les États côtiers autour de l'Afrique.

vi. Contrôle des navires par l'État du port et du Pavillon.

67. Sur la base d'initiatives telles que les Protocoles d'accord pertinents sur le contrôle par l'État du port, la Commission de l'UA devra s'efforcer de soutenir les CER/RM et les États du pavillon dans l'effort d'éradiquer les pratiques de transport maritime non conformes aux normes, et d'accroître la sécurité et la sûreté, la protection de l'environnement marin de la pollution, et l'amélioration des conditions de travail et de vie des personnels à bord des navires. Par ailleurs, en se fondant sur l'accord sur les mesures étatiques portuaires (2009) visant à empêcher, dissuader et éliminer la pêche illégale, la Commission de l'UA devra s'efforcer d'assurer que les États membres adhèrent à ces accords et qu'ils sollicitent l'assistance des partenaires pour l'application de l'article 22 (exigences des États en développement). Le renforcement des inspections par l'État du pavillon et le contrôle des navires par l'État du port permettront d'accroître la sûreté et la sécurité maritimes, la protection de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de travail sur les navires.

vii. Hydrographie, océanographie et météorologie.

68. La Commission de l'UA devra exhorter les États membres concernés à adhérer à l'Organisation hydrographique internationale (OHI), à l'Organisation mondiale de la Météorologie (OMM) et à la Commission intergouvernementale de l'Océanographie de l'UNESCO (CIO), afin d'accroître la sécurité maritime, l'efficacité, la protection et l'utilisation durable de l'environnement marin. Cela permettrait de créer un environnement global dans lequel les États membres côtiers de l'UA fourniraient des données hydrographiques adéquates en temps opportun, ainsi que des produits et services, et assureraient leur plus large usage.

viii. Aides à la navigation.

69. La Commission de l'UA devra lancer un appel pressant aux États membres parties à l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) pour permettre aux États membres côtiers ainsi qu'aux États non côtiers concernés de promouvoir la sécurité maritime de navigation, la protection et l'utilisation durable de l'environnement marin par :

- i) La mise en place d'aides appropriées à la navigation, en fonction du volume du trafic et du degré de risque ;
- ii) La réalisation du maximum d'harmonisation en matière d'aides à la navigation, en tenant compte des recommandations et directives¹¹ lors de la conception de ces aides ;

¹¹ Recommandations et directives de l'AISM.

- iii) L'obtention des informations relatives aux aides à la navigation à mettre à la disposition de toute partie intéressée ;
- iv) La mise au point d'un système de repérage des navires lorsque l'exigent le volume ou les risques du trafic :
 - a) ce système doit respecter les directives de l'OMI,
 - b) les Administrations doivent préconiser l'utilisation de ce système par les navires.

ix. Piraterie et attaques armées en mer

70. Depuis 2008, l'UA préconise une approche globale quant à la lutte contre la piraterie et les attaques armées en mer. L'UA soutient totalement le travail du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (GCPCS), ainsi que toutes les initiatives de l'OMI visant à combattre les actes de piraterie et de vols armés contre les navires, y compris les meilleures pratiques de protection (MPP) contre les actes de piraterie¹² dans les zones à haut risque (ZHR) et le Code de conduite de Djibouti concernant la répression de la piraterie et des attaques armées contre des navires dans l'ouest de l'océan Indien et dans le golfe d'Aden. Par conséquent, l'UA devra encourager les États membres, compte tenu de leurs ressources disponibles et les priorités y afférentes, de leurs lois et réglementations nationales respectives, et des règles sur le droit international applicable, en coopération avec l'Organisation maritime internationale et toutes autres organisations concernées, à mutualiser leurs atouts afin de coopérer le plus largement possible à la répression de la piraterie et des attaques armées contre les navires. Ce en vue de : a) encourager la participation aux charges, (b) repérer les flux financiers, (c) partager et rapporter les informations utiles ; (d) interdire les navires ou les avions suspectés de se livrer à la piraterie ou aux attaques armées contre les navires ; (e) appréhender et poursuivre des personnes commettant ou sur le point de commettre un acte de piraterie ou une attaque armée contre des navires, (f) faciliter le soin, le traitement et le rapatriement des gens de mer, pêcheurs, autres personnels de bord et passagers sujets à la piraterie ou à des attaques armées contre des navires, notamment ceux qui ont fait l'objet de violence.

71. La Commission de l'UA continuera d'apporter appui et assistance technique aux États africains exposés à la violence afin de renforcer leurs capacités à assurer efficacement des patrouilles côtières et maritimes. À cet égard, une attention particulière doit être accordée à la création de Marines / Corps de garde-côtes efficaces.

x. Terrorisme maritime.

72. Au cours de la dernière décennie, il y a eu des développements majeurs dans la régulation dans le domaine du transport maritime international, particulièrement avec l'introduction du Code de la sécurité des navires et des installations portuaires de l'Organisation maritime internationale. Ainsi, les États membres de l'UA qui n'ont pas encore mis en œuvre ce Code doivent rapidement avancer dans ce domaine, et introduire des mesures maritimes et des mesures de sécurité.

73. Conformément au cadre stratégique des Nations Unies sur la lutte contre le terrorisme, la Commission de l'UA, les CER/MR et les États membres s'efforceront

¹² Disponible pour téléchargement à l'adresse Internet : www.au.int/maritime.

d'appuyer le Centre africain d'études et de recherche sur le terrorisme (CAERT) dans l'opérationnalisation du système d'alerte rapide ainsi que toutes les activités listées dans le plan stratégique du Centre.

74. L'UA devra faire un appel conséquent pour l'adoption des mesures préventives assorties des efforts visant à examiner les revendications réelles ou perceptibles, ainsi que les conditions sociales, économiques et politiques sous-jacentes qui ont cours dans le continent. En conséquence, la Commission de l'UA, les CER/MR et les États membres accorderont en priorité une attention à la résolution des questions sous-jacentes propices à la propagation du terrorisme sur le continent, ainsi qu'au respect des droits de l'homme et de l'État de droit. Ces questions comprennent : la pauvreté extrême, les conflits prolongés et non résolus, la déshumanisation des victimes du terrorisme, l'absence d'État de droit et la violation des droits de l'homme, la discrimination nationale et religieuse, l'exclusion politique, la responsabilité sociale des entreprises, la marginalisation socio-économique et la mauvaise gestion des affaires publiques.

xi. Trafic et traite d'êtres humains, et demandeurs d'asile voyageant par mer.

75. Le trafic d'êtres humains est un crime visé par de nombreux instruments internationaux. Parmi ceux-ci, il y a la Convention des Nations Unies contre le crime transnational organisé et son protocole pour empêcher, supprimer et punir le trafic d'êtres humains, spécialement celui des femmes et des enfants (2000) ; l'initiative globale des Nations Unies visant à combattre le trafic d'êtres humains (2004) et dans le contexte africain, le Plan d'action de Ouagadougou visant à combattre le trafic d'êtres humains, spécialement les femmes et les enfants (2006). L'ONUDC a élaboré un manuel sur les meilleures pratiques contre le kidnapping à l'intention des autorités chargées de réprimer et de combattre le kidnapping.

76. Pour s'attaquer au fléau du trafic d'êtres humains, une partie importante de la réflexion consistera en une prise de conscience, à travers les médias et un travail sur la formation dans les pays d'origine et de transit pour aborder la question du trafic d'êtres humains. La Commission de l'UA travaille afin de prendre en compte les causes enracinées du trafic d'êtres humains, qui comprennent la pauvreté extrême, la mauvaise distribution des richesses, le chômage, les conflits armés, les systèmes d'application des lois inefficaces, un environnement dégradé, des sociétés sous la pression, la corruption, le manque d'éducation, le manque de respect des droits de l'homme, la discrimination, l'augmentation du commerce et du tourisme sexuels.

77. La Commission de l'UA en collaboration avec les acteurs concernés devra continuer à assister les États membres en mettant en œuvre et en développant des politiques de migration visant à freiner le trafic d'êtres humains, spécialement les femmes et les enfants.

xii. Communications stratégiques et cybercriminalité

78. La téléphonie mobile et Internet ont joué un rôle positif dans le soutien des populations rurales à assurer leurs subsistances, particulièrement les femmes et les hommes d'affaires de petite échelle en Afrique, où les téléphones mobiles sont le moyen de communication le plus largement répandu. Cependant, alors que cet

avantage technologique reste à être pleinement exploité en faveur de l'industrie maritime, celle-ci s'expose à de nombreux risques comme les cyber-attaques et crimes connexes.

79. La cybercriminalité est une question particulièrement préoccupante pour l'UA. En raison de la nature transfrontalière de ce problème, l'UA devra encourager les États membres, le secteur privé et la société civile à travailler de concert pour renforcer la lutte contre la cybercriminalité.

80. Afin d'empêcher, de lutter et de réagir contre les cyber menaces, l'UA devra encourager la coopération entre les CER/MR et les États membres, avec la coopération de l'Union internationale des télécommunications, le Partenariat multilatéral international contre les cyber-menaces et l'Office des Nations Unies de lutte contre la drogue et le crime. Cette coopération envisagée assistera les États membres de l'UA dans la réduction des risques issus de la cybercriminalité à travers des initiatives comme la génération de bases de données maritimes, l'échange d'informations maritimes. L'UA, les CER/MR et les États membres devront régulièrement effectuer des cyber-exercices multiagences qui visent à améliorer les technologies de lutte contre ce fléau.

xiii. Organisation de l'espace maritime.

81. L'organisation de l'espace maritime est un processus d'organisation global, flexible, intégré, cohérent, écosystémique et transparent qui se fonde sur des principes scientifiques objectifs. Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'action et de la définition de l'espace prévu pour chaque activité, ce processus tient compte de la classification des différentes utilisations actuelles, et permet de démarquer les zones de future utilisation dans le domaine maritime africain. Toute chose qui aidera l'UA, les CER/MR et les États membres à adopter une ligne d'action pour mieux planifier une utilisation et une protection durables des aires maritimes – pour les générations africaines d'aujourd'hui et de demain. Dans le cadre de la Stratégie AIM 2050, l'organisation de l'espace maritime vise à assurer un équilibre d'intérêt entre les différents secteurs concernés, de sorte que : a) l'espace et les ressources marines soient utilisés de façon rationnelle et durable ; b) les décisions se prennent sur la base des données fiables et d'une connaissance profonde des mers et des voies d'eau intérieures ; et c) les investisseurs bénéficient d'une sécurité juridique, propice au développement de l'économie bleue de l'Afrique.

xiv. Surveillance de l'environnement et de la biodiversité.

82. Le continent africain dépend d'un domaine maritime respectueux de l'environnement et de biosystèmes autodépendants qui abritent plusieurs types d'organismes. D'où la nécessité de préserver et de protéger les espèces biologiques en : a) veillant à une utilisation, une conservation et une régénération durables des ressources marines ; b) assurant la promotion de l'importance économique, sociale et environnementale des mers et voies d'eau intérieures ; c) établissant une échelle d'indicateurs permettant d'évaluer la durabilité de l'efficacité des activités et leur monitoring. L'UA, les CER/MR et les États membres doivent soutenir de tels efforts qui nécessitent des connaissances en évaluation et une compréhension parfaite des changements naturels et artificiels de la biodiversité du domaine maritime africain. Grâce à une approche innovante de monitoring et d'évaluation, basée sur un

ensemble d'indicateurs, ainsi que d'essai pratique de techniques de monitoring et d'évaluation, en collaboration avec les partenaires internationaux concernés, l'UA aura la charge d'élaborer des principes d'évaluation de la préservation de la biodiversité du domaine maritime africain, y compris les espèces et l'habitat, et des impacts des différentes activités humaines.

XIII. AVANTAGES ÉCONOMIQUES: CRÉATION DE RICHESSES À PARTIR DU DMA.

83. Il ne peut pas y avoir de développement social durable sans paix et sécurité, et sans développement et autonomisation, il ne peut y avoir de paix durable. Par conséquent, afin de favoriser la viabilité maritime en Afrique, en comptant sur le rapport sécurité/développement social, la Commission de l'UA devra constituer un Groupe de travail de visionnaires multisectoriels de l'industrie maritime (GTVIM). Celui-ci aura pour mission de réfléchir à la stratégie à mettre en place dans le domaine maritime, en vue : a) d'évaluer sur un large éventail l'activité actuelle du secteur maritime, gardant à l'esprit le potentiel de développement futur par la création de richesses durables dans le domaine maritime africain ; b) de définir les conditions d'une meilleure compétitivité de l'industrie maritime africaine dans le commerce international et régional ; c) de faire de celle-ci une source durable de ressources alimentaires et d'énergie. Cela nécessiterait d'identifier les secteurs avec le potentiel de croissance le plus fort (comme les ports, l'aquaculture, l'énergie renouvelable, les télécommunications sous-marines, le tourisme et la biotechnologie marine) ainsi que la durabilité et la sécurité de l'offre d'énergie africaine non seulement des hydrocarbures, mais aussi des ressources marines renouvelables qui pourraient supporter le développement économique et la création durable d'emplois.

XIV. AMÉLIORATION DU COMMERCE MARITIME ET DE LA COMPÉTITIVITÉ.

84. La part de l'Afrique dans le commerce international est en moyenne de 3%, pendant que la moyenne des échanges commerciaux interafricains est autour de 10% du commerce total africain. De plus, la part de l'Afrique dans les exportations mondiales a décliné au fil des années – demeurée stable à une moyenne de 2,5%, elle a connu un net déclin de 10% dans les années 1950. En outre, l'Afrique n'attire que 2-3% des investissements directs étrangers (IDE) et contribue à hauteur de 1% du PIB mondial. Il est donc impératif, pour l'Afrique, de faire des progrès significatifs dans sa compétitivité. Afin d'y parvenir, il est nécessaire de contrer les divers paramètres qui nuisent à la compétitivité du continent, aux performances commerciales et au développement économique. À cet égard, l'amélioration des capacités d'accès et d'exploitation du domaine maritime africain offre des opportunités économiques substantielles et potentielles avec d'importantes améliorations soutenant également des efforts afin d'alimenter le commerce interafricain et la création d'une zone de libre-échange (ZLE)¹³. Compte tenu de la performance commerciale africaine, le continent devra faire en sorte que son industrie maritime de transport (construction de navire, équipement, ports) soit plus compétitive au niveau régional et sur les marchés mondiaux.

¹³ La sixième session ordinaire des ministres africains qui s'est tenue à Kigali du 29 Octobre - 2 Novembre 2010, a pris la décision accélérer la mise en place d'une zone de continentale africaine de libre-échange (ALE), qui a ensuite été approuvée par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA.

85. Bien que les ports maritimes internationaux jouent un rôle vital dans le développement du commerce mondial, la plupart des ports en Afrique sont petits et très peu sont capables d'accueillir et de manipuler les plus gros navires. Outre les raisons géographiques et d'enlisement, un grand nombre de ports souffrent également de contraintes liées à la capacité et à la contre performance des services proposés (comme la durée de l'entreposage des véhicules au port). Compte tenu de la taille de nombreux ports africains et du mauvais état du réseau routier, le volume du trafic de conteneurs passant par ces ports est bien moins important que leur capacité de manutention. Actuellement, les voies navigables continentales sont sous-exploitées et dans la majorité des cas peu développées, ce qui complique davantage les échanges entre les pays africains. Les rivières et les lacs, moyens de transport peu coûteux, pourraient suppléer aux ports et fournir d'énormes perspectives d'accès dans les pays non côtiers. Cependant, l'exploitation de ces voies navigables intérieures constitue l'un des maillons faibles dans le système de transport. De plus, l'amélioration de la connectivité et la réduction des contraintes d'accès au sein et entre les pays africains vers des destinations du marché intérieur et extérieur devraient grandement renforcer la compétitivité des pays, des régions et du continent.

86. En coopération avec les acteurs concernés, comme la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO, un Institut africain dynamique et pluridisciplinaire de recherche pour les océans et les mers (IAROM), devra être mis en place le plus rapidement possible par la Commission de l'UA afin d'entreprendre des études scientifiques et techniques sur le milieu marin et des activités de recherche dans tout le domaine maritime africain. Cet institut aura pour mission de promouvoir la recherche scientifique et la compréhension de l'environnement pour la protection, l'activité économique ou la conservation. Il s'agira aussi d'intensifier la recherche des réserves minérales sous-marines dans tout le domaine maritime africain.

87. La Commission devra encourager les États à élaborer une politique des retombées industrielles (PRI), une politique basée sur la force du marché qui devra veiller à ce que les États bénéficient de tous les achats effectués dans le secteur de la marine. La PRI exigera que les entreprises non africaines qui gagnent des parts de marché dans le secteur maritime avec des États membres de l'UA, s'engagent dans des activités commerciales dans ledit État membre à la même valeur que le contrat qu'ils ont conclu, pendant une période déterminée (par exemple, ils doivent acheter des biens et des services de l'entreprise dudit État membre). Les obligations résultant de la politique des retombées industrielles n'ont pas vocation à être des engagements contractuels ni partie intégrante aux contrats.

88. À cet égard, la Commission de l'UA devra développer un plan stratégique ICAM (programme de gestion intégrée des zones côtières) afin de prévoir la meilleure valeur à long terme, une utilisation rationnelle des ressources naturelles marines et l'entretien permanent de l'environnement naturel le plus bénéfique. Ce plan ICAM devra prendre en compte, coordonner et intégrer les intérêts de tous les secteurs économiques concernés de façon à établir un équilibre entre les conditions spéciales liées à la conservation des ressources marines et le développement économique. Le plan devra concilier les différents secteurs assurant l'exploitation de ressources marines comme les secteurs de la pêche, du tourisme, le pétrole, l'exploitation minérale et l'exploitation de gaz, la recherche scientifique et le transport maritime.

89. Une connaissance suffisante des ressources marines est la condition préalable à la gestion de telles ressources. La connaissance des traditions locales peut jouer un rôle majeur dans la gestion des ressources marines. Lors de la conception du plan ICAM, la Commission de l'UA devra, autant que possible, faire usage de la connaissance des traditions locales disponibles.

90. Par ailleurs, il sera nécessaire de mieux comprendre les besoins des PME opérant dans le secteur maritime en termes d'accès aux financements, à de meilleurs cadres réglementaires et d'établissement de meilleurs liens avec les chaînes de valeur régionales.

91. S'agissant de la facilitation du commerce maritime, l'accent doit être mis sur la mise en place d'infrastructures et d'équipements d'appui aux activités des chargeurs, y compris des guichets uniques maritimes, des plateformes logistiques (ports secs, gares de fret, entrepôts, dispositifs de localisation par satellite des conteneurs).

XV. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DES APTITUDES.

92. La Commission de l'UA devra encourager la coopération sous-régionale dans la construction et l'équipement des navires de commerce standardisés, des patrouilleurs et autres navires de guerre, des machineries et installations électriques et engins de sauvetage en Afrique. Les efforts doivent s'intensifier avec les CER/MR et les États membres, afin d'améliorer considérablement les parts de l'Afrique dans la propriété mondiale de navires, en tonnage brut de 0,9% à au moins 7% en 2050.

93. Afin d'améliorer un ou plusieurs aspects du secteur maritime des REC/MR ou des États membres et faciliter la discussion entre les acteurs ayant des responsabilités maritimes, la Commission de l'UA devra lancer une évaluation à grande échelle du secteur maritime qui donnera lieu à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de réformes pertinentes. La réforme envisagée du secteur maritime concerne, entre autres, la cartographie et l'évaluation des capacités existantes ainsi que des lacunes, de manière à permettre une meilleure coopération, la coordination entre toutes les parties prenantes en vue du renforcement de la création de richesses dans un domaine maritime africain sûr et sécurisé dans chacune des six catégories transversales des activités du secteur maritime (commerce, transports, industries extractives, défense et sécurité, tourisme, et recherche scientifique). Plus précisément, les quatre blocs de renforcement des capacités sont les suivantes :

- i. DMA (conception de l'architecture DMA, procédures de conformité, participation du secteur public, architecture C4ISR interopérable, partage d'informations, protection de l'environnement) ;
- ii. Professionnels maritimes (processus de recrutement, leadership, formation, rémunération et autres avantages, soutien public, relations professionnelles) ;
- iii. Infrastructures maritimes (quais et installations portuaires, chantiers navals, centre de commandement, infrastructures et installations hydrographiques et d'aides à la navigation, infrastructures C4ISR, installations de maintenance, installations de formation) ;
- iv. La surveillance maritime et les capacités d'intervention (autorités judiciaires, patrouilleurs et équipement opérationnel, commandement et

contrôle, procédure opérationnelle, interopérabilité sous-régionale et à travers le pays).

94. Une analyse SWOT et une analyse des lacunes devront être menées afin d'évaluer la situation actuelle et d'identifier les points concrets dans le but d'atteindre les objectifs de capacité et de renforcement de capacité ainsi que les objectifs stratégiques de la Stratégie AIM 2050. Cette approche systématique devra se prêter à une compréhension du rendement de l'investissement des coûts d'amélioration, par rapport au coût de l'inaction.

XVI. INITIATIVES DE SENSIBILISATION.

95. Les mers et les océans sûrs, sains et productifs sont au centre du bien-être des citoyens africains, de la sécurité économique et du développement social durable. Afin de continuer de mettre l'accent sur notre responsabilité individuelle et collective quant à la sauvegarde de l'environnement marin et la gestion scrupuleuse des ressources, une campagne panafricaine baptisée « plus de sécurité des rivières » devra être lancée par la Commission de l'UA et les CER/MR, lors d'un événement annuel, avec l'utilisation de plateformes médiatiques dans le monde afin de sensibiliser le grand public sur l'importance de la mer. La Commission de l'UA devra organiser annuellement une Conférence sur la sécurité maritime et le développement (Conférence SMD) pour permettre aux experts maritimes des secteurs public et privé de se réunir et échanger sur des questions maritimes multisectoriels. Des participants des différents ministères y seront également invités afin de poursuivre les discussions avec les décideurs politiques et de bénéficier de l'indispensable soutien politique. Ceci permettra à la Commission de l'UA, aux CER/MR, aux États membres et aux parties prenantes de mettre en évidence les multiples possibilités de faire contribuer les océans, les mers et les eaux intérieures au développement social.

96. En 2008, l'Assemblée générale des Nations avait consacré le 8 juin comme étant la « Journée mondiale des océans », pour promouvoir les liens entre les communautés maritimes et les organisations, et accroître la sensibilisation sur l'importance des mers et océans d'Afrique pour le développement économique, la durabilité environnementale et la qualité de vie dans la vaste zone côtière d'Afrique. La Commission de l'UA devra faire pression pour le respect de cette journée par les États membres, en veillant particulièrement à ce qu'il y ait des efforts cohérents entre les institutions nationales responsables de la science marine, la pollution marine, la formation nautique, la conservation des pêcheries, le respect des mammifères et autres ressources marines vivantes ainsi que leur écosystème, l'administration maritime, le sauvetage et la sécurité.

97. Une régata africaine, course avec une organisation formelle et un règlement bien défini qui décrit le déroulement de l'événement, ainsi que les activités sociales et promotionnelles autour de cette occasion seront organisées annuellement aux niveaux communautaire, national et régional pour maintenir le niveau de conscientisation et l'initiative de sensibilisation.

XVII. REPRÉSENTATION DANS LES INSTITUTIONS INTERNATIONALES.

98. Il est crucial de mettre le secteur maritime de l'Afrique au centre des discussions internationales relatives au domaine maritime africain ou mondial pour assurer un développement véritable et à long terme du domaine maritime africain. À cet effet, la

Commission de l'UA devra préconiser une représentation en bonne et due forme du continent africain dans les différents organes des institutions internationales marines, de manière à assurer que les voix de l'Afrique se fassent entendre dans les forums internationaux concernés.

XVIII. STRATÉGIE DES RESSOURCES.

99. Au niveau de la Commission de l'UA, le groupe de travail de la Stratégie AIM 2050 a été formé le 3 juin 2011. Dès que possible, la Commission de l'UA procédera à la création d'un Département autonome chargé des questions des océans et des affaires maritimes (DAM), pour concevoir et coordonner la mise en œuvre de toutes les politiques relatives à la Stratégie AIM dans le domaine maritime africain. Le DAM œuvrera à promouvoir le travail d'équipe, concerté, coordonné, cohérent et de nature à instaurer la confiance, à travers le continent et avec les partenaires, afin d'accroître la sécurité maritime mondiale et les normes de sécurité. Le DAM devra évaluer et réaliser le potentiel développement économique et les multiples avantages des millions d'hectares de l'espace maritime ; promouvoir le développement durable de l'industrie maritime au moyen de programmes de financement stratégiques et de services scientifiques ; sauvegarder l'environnement marin africain à travers la recherche et la surveillance environnementale. Le DAM aura pour mission d'élargir et de mettre en commun les efforts de coopération de l'Afrique au-delà des frontières maritimes régionales traditionnelles, et d'associer les initiatives pour former un réseau de partenariats de portée aussi mondiale que les défis et les menaces maritimes communs auxquels le monde fait face.

100. En partenariat avec tous les acteurs concernés, le DAM devra élaborer une stratégie globale à long terme génératrice de ressources humaines et matérielles afin d'avoir les moyens nécessaires pour soutenir la Stratégie AIM 2050. Ceci viendrait en appui à l'approche de la Stratégie logistique qui prévaut dans les projets de développement entrepris en Afrique, mais qui ne donne pas suffisamment de marge au continent pour générer ses propres ressources et relever les défis du développement. Au niveau régional, le DAM devra créer des comités interinstitutions avec des Points focaux désignés pour suivre et évaluer l'état de mise en œuvre de la Stratégie AIM 2050 dans les CER et MR.

101. L'UA devra instituer le Forum africain des architectes navals et ingénieurs marins (ANAMEF), qui sera un forum pour la promotion de la profession d'ingénierie maritime en Afrique telle qu'elle est appliquée dans le domaine maritime. L'ANAMEF sera consacrée au développement de l'art, la science et la pratique de l'architecture navale, de la construction navale et de la géo-ingénierie maritime. Il s'agit, de manière réaliste, de concevoir et construire (en Afrique) des navires de qualité, pour accroître ses chantiers et équipements maritimes et de générer un large éventail de main-d'œuvre spécialisée. Les États membres et les CER/MR seront encouragés à faire des efforts concertés dans la construction navale standardisée en vue de bâtir une économie d'échelle.

102. La Commission de l'UA devra instituer un Forum africain sur la sécurité de la navigation (FASN) qui constituera une plateforme pour la promotion de la mise en œuvre, du respect des réglementations, et de la viabilité de la Sécurité de la navigation tel que prévu au Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (Convention SOLAS) de 1974.

103. Pour assurer la viabilité maritime en Afrique, un Fonds d'investissement de la Stratégie AIM 2050 (2050 AIMSCAF) devant apporter des fonds de recherche et de

capital-risque en faveur des nouveaux projets en expansion dans le secteur maritime, devrait voir le jour dès que possible. Les investisseurs du 2050 AIMSCAF comprendraient aussi bien les États membres que des investisseurs privés et d'autres fonds d'investissement à l'intérieur et hors de l'Afrique. Au besoin dans le cadre d'une transaction, ce fonds pourra également procéder de manière conjointe à un investissement, arrangement ou direction d'un consortium d'investisseurs.

104. L'UA devra établir un Collège de Champions de Haut Niveau pour la Stratégie AIM 2050 (HLC2). Composé d'éminents hommes d'État africains, le HLC2 devra tirer parti, grâce à un lobbying soutenu dans toute l'Afrique et partout dans le monde, des sources nécessaires tangibles et intangibles du pouvoir, de la volonté politique, ainsi que mobiliser les ressources requises pour la mise en œuvre de la Stratégie AIM 2050.

XIX. SUIVI DES RÉSULTATS ET ÉVALUATION.

105. La Stratégie AIM 2050 devra être revisitée tous les trois ans pour une contextualisation des objectifs stratégiques globaux par rapport à l'évolution géostratégique.

106. Chaque CER/MR et chaque État membre de L'UA devraient désigner un point focal pour faciliter la coordination, l'information rapide et efficace et le flux de communication entre les États membres et les QG-COM régionaux conformément aux objectifs et à la finalité de la Stratégie AIM 2050.

107. Les UA, les CER/MR, les États membres et les parties prenantes doivent mettre en place un comité de pilotage chargé de l'évaluation et du contrôle de la Stratégie AIM 2050, en vue d'évaluer les progrès vers l'état final et de recentrer les domaines de performance clés et les principales actions à mener.

108. La mise au point par l'UA du logiciel dénommé « Outil africain de suivi et d'évaluation » (AMERT) aidera à surveiller tous les types d'indicateurs, à la fois qualitatifs et quantitatifs. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre seront étroitement coordonnés afin d'assurer le bon niveau de réalisation des activités du programme et l'atteinte des résultats escomptés.

XX. STRATÉGIE DES RISQUES.

109. Afin de définir la manière dont les risques seront gérés pendant toute la durée de la Stratégie AIM 2050, une stratégie des risques et un plan de soutien reconnaissant les menaces réelles et potentielles à son succès et déterminant les activités nécessaires pour les minimiser ou les éliminer seront mis au point et régulièrement révisés.

110. La stratégie des risques sera la suivante : a) Analyse des risques avec l'identification et la définition des risques, ainsi que l'évaluation de l'impact potentiel et l'action qui en découle ; b) La gestion des risques qui comprend les activités de planification, de suivi et de contrôle des actions visant à contrer les menaces et les problèmes identifiés, afin d'augmenter les chances pour la Stratégie AIM 2050, de réaliser ses objectifs.

XXI. CONCLUSION

« Plus que jamais dans l'histoire de l'humanité, nous partageons un destin commun. Nous ne pouvons le maîtriser que si nous y faisons face ensemble »

(Kofi Annan, ancien Secrétaire général de l'ONU.)

111. Avec tous les efforts synchronisés tant du haut que du bas de l'échelle, la Stratégie AIM 2050 n'est pas une fin en soi, mais un moyen pour atteindre cette fin qui est la croissance en Afrique. Elle présente une vision pour la réalisation d'une viabilité maritime pour les personnes et pour les intérêts de l'ensemble du continent africain. En outre, elle met en relief l'engagement de l'UA aux côtés de nos partenaires régionaux et internationaux et le désir de promouvoir le bien-être économique dans le monde entier. En tant que vision d'avenir, elle est certainement confrontée à de sérieux défis. Ensemble, ces défis peuvent et doivent être surmontés. Il ne fait aucun doute que cette initiative permettra à la géostratégie planétaire de refocaliser son attention sur une Afrique longtemps oublié.

112. Ainsi, comme l'Afrique vogue désormais vers son avenir, la mise en œuvre effective de la Stratégie AIM 2050 nécessitera une coopération renforcée et engagée des communautés locales, des États membres, des CER/MR, de l'UA et de la communauté internationale en général. Il sera aussi question d'un effort collectif concerté pour améliorer la viabilité des cadres maritimes ; de déployer une approche à plusieurs niveaux grâce au partage de l'information entre la puissance maritime militaire, les autorités répressives, et les partenaires du secteur privé ; de poursuivre la recherche scientifique et le développement. Toute chose qui permettra également d'accroître les moyens de réaction de l'Afrique face à toute éventualité. Il s'agit pour les États membres de faire montre d'une très grande volonté politique.

*Projet sous la conduite de DIEU.