



STRATEGIE MARITIME INTEGREE (SMI) DE LA CEDEAO

Table des matières

SECTION I	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
INTRODUCTION	1
Contexte.....	1
Mandat et fondement juridique de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.....	Error! Bookmark not defined.
Approche intégrée	Error! Bookmark not defined.
Principes.....	Error! Bookmark not defined.
Enoncé de vision	Error! Bookmark not defined.
Champ d'application de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO	Error! Bookmark not defined.
SECTION II	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
CADRE STRATEGIQUE.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
Approche.....	Error! Bookmark not defined.
OBJECTIF STRATEGIQUE NUMEROUN : RENFORCEMENT DE LA GOUVERNANCE MARITIME ...	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
BOOKMARK NOT DEFINED.	
Action 1.1 - Elaborer et promouvoir une gestion efficace et responsable des ressources maritimes.....	Error! Bookmark not defined.
Action 1.2 – Définir le domaine maritime	Error! Bookmark not defined.
Action 1.3 – Etablir et renforcer les mécanismes de gouvernance ..	Error! Bookmark not defined.
Action 1.4 – Renforcer la réglementation et l'état de droit	Error! Bookmark not defined.
Action 1.5 – Renforcer la coopération internationale.....	Error! Bookmark not defined.
OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERODEUX : SURETE ET SECURITE DU DOMAINE MARITIME	12
Action 2.1 – Renforcer les réseaux de surveillance et d'information	Error! Bookmark not defined.
Action 2.2 – Protéger et défendre le douane maritime de la CEDEAO.....	Error! Bookmark not defined.
Action 2.3 – Prévenir et combattre la piraterie et le vol à main armée en mer....	Error! Bookmark not defined.
Action 2.4 – Promouvoir et protéger la sécurité de la navigation et du passage maritimes..	Error! Bookmark not defined.
Action 2.5 – Eliminer la criminalité organisée transnationale maritime.....	Error! Bookmark not defined.
OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO TROIS : GESTION DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME	15
Action 3.1 – Prévenir et combattre la pollution	Error! Bookmark not defined.
Action 3.2 – Gérer les catastrophes naturelles	Error! Bookmark not defined.
OBJECTIF STRATEGIQUE NUMEROQUATRE : OPTIMISER L'ECONOMIE MARITIME DE LA CEDEAO..	18
Action 4.1 – Développer et promouvoir la pêche et l'aquaculture...	Error! Bookmark not defined.
Action 4.2 – Prévenir, dissuader et éliminer la pêche illégale, non-rapportée et non-réglémentée (INN)	Error! Bookmark not defined.
Action 4.3 – Prévenir le captage illégal et le vol de pétrole	Error! Bookmark not defined.
Action 4.4 – Promouvoir le tourisme marin/nautique	Error! Bookmark not defined.
Action 4.5 – Développer les infrastructures liées aux activités maritimes.....	Error! Bookmark not defined.

*Action 4.6 – Réglementer l'exploitation minière et des autres ressources naturelles..... Error!
Bookmark not defined.*

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMEROCINQ : SENSIBILISATION ET RECHERCHE EN MATIERE MARITIME
..... 23

Action 5.1 – Sensibiliser Error! Bookmark not defined.

Action 5.2 – Effectuer des recherches maritimes..... Error! Bookmark not defined.

SECTION III.....ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

MISE EN OEUVRE **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

Commission de la CEDEAO..... Error! Bookmark not defined.

Unité de sécurité et de sûreté maritime Error! Bookmark not defined.

Coopération multilatérale..... Error! Bookmark not defined.

Zones maritimes de la CEDEAO..... Error! Bookmark not defined.

SECTION IV.....ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

INSTRUMENTS INTERNATIONAUX, CONTINENTAUX ET REGIONAUX ..**ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

SECTION I

INTRODUCTION

1. Le domaine maritime de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comprend l'océan Atlantique adjacent, des îles, des estuaires, des lagunes, des archipels, des deltas, des marécages, des criques, des récifs coralliens, des forêts de mangrove, des plages et des dunes de sable ainsi que des voies navigables intérieures telles que des lacs, des rivières, des chutes, des barrages et des cours d'eau qui sont la source de vie de la Communauté. Onze des 15 Etats membres de la CEDEAO partagent collectivement un littoral maritime de 2868 mille marins sur l'océan Atlantique – une région vaste et diverse qui s'étend depuis les sables du désert du nord du Sénégal en bordure de la Mauritanie au nord, jusqu'à la région du Delta du Niger en bordure du Cameroun et de la Guinée Equatoriale à l'est. Bien que le Cap-Vert soit le seul Etat membre insulaire de la CEDEAO, toute la région de la CEDEAO est affectée et dépendante du domaine maritime.

2. Les écosystèmes maritimes y associés offrent une riche biodiversité, de l'eau douce provenant des cours d'eau et des lacs intérieurs ainsi que la munificence de l'océan Atlantique. Cet écosystème offre des activités cruciales pour la majorité de la population ouest-africaine qui en dépend directement ou indirectement pour sa survie, que ce soit sous forme d'emploi, de commerce, de transport, d'arts et de culture, d'aquaculture ou comme source primaire de protéine. L'industrie de la pêche est source d'emplois pour des millions d'Ouest-Africains et de recettes d'exportation significatives pour l'économie de la région.

3. Tous les Etats membres de la CEDEAO sont donc rattachés aux ressources maritimes de la région. Parmi eux, les trois pays enclavés (Burkina Faso, Mali et Niger) y sont rattachés par les voies navigables les lacs et les cours d'eau de l'intérieur. Six pays se partagent le cours du fleuve Niger (le plus long de la région) : le Nigeria, le Niger, le Mali, la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Benin. Les pays sans littoral ont, en outre, besoin d'un accès à la mer pour l'importation et l'exportation de marchandises. Pour un certain nombre de pays de la CEDEAO, les ressources du domaine maritime qui découlent notamment de l'exploration des hydrocarbures, représentent l'essentiel de leurs ressources étrangères.

4. Les pays ouest-africains sont confrontés, individuellement et collectivement, aux défis de plus en plus graves et divers qui se posent à leur domaine maritime. Les principaux points de préoccupation concernent la surexploitation des ressources du milieu marin, la rapidité de la dégradation de l'environnement marin par la pollution, l'érosion côtière, l'élévation du niveau de la mer et les actes criminels commis en mer. La piraterie, le vol à main armée en mer, la contrebande, le trafic de drogues et de personnes, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) et les migrations illégales sont aussi liés aux groupes criminels transnationaux. Le manque de sécurité et de sûreté de la navigation maritime dans les eaux de la CEDEAO rend le transport par mer plus risqué, plus onéreux et plus mortel.

5. Ces défis font obstacle à la réalisation du plein potentiel du domaine maritime de la CEDEAO, sapent les efforts visant à accélérer le développement économique et l'intégration dans la région et aggravent ainsi la pauvreté et l'instabilité politique.

6. En 2008, les Etats membres ont adopté la Vision 2020 de la CEDEAO qui établit les objectifs

stratégiques de la Communauté de région sans frontière, de développement durable, de paix et de bonne gouvernance, d'intégration dans le marché mondial ainsi que de transformation de « CEDEAO des Etats » en « CEDEAO des peuples ». Les défis qui se posent dans le domaine maritime sapent lourdement les efforts entrepris pour réaliser les objectifs de la Vision 2020 de la CEDEAO et ceux du Traité de la CEDEAO révisé de juillet 1993 (le Traité révisé). En effet, compte tenu de son rôle crucial pour le développement maritime et pour la réalisation des idéaux fondamentaux de la Communauté, ces défis représentent une priorité absolue pour les 15 Etats membres de la CEDEAO. Il est également évident que la région ne réalisera pas pleinement ses Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) si des mesures urgentes ne sont pas prises aux niveaux national et régional pour atténuer l'évolution rapide des menaces qui pèsent sur le domaine maritime.

7. L'efficacité des mesures dépendra des limites dans lesquelles les Etats membres de la CEDEAO seront disposés et capables de s'atteler aux ressources régionales, de s'unir pour renforcer l'efficacité de chaque Etat et de travailler en étroite coopération avec toutes les parties prenantes. Ces mesures devraient associer les acteurs principaux aux niveaux continental et international et être accompagnées d'interventions individuelles et collectives dans le domaine maritime. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO et son Plan de mise en œuvre devraient mettre un terme à ces tendances négatives enregistrées dans leur domaine maritime et les inverser en établissant des normes communes destinées à réglementer et à rationaliser les activités y relatives.

8. Le caractère transfrontalier des ressources maritimes telles que les cours d'eau, les lacs, les mers, les minéraux, le pétrole et les autres écosystèmes maritimes fait de la coopération régionale un impératif en raison des expériences communes de violents conflits pour le contrôle, la distribution et la gestion des ressources y associées.

Mandat et fondement juridique de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

9. Le Traité révisé sert de solide fondement à l'élaboration d'une stratégie maritime régionale dans la mesure où il porte notamment sur la pêche INN, les activités extractives, la protection de l'environnement naturel et la coopération en cas de catastrophes naturelles.

10. L'élaboration de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO répond en outre aux engagements pris par les Etats membres de la CEDEAO à l'égard de plusieurs instruments juridiques régionaux, continentaux et internationaux. (Voir Annexe A)

Approche intégrée

11. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO insiste sur une réponse à la gestion et à l'exploitation du domaine maritime qui soit axée sur les personnes et elle soutient la transition de « CEDEAO des Etats en CEDEAO des peuples ». Dans ce contexte, la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO est fondée sur une collaboration inter-agences au niveau national et elle doit concilier les affaires politiques, les questions juridiques, la sécurité et la défense régionales, les organismes d'application de la loi (police, gendarmerie, renseignement, investigation), l'administration maritime et l'autorité portuaire, l'alerte ou observation, le suivi et la réponse rapides, l'agriculture, l'environnement, les ressources en eau, les douanes, l'industrie, la pêche, la planification stratégique, le transport et les télécommunications, l'énergie, le commerce, la recherche et les statistiques, la libre circulation des personnes, la surveillance multilatérale, l'emploi et le contrôle des stupéfiants, les affaires humanitaires et sociales, les ressources et le développement humains, le genre, la jeunesse et les organisations de la société civile, l'industrie, l'océanographie, la navigation et l'aquaculture, etc. pour coordonner et mettre

en synergie leurs activités et leurs réponses dans le cadre du domaine maritime.

12. La mise en œuvre de cette stratégie requiert la participation et la collaboration des différentes parties prenantes qui assument la responsabilité collective du domaine maritime de la CEDEAO dans une perspective commune. Cette perspective souligne la nécessité de politiques intégrées et bien articulées pour en atténuer les conséquences ou les impacts collatéraux.

13. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO est destinée à compléter les efforts entrepris à l'échelle continentale et à renforcer les synergies entre toutes les parties prenantes, notamment la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Commission du Golfe de Guinée (CGG), l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et les autres mécanismes régionaux et pays voisins importants pour atteindre les objectifs de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO. Elle constitue donc un outil de coopération aux niveaux national, bilatéral et multilatéral en impliquant tous les acteurs intervenant dans les différentes questions sectorielles du domaine maritime.

Principes

14. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO est fondée sur les principes suivants :

- i. Le domaine maritime est vital pour le développement économique et il concerne les Etats membres aussi bien côtiers que non-côtiers ;
- ii. Les défis maritimes sont transnationaux et interdépendants et ne peuvent être surmontés individuellement par aucun Etat. Par conséquent, la coordination et la coopération, en étroite collaboration avec les Etats voisins, les homologues transatlantiques, européens, et des autres continents, sont essentielles;
- iii. La gouvernance efficace du domaine maritime, basée, en particulier, sur des principes démocratiques quant aux droits humains universels, est essentielle pour débloquer le potentiel du domaine maritime de la CEDEAO et le succès de la stratégie ;
- iv. La relève des défis posés au domaine maritime de la CEDEAO requiert des stratégies aussi bien sécuritaires que non-sécuritaires. Dans ce contexte, les réponses de la justice pénale, solidement ancrées sur l'état de droit sont un élément essentiel pour l'atténuation des défis qui y sont associés.

Enoncé de Vision

15. La vision de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO est l'instauration d'un domaine maritime prospère, sûr et pacifique pour tous qui permettra un développement écologiquement durable et une création de richesses fondées sur une gestion efficace et la bonne gouvernance.

16. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO fera également partie intégrante de l'architecture de mise en œuvre de la Stratégie maritime intégrée de l'Union africaine car elle est étroitement alignée sur des initiatives similaires de régions voisines, comme celle de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC).

Champ d'application de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

17. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO identifie les défis majeurs qui se posent au domaine maritime et elle propose un ensemble d'actions prioritaires globales devant être entreprises aux niveaux

national et régional.Elle comprend cinq objectifs stratégiques, dont chacun est développé dans une section distincte ci-après :

- i. Objectif stratégique n° 1 : Renforcer la gouvernance maritime ;
- ii. Objectif stratégique n° 2 : Assurer la sécurité et la sûreté maritimes ;
- iii. Objectif stratégique n° 3 : Gérer l'environnement maritime ;
- iv. Objectif stratégique n° 4 : Optimiser l'économie maritime de la CEDEAO ;
- v. Objectif stratégique n° 5 : Promouvoir la sensibilisation et la recherche dans le domaine maritime.

18. Chaque point stratégique introduit des défis qui se posent spécifiquement au domaine maritime et propose des stratégies destinées à les relever.

SECTION II

CADRE STRATEGIQUE

Approche

19. Les Objectifs stratégiques constituent les **Fins** à atteindre et qui sont les piliers de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.Les Actions prioritaires décrivent les **Moyens** de réaliser la Stratégie et un cadre (Plan stratégique) en Pièce 1. Les **Moyens requis** pour garantir le succès de la mise en œuvre de la Stratégie découlent d'une analyse détaillée des Moyens et ils définissent le potentiel et les capacités nécessaires pour parvenir aux **Fins**.Cette Stratégie sera réalisée en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes.Il est attendu des Etats membres de la CEDEAOqu'ils poursuivent et initient avec détermination des actions et qu'ils définissent des politiques destinées à relever les défis qui se posent dans le domaine maritime.Malgré leurs similarités, ils ont été enregistrés séparément dans un souci de clarté.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO UN : RENFORCEMENT DE LA GOUVERNANCE MARITIME

20. La gouvernance comprend toutes les conditions juridiques et politiques, les tâches devant être effectuées, les structures organisationnelles et, aspect plus important encore, les mécanismes associés permettant la mise en œuvre et l'exécution de la stratégie.

21. La gouvernance du domaine maritime est complexe et multidimensionnelle et elle doit garantir le respect des lois internationales ainsi que celui des engagements continentaux et régionaux.

22. Une gouvernance effective et efficace du domaine maritime est essentielle pour la réussite de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.Une gouvernance efficace instaurera la stabilité requise dans le secteur pour renforcer la confiance dans les initiatives de la CEDEAO et elle encouragera les Etats membres à mettre en œuvre des contrôles/lignes directrices similaires dans leurs domaines nationaux.La nature diverse du domaine maritime requiert que soient alignées les activités administratives que les différentes parties prenantes devraient mener pour atteindre leurs objectifs

individuels et collectifs. Des mécanismes garantissant l'obligation de rendre compte et la transparence à tous les niveaux sont essentiels à la bonne gouvernance.

23. La communication, la coordination et la collaboration entre les Etats membres et les autres parties prenantes aux niveaux régional, continental et international sont essentielles tout comme elles le sont entre la CEDEAO, la CEEAC, la CGG et l'OMAOC.

Action n° 1.1 – Développer et promouvoir la gestion efficace et responsable des ressources maritimes

24. La mauvaise gestion de la richesse des ressources maritimes de la CEDEAO a causé leur surexploitation et leur destruction, avec des conséquences délétères substantielles pour les populations de la région. Des pratiques efficaces et responsables de gestion s'imposent d'urgence pour contribuer à la pérennité de ces ressources et à générer des bénéfices substantiels en matière d'économie et de développement.

25. Actions prioritaires requises :

- i. mettre en œuvre des plans globaux de protection, de développement renforcé et de gestion responsable de toutes les ressources du domaine maritime de la CEDEAO ;
- ii. élaborer un plan de garantie d'un régime éthique global et approprié ;
- iii. élaborer et établir des fonctions générales et appropriées d'inspection ;
- iv. élaborer un mécanisme efficace de mise en œuvre de programmes de lutte contre la corruption pour extirper la corruption dans l'utilisation et la gestion du domaine maritime ;
- v. renforcer les capacités des institutions maritimes nationales, notamment par la dispense de formations régulières aux autorités portuaires (militaires et civiles), aux agents des douanes et aux autres experts techniques et opérationnels ;
- vi. prendre toutes les mesures nécessaires pour décourager et extirper la corruption dans les secteurs privé et du gouvernement, en particulier parmi les responsables des douanes, les officiers des forces navales et les autres agents maritimes et établir de lourdes pénalités pour ceux qui violent les lois sur la lutte contre la corruption.

Action n° 1.2 – Définir le domaine maritime

26. Dans le processus de gouvernance, il est essentiel de définir les domaines dans lesquels doit s'exercer le contrôle. Les revendications de Zones Economiques Exclusives (ZEE) sont une source courante de conflits entre les pays puisque les revendications d'un pays recoupent souvent celles d'autres pays – surtout quand les zones litigieuses sont riches en ressources. Une délimitation claire des frontières maritimes et des revendications y associées ainsi que leur entente commune sont essentielles pour une coexistence harmonieuse et sa gestion.

27. Actions prioritaires requises :

- i. Elaborer une politique de gestion de son domaine maritime (ZEE combinées des Etats membres de la CEDEAO) ;

- ii. S'assurer que les Etats négocient des solutions amiables aux conflits pour assumer le droit à une exploitation responsable des ressources dans ces zones, y compris celles où les frontières maritimes n'ont pas encore été définies ;
- iii. les Etats membres doivent mettre S'assurer que les Etats mettent en œuvre les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), notamment celle de la Partie V relative à la Zone Maritime Exclusive.

Action n° 1.3 – Etablir et renforcer les mécanismes de gouvernance

28. La Charte africaine des transports maritimes de l'Union africaine encourage la création de groupes multisectoriels au sein desquels l'intégration et la compétitivité commerciales seraient renforcées. Ces groupes **ne devraient pas être organisés** selon un principe d'exclusivité (excluant ceux qui ont une orientation commerciale différente) mais plutôt **inclure des organisations** appartenant à des secteurs différents.

29. Actions prioritaires requises :

- i. impliquer tous les acteurs majeurs, tels que la société civile et les organisations de médias, les populations locales, les communautés académiques et de recherche et tous les autres acteurs pertinents préalablement à la formulation d'une orientation législative au sein du domaine maritime ;
- ii. organiser les départements gouvernementaux nationaux et les départements de la Commission de la CEDEAO de manière à ce qu'ils facilitent la mise en œuvre et l'harmonisation des politiques dans les différents secteurs du domaine maritime (création de groupes) ;
- iii. impliquer tous les organes décisionnels de la CEDEAO et institutionnaliser des rencontres régulières de ces organes ou de leurs comités techniques, notamment au niveau des Chefs d'Etat et de Gouvernement, pour procéder à la revue de la mise en œuvre des décisions et des développements intervenus dans le domaine maritime ;
- iv. consolider les capacités régionales actuelles de formation (Université maritime régionale d'Accra Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan et Institut maritime régional d'Abidjan) et les points focaux des Etats membres à suivre les questions faisant l'objet de l'étude et de la recherche en matière de sécurité maritime, notamment la collecte, l'analyse et la diffusion des données sur la sécurité maritime.

Action n° 1.4 – Renforcer la réglementation et l'état de droit

30. La législation applicable doit être à jour et pertinente et des mécanismes d'exécution adéquats sont nécessaires pour atteindre ces objectifs.

31. Actions prioritaires requises :

- i. élaborer des directives d'orientation ou une réglementation, accompagnées de procédures d'exploitation uniformisées pour chaque activité maritime affectant le bien-être du domaine maritime et de mécanismes intégrés de suivi et d'évaluation de la conformité pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre au niveau national ;

- ii. renforcer les régimes d'exécution de la justice pénale au niveau national pour les affaires maritimes telles que la piraterie et le vol à main armée, la pêche, la protection de l'environnement et l'économie maritime ;
- iii. encourager l'adoption de politiques et de réformes juridiques visant à établir des cadres juridiques pour les ressources côtières, les ressources en eau, les forêts, la gestion des terres et la biodiversité ;
- iv. assurer le respect du droit national et international par les organismes chargés de l'exécution des lois ;
- v. adopter une politique commune de la CEDEAO imposant que tous les navires enregistrés dans les Etats membres de la CEDEAO et tout le trafic par mer transitant ou croisant dans les eaux de la CEDEAO soient équipés de systèmes d'identification et de suivi de navires à longue distance. Cela devrait contribuer au suivi des activités maritimes et à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes. (Voir aussi l'Objectif stratégique n° 2 : Sécurité et sûreté maritimes.)

Action n° 1.5 – Renforcer la coopération internationale

32. La communauté internationale tire avantage de la force, de la sécurité et de la prospérité du domaine maritime africain. Cela implique l'importance de la reconnaissance internationale des initiatives africaines et de sa coopération pour la stabilisation et la sécurisation de son environnement maritime.

33. Actions prioritaires requises :

- i. encourager les Etats membres à délimiter leurs frontières maritimes extérieures respectives, notamment l'étendue applicable de leur plateau continental, s'il y a lieu, et à assumer les responsabilités qui y sont associées comme prévu par la Convention sur le droit de la mer (UNCLOS) et la Convention internationale sur le plateau continental de 1958, telle qu'amendée ;
- ii. faciliter la mise en œuvre de la Charte africaine des transports maritimes de l'Union Africaine révisée de 2010 et participer de manière constructive à la mise en œuvre de la Stratégie Maritime Intégrée pour l'Afrique (AIMS-50) qui dispose notamment de la création d'une Zone Maritime Exclusive Combinée pour l'Afrique (CEMZA) enregistrée et reconnue en vertu du droit maritime international. Cette action nécessitera le soutien et l'aval de la communauté internationale ;
- iii. les Etats membres devront promouvoir et approfondir leurs efforts de collaboration avec les partenaires internationaux, les organisations internationales pertinentes (fonds et programmes des Nations Unies, Union européenne (UE), Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)) et d'autres institutions techniques ;
- iv. faciliter l'élaboration de protocoles d'accord/protocoles régionaux eu égard aux politiques maritimes intégrées, en consultation avec les acteurs, pour faciliter les échanges de meilleures pratiques ;
- v. mettre en œuvre les instruments pertinents d'entraide juridique mutuelle de la CEDEAO afin de bénéficier des avantages y associés.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO DEUX : UN DOMAINE MARITIME SÛR ET SECURISE

34. La sécurité et la sûreté maritimes constituent un pilier fondamental pour la survie du domaine maritime. Elle concerne les menaces pesant sur la navigation maritime, le transport et les autres utilisations pacifiques du domaine maritime, en particulier les océans, les mers et les autres voies navigables. Dans ce contexte, la présente Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO insiste sur la nécessité d'actions urgentes pour faire face aux menaces actuelles et futures pour la sécurité et la sûreté maritimes.

Action n° 2.1 – Renforcer les réseaux de surveillance et d'information

35. La surveillance maritime est essentielle pour garantir l'utilisation sûre de la mer et la sécurisation du domaine maritime de la CEDEAO et pour détecter les menaces sur la sûreté de la navigation, la pollution marine, l'application de la loi et la sécurité globale.

36. Certaines activités de suivi et de surveillance sont effectuées par les Etats membres mais les menaces auxquelles ils sont confrontés sont de nature transnationale. Dans la plupart des États membres, les activités de surveillance concernent la pêche et l'environnement (pollution pétrolière), le maintien de l'ordre sur les mers, la détection/les enquêtes en matière de contrebande de trafic illicite, la législation relative à l'exécution des droits de douanes et à l'immigration. Ces activités relèvent toutefois de différentes agences d'exécution des lois intervenant indépendamment les unes des autres. Cette situation aboutit souvent à une utilisation sous-optimale des rares ressources.

37. La CEDEAO doit « regrouper » les ressources des Etats membres et des régions adjacentes et/ou les capacités partagées de surveillance pour créer un avantage combiné dans la région. L'utilisation de la technologie pour renforcer la surveillance, le suivi ainsi que la collecte, l'analyse, le traitement et la diffusion d'informations est essentielle pour l'utilisation optimale de l'environnement maritime et les Etats membres/régions devraient collaborer dans la mesure la plus étendue possible.

38. Domaines d'action prioritaires :

- i. intégrer, aligner ou réorganiser les efforts ou arrangements de coopération existants de lutte contre les actes illégaux à l'égard du personnel, des installations ou des équipements maritimes ;
- ii. renforcer l'échange d'informations/renseignements, la formation et le renforcement des capacités, notamment la formation de base, améliorée et spécialisée du personnel chargé de la sûreté maritime ;
- iii. établir et étendre les réseaux opérationnels des entités chargées de l'application des lois intervenant dans tous les ports maritimes et les principaux postes-frontière fluviaux des Etats membres. Encourager les membres de la Communauté à établir également des unités spécialisées dans le contrôle portuaire ou les opérations frontalières mobiles dans les principales zones concernées ;
- iv. élaborer et renforcer la coopération par des systèmes de patrouille, de surveillance et de collecte d'informations ;
- v. amener les organisations de la société civile à contribuer aux efforts précités.

Action n° 2.2 – Protéger et défendre le domaine maritime de la CEDEAO

39. Les Etats membres doivent défendre et protéger leur territoire de compétence revendiqué pour assurer la sûreté et la sécurité, la protection de l'environnement, le contrôle de la pêche et l'état de droit dans le domaine maritime de la CEDEAO. La collaboration est essentielle entre les régions et les pays voisins pour gérer collectivement les frontières partagées.

40. Actions prioritaires requises :

- i. promouvoir la coopération entre les Marines et les entités chargées de l'application des lois dans les Etats membres et augmenter les capacités nautiques des forces navales des Etats membres pour permettre à chacun d'entre eux de protéger sa ZEE et de contribuer à la sécurité maritime collective dans la région par l'organisation de patrouilles conjointes ;
- ii. encourager les Etats à négocier et conclure des protocoles d'accord et autres conventions, si nécessaire, avec d'autres Etats membres et organisations internationales des Nations Unies, imposant que tous les navires/vaisseaux transitant dans les eaux ouest-africaines soient équipés de transpondeurs pour faciliter leur repérage/suivi et le maintien de l'ordre;
- iii. renforcer la coopération avec tous les acteurs traitant de différentes questions maritimes, telles que la pêche, le commerce maritime, le transport, le tourisme et la recherche dans le domaine maritime ;
- iv. promouvoir une approche intersectorielle entre les différents organismes et agences pour améliorer le concept de Gestion intégrée des zones côtières (*ICAM-d'Integrated Coastal Area Management*) en Afrique.

Action n° 2.3 – Prévenir et lutter contre la piraterie et le vol à main armée en mer

41. La menace de piraterie et de vol à main armée en mer dans le domaine maritime ouest-africain n'est pas récente puisque les activités illégales et autrement criminelles sont associées aux voies de navigation ouest-africaines depuis des siècles.

42. La piraterie et le vol à main armée, essentiellement le vol d'avoires pétroliers et autres marchandises, coûtent à la région des milliards de dollars des Etats-Unis chaque année. La piraterie et le vol à main armée en mer imposent en outre des coûts directs à l'assistance humanitaire et impactent sur les activités économiques maritimes telles que la production pétrolière, le coût de l'énergie, les coûts d'assurance et de navigation, le tourisme et la pêche. Les attaques de pirates augmentent aussi les risques pour le commerce maritime qui repose essentiellement sur la navigation et le paiement de rançons augmente les coûts qui sont alors supportés par les consommateurs à travers l'augmentation des prix des biens et des services.

43. Actions prioritaires requises :

- i. renforcer les capacités nationales de détection, d'investigation, de poursuites et de jugement des cas de piraterie et de vol à main armée en mer et établir/améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion d'avoires ;
- ii. condamner la piraterie et le vol à main armée en mer chaque fois qu'il s'en produit dans le monde et, en particulier, en Afrique de l'Ouest et dans le Golfe de Guinée ;

- iii. encourager les Etats membres à adopter et à mettre en œuvre tous les instruments, cadres et initiatives juridiques nationaux, régionaux, continentaux et internationaux pertinents de prévention et de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer ;
- iv. renforcer le partenariat technique et opérationnel entre la CEDEAO et la CEEAC dans la prévention et la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, le terrorisme, les enlèvements et la piraterie aérienne, le trafic de drogues et de personnes, la contrebande d'armes et les autres actes illégaux commis dans leurs domaines maritimes combinés ;
- v. renforcer la coopération avec l'OMAO et la CGG pour faire face à la complexité des menaces pesant sur le transport et la navigation maritimes.

Action n° 2.4 – Promouvoir et protéger la sûreté de la navigation et des passages maritimes

44. La Convention internationale des Nations Unies pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) impose à tous les pays côtiers de veiller à effectuer des enquêtes hydrographiques, de publier et actualiser leurs cartes et publications nautiques et de fournir des services d'Information sur la sécurité maritime.

45. L'hydrographie¹ de l'Afrique est médiocrement documentée et entretenue en raison de la capacité limitée d'effectuer les enquêtes requises conformément aux spécifications de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Les approches médiocres ou dépassées des ports peuvent causer des accidents coûteux (pollution, risques à la navigation et autres) et/ou même la perte de vies. Les pays s'étant dotés d'une zone économique exclusive (ZEE) ont la responsabilité d'assurer la sécurité de passage de toute la navigation dans leurs eaux.

46. L'Afrique a une capacité limitée d'établir la carte de ses eaux (ZEE) et de gérer les exigences relatives au respect de la sécurité de la navigation maritime. La documentation des modifications (du plancher océanique/des lits des cours d'eau, des approches et des systèmes de navigation) et le lancement de signaux d'avis aux navigateurs sont des services essentiels que chaque pays mitoyen d'océans/de mers, de lacs et de cours d'eau doit fournir à tous les utilisateurs.

47. Actions prioritaires requises :

- i. ~~tous~~ Les Etats membres devraient adhérer à l'OHI de manière à faire progresser la sécurité maritime, l'efficacité, la protection et l'utilisation durable de l'environnement marin et prévoir le respect des conditions requises par cette organisation. Cette action pourrait amener à une collaboration avec d'autres pays dotés d'un potentiel hydrographique et avec des pays littoraux ;
- ii. Les Etats membres doivent actualiser/développer et mettre en œuvre des mesures de sécurité maritime qui contribueront à l'amélioration de la sécurité de l'espace maritime de la CEDEAO ;
- iii. exiger l'adhésion à la Convention Internationale pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et promouvoir l'utilisation pacifique des hautes mers et les principes de liberté de navigation, de liberté de survol, liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, de liberté de pêche et de liberté de recherche scientifique conformément aux conditions stipulées à l'Article 87 de l'UNCLOS ;

¹ Hydrographie – étude des mers, des lacs et des cours d'eau

- iv. faciliter le financement d'activités de transport sur des voies de navigation maritimes et intérieures sûres.

Action n° 2.5 – Eliminer la criminalité organisée transnationale maritime

48. Les criminels exploitent la faible application des lois en mer en Afrique de l’Ouest pour procéder au trafic de divers produits dans toute la région : drogues (essentiellement cocaïne en provenance d’Amérique du Sud et à destination de l’Europe), cigarettes, armes (conventionnelle et non conventionnelle) et munitions, personnes (destinées aux migrations illégales ou au commerce du sexe), médicaments contrefaits, déchets toxiques (y compris les déchets électroniques), pétrole et ressources naturelles (comme les bois durs et les diamants).

49. Dans son rapport de 2012 sur l'évaluation de la menace de la criminalité organisée transnationale pour l’Afrique de l’Ouest, l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC) a également identifié l’Afrique de l’Ouest comme étant une source émergente de trafic de méthamphétamine pour les marchés illicites de l’Asie de l’est avec des passeurs transitant par l’Europe. Ces réseaux criminels transnationaux sapent l’état de droit, aggravent la corruption, polluent l’environnement, viole les droits humains, volent les ressources naturelles, épuisent les ressources maritimes et mettent la santé en péril. L’UNODC a estimé qu’un volume de 18 tonnes de cocaïne avait transité par l’Afrique de l’Ouest en 2010 pour une valeur de 1,25 milliard USD.

50. Actions prioritaires requises :

- i. mettre intégralement en œuvre le Plan d’action régional de la CEDEAO face au problème croissant du trafic de drogue illicite, de la criminalité organisée et de l’abus de drogues en Afrique de l’Ouest ;
- ii. initier/étendre les actions de lutte contre la criminalité organisée et le trafic illicite en Afrique de l’Ouest ;
- iii. renforcer les capacités nationales de détection, d’investigation, de poursuites et de jugement des cas de criminalité organisée et trafic illicite et établir/améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion d’avoirs ;
- iv. chercher à fournir des niveaux appropriés d’équipement et des mesures incitatives aux agents chargés de l’exécution des lois et au personnel judiciaire pour les soutenir dans leurs travaux.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO TROIS : GESTION DE L’ENVIRONNEMENT MARITIME

51. Un environnement sain est crucial pour la survivance humaine. L’économie et la sécurité alimentaire de la région de la CEDEAO sont essentiellement fondées sur les ressources naturelles extraites du domaine maritime. Cette ligne de sécurité de la CEDEAO se détériore rapidement du fait de la pollution et la richesse de sa biodiversité s’amenuise progressivement. Il s’ensuit une destruction des écosystèmes et l’épuisement des ressources alimentaires.

52. L’océan Atlantique est une immense source d’hydrocarbures mais le potentiel de pollution y représente une menace permanente. Les catastrophes découlant des déversements de pétrole ont causé des dommages se chiffrant à des milliards USD et en pertes de vies significatives affectant des millions de personnes. De plus, les régions côtières de la CEDEAO jouent un rôle majeur dans le

développement socio-économique de l'Afrique de l'ouest. Elle regroupe la majorité de la population. Par exemple, 46% des ghanéens et 70% des sénégalais vivent sur le littoral et quelques 70% de villes de la CEDEAO se situent le long des côtes.

53. Le problème de la pollution en Afrique de l'Ouest est aggravé par l'exposition à de graves maladies causés par le déchargement délibéré de déchets liquides dans les ports. Les navires profitent de la faiblesse des capacités de suivi et d'application des instruments juridiques pour déverser des déchets toxiques et dangereux dont l'activité est devenue extrêmement lucrative pour les syndicats du crime organisé. La pollution industrielle et le déchargement de déchets domestiques non-traités sont aussi des polluants majeurs de zones étendues de la côte ouest-africaine, notamment dans les lagunes, les criques et les zones proches des rivages. Toutes ces zones ont été polluées en entraînant la perte de ressources halieutiques et des maladies chez l'homme. Une autre cause de pollution découle du dégazage des tankers croisant dans les eaux littorales de l'Afrique de l'Ouest.

Action n° 3.1 – Prévenir et combattre la pollution

54. Dans la mesure où l'action de l'homme est la cause majeure de la dégradation de l'environnement et de l'épuisement des ressources, cela signifie que la crise de l'environnement de la CEDEAO peut être inversée. Une approche stratégique et des réponses systématiques sont donc nécessaires d'urgence pour gérer plus efficacement les menaces pesant sur l'environnement maritime.

55. Domaines d'intervention prioritaires :

- i. Assurer la mise en œuvre de la Convention d'Abidjan de 1981, entrée en vigueur en 1984, comme « la Convention pour la coopération pour la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin de la côte atlantique de l'Afrique de l'ouest, du Centre et du Sud ».
- ii. Veiller à la mise en œuvre de stations de réception et de traitement des déchets liquides dans les ports
- iii. veiller à ce que toutes les mesures soient en place pour prévenir, réduire, combattre et contrôler la pollution causée par des émissions/déchargements normaux ou accidentels de navires et d'aéronefs et garantir l'application effective des règles et des normes internationalement reconnues relatives au contrôle de ce type de pollution ;
- iv. prévenir, réduire, combattre et contrôler la pollution causée par les émissions industrielles, agricoles et domestiques dans les cours d'eau, les estuaires, les établissements côtiers et les émissaires d'évacuation, les déversements côtiers ou émanant de toutes autres sources dans la région de la CEDEAO ;
- v. interdire dans la région de la CEDEAO, l'importation, l'exportation, la circulation, l'accumulation ou le déversement de déchets dangereux transfrontaliers, notamment des matériaux radioactifs, des déchets chimiques et biologiques ou des substances entrant dans la définition de « déchets dangereux » tels que définis à l'Article 2 de la Convention de Bamako de 1991 ou à l'Article 1 de la Convention de Bâle, dans les eaux territoriales, les océans, le sol et l'air des Etats ;
- vi. établir une réglementation et une responsabilité rigoureuses concernant la gestion des déchets chimiques et dangereux en vue de leur traitement adéquat et évacuation sécurisée dans la Communauté ;
- vii. veiller à ce que les politiques, les plans, les programmes, les stratégies, les projets et les activités susceptibles d'affecter les ressources naturelles, les écosystèmes et l'environnement en général

fassent l'objet d'une évaluation adéquate de leur impact au stade le plus précoce possible et que soient effectués un suivi et un audit réguliers de l'environnement ;

- viii. établir un réseau de coopératives basé sur des stations d'observation côtières et des techniques de télédétection pour fournir des données sur les tendances de la pollution de l'environnement marin, des plages et des eaux côtières ;
- ix. poursuivre des projets de développement soutenus au plan national, régional ou international, sans danger pour l'environnement et faire preuve de pratiques sûres de gestion de l'environnement comme les projets appuyés par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Banque mondiale, le Fonds monétaire international, l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ;
- x. coopérer dans des activités avec d'autres parties comme la CEEAC, l'OMAOC la CGG et les autres partenaires stratégiques et organisations intéressées, directement et à travers leurs sièges pour la diffusion d'informations sur la circulation transfrontalière des déchets chimiques, dangereux et autres, en particulier les « e-déchets », dans le cadre d'une gestion écologique et de prévention du trafic illégal.

Action n° 3.2 – Gérer les catastrophes naturelles

56. Les catastrophes naturelles comme les inondations et les tempêtes causent des dommages immenses, des destructions et la perte de vies. La région de la CEDEAO est médiocrement équipée pour répondre à de telles catastrophes ou en atténuer l'impact et des processus, des plans et des capacités doivent être élaborés pour répondre à de telles éventualités.

57. Actions prioritaires requises :

- i. faciliter la mise en œuvre du cadre de la CEDEAO face à la menace posée par les catastrophes et autres calamités naturelles, en particulier, que les membres de la Communauté renouvellent leur serment d'agir de bonne foi dans la mise en œuvre de la Politique de la CEDEAO de 2006 sur la réduction des risques de catastrophes.
- ii. renforcer les capacités aux niveaux national et régional d'une réponse préalable aux catastrophes plus vigoureuse à travers l'organisation régulière de formations, de simulations et d'exercices de simulacre de catastrophe ;
- iii. devenir Etats parties aux instruments des Nations Unies, de l'Union africaine et de la CEDEAO ainsi qu'aux autres instruments juridiques internationaux pertinents afin de réglementer l'occurrence de catastrophes et de protéger les vies humaines contre les calamités naturelles soudaines et imprévues ;
- iv. adopter une approche globale qui tienne compte des changements climatiques dans les politiques de gestion des espaces côtiers, ainsi que les programmes et activités, à tous les niveaux de la gouvernance.
- v. suivre et établir des systèmes de protection contre les effets du changement climatique sur les environnements côtiers et marins. Dans ce contexte, les membres de la Communauté devraient élargir la coopération aux pays industrialisés avancés afin de bénéficier de leurs systèmes d'alerte et de réponse rapides.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO QUATRE :OPTIMISATION DE L'ECONOMIE MARITIME DE LA CEDEAO

58. La dégradation de l'environnement maritime contribue à l'épuisement des ressources naturelles, pierre angulaire de l'économie de la CEDEAO, fondée sur l'exploration et l'exploitation de ressources maritimes naturelles telles que la pêche, l'extraction pétrolière et minière et le transport. L'économie maritime ouest-africaine est confrontée à un sombre avenir si des mesures drastiques et/ou de contrôle ne sont pas mises en œuvre rapidement pour inverser les tendances négatives actuelles.

59. Cet objectif devrait promouvoir le développement économique durable en maximisant le potentiel des ressources maritimes en Afrique de l'Ouest, garantir la sécurité alimentaire et préserver la biodiversité maritime. Dans ce contexte, il vise à prévenir et à combattre les menaces actuelles et futures pesant sur l'économie maritime.

Action n° 4.1 - Développer et promouvoir la pêche et l'aquaculture

60. En raison de l'épuisement des ressources et des stocks halieutiques dans de nombreuses régions de l'Afrique sub-saharienne, la consommation de poisson est trop faible pour bénéficier aux populations vulnérables. Une modification des habitudes alimentaires et l'augmentation de la population ajouterait encore à la pression exercée sur la disponibilité des rares ressources halieutiques et nécessiteraient une augmentation sensible de la production alimentaire au cours des dix prochaines années.

61. Des pratiques de bonne gestion seraient nécessaires pour mettre fin à la surexploitation par les méthodes traditionnelles de pêche, en réduisant notamment les niveaux de pollution et en permettant la reconstitution de cheptel des espèces de poissons locales. Ces stocks augmenteraient la production des méthodes de pêche traditionnelles. Les stocks de poisson augmenteraient plus rapidement dans les réserves marines où la pêche est limitée. C'est ainsi que l'aquaculture ou la pisciculture peuvent contribuer à pallier l'insécurité alimentaire et la malnutrition. L'aquaculture est toutefois peu développée en Afrique par rapport aux autres continents et elle est freinée par l'accès limité aux terres, la mauvaise gouvernance, la mauvaise gestion et d'autres facteurs tels que la pollution des eaux, la discrimination entre les sexes et les pratiques déloyales de travail.

62. Actions prioritaires requises :

- i. encourager les Etats membres à s'efforcer de rechercher, de déterminer et de mettre en œuvre des réformes politiques réactives dans la gouvernance de la pêche et de développer la pêche continentale et l'aquaculture ;
- ii. consolider la Déclaration d'Abuja de 2005 du NEPAD sur la pêche et l'aquaculture durables en Afrique et sur les Accords des Nations Unies sur la conservation et la gestion des stocks de poissons et, à ce titre, intégrer et mettre en œuvre une Politique de pêche commune en matière de conservation, de gestion et d'exploitation des stocks de poissons conformément aux écosystèmes et une approche préventive de l'intégralité de la CEMZA, quand elle aura été établie ;
- iii. soutenir les organismes de pêche régionaux et à l'échelle des bassins pour gérer les ressources partagées ;

- iv. améliorer l'accès au marché des petites entreprises de production, de transformation et de commerce intérieures pour veiller au maintien de la génération de richesses et d'avantages sociaux et environnementaux ;
- v. conserver et réhabiliter les écosystèmes aquatiques, essentiels pour les ressources biologiques et la biodiversité aquatiques et prendre des mesures de prévention ou d'atténuation des effets négatifs de l'aquaculture sur l'environnement et les communautés aquatiques et côtiers ;
- vi. promouvoir et favoriser la production aquacole à petite, moyenne et grande échelles, de manière durable et écologique grâce à une utilisation rationnelle des ressources terrestres et hydrologiques et aux opportunités de marché évolutives ;
- vii. mettre en œuvre des programmes de récupération des stocks de poissons, sur la base d'informations scientifiques fiables ; Etablir des politiques d'exploitation des ressources halieutiques qui tiennent compte de l'écosystème maritime et veillent à leur respect ;
- viii. protéger et déclarer des zones de réserve marine et appliquer les règles qui les régissent de manière à préserver la biodiversité marine de l'Afrique de l'Ouest, à protéger les espèces maritimes menacées en raison de la pêche excessive insoutenable en Afrique et à encourager l'écotourisme.

Action n° 4.2 – Prévenir et combattre la pêche illicite, non-déclarée et non-réglémentée (INN)

63. La pêche INN représente une menace majeure pour les stocks halieutiques, l'environnement marin et les communautés côtières. Elle constitue une concurrence inéquitable pour les pêcheurs qui exploitent légalement les ressources halieutiques en entraînant des pertes économiques considérables pour les Etats côtiers. Les pertes globales sont estimées entre 10 et 24 milliards USD chaque année, équivalant de 11 à 26 millions de tonnes de poissons². La pêche INN porte également sur la capture d'espèces marines menacées en Afrique de l'Ouest, telles que les requins, les tortues et les dauphins.

64. Les eaux ouest-africaines sont réputées enregistrer les niveaux les plus élevés de pêche INN dans le monde en termes de prises totales dans la région avec la prise illégale dans l'Atlantique du centre-est estimée par le *Marine Resources Assessment Group* à une valeur de 828 millions à 1,6 milliards USD chaque année, soit 37 pourcent des prises de poissons et de fruits de mer.²

65. Actions prioritaires requises :

- i. collaborer avec les Etats voisins et les Organisations régionale de gestion des pêches (ORGP) pour imposer une réglementation stricte des activités de pêche et prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver l'environnement et la diversité des espèces halieutiques en Afrique de l'Ouest ;
- ii. veiller à ce que la prise, la manipulation, le traitement et la distribution du poisson et des produits de la pêche se fassent de manière à préserver et à conserver la valeur nutritionnelle, la qualité et la sûreté des produits, à réduire les déchets et à minimiser leurs effets négatifs sur l'environnement ;

² Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al : "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (Marine Resources Assessment Group and University of British Columbia, 2009).

- iii. encourager les Etats membres à signer et à ratifier tous les traités régionaux et internationaux existants relatifs à la pêche et à la préservation des ressources naturelles, notamment l'Accord sur les Mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée ;
- iv. veiller à ce que les intérêts de l'industrie de la pêche, notamment la nécessité de conservation des ressources, soient pris en compte dans la zone côtière et soient intégrés dans la gestion, dans la planification et dans le développement des zones côtières ; Les Zones marines protégées impliquant une « cogestion » des gouvernements et des communautés côtières peuvent représenter un outil de gestion efficace ;
- v. encourager les Etats membres autorisant les navires de pêche et de soutien à la pêche à battre leur propre pavillon à exercer un contrôle effectif sur ces navires conformément au droit international et dans le respect de toutes les initiatives mondiales, continentales et régionales en matière de gestion responsable du domaine maritime de la CEDEAO. Les Etats devraient cesser d'autoriser à battre pavillon les navires de pêche étrangers qui n'ont pas de lien authentique avec le pays et limiter l'accès à la pêche des navires battant « pavillon de complaisance » ;
- vi. s'assurer de la participation de tous les acteurs dans la prise de décision, la planification et la mise en œuvre de pratiques de pêche sûres ;
- vii. encourager les Etats membres à se communiquer mutuellement (en se servant des organismes pertinents de la CEDEAO et d'autres institutions régionales telles que les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP)) les noms des navires de pêche industrielle autorisés à exploiter dans leurs ZEE respectives et les avis d'amendes qu'ils auraient signifiés pour pêche INN. Pour permettre ce partage d'informations, les Etats membres devraient exiger que tous les navires de pêche industrielle exploitant dans leur ZEE utilisent une Identification de navire unique internationalement reconnue, comme un numéro d'identification de l'OMI, et que ce numéro soit affiché à tout moment et utilisé lors du partage d'informations au niveau régional concernant l'accès et les sanctions applicables à ces navires.

Action n° 4.3 – Prévenir le captage illégal et le vol de pétrole

66. Bien que cette pratique se manifeste essentiellement à l'heure actuelle au Nigeria, le problème de captage illégal de pétrole risque de s'étendre aux autres Etats membres de la CEDEAO. En outre, le pétrole brut du Nigeria est également exporté via les eaux territoriales et les ZEE des pays voisins, ce qui impose une action régionale collective face à ce problème. Outre la menace de pollution, les gouvernements et les compagnies productrices de pétrole subissent des pertes de recettes substantielles. Le captage illégal de pétrole contribue également à l'escalade de la violence et de la criminalité en raison de la lutte pour la main mise sur les opportunités de soutage.

67. Actions prioritaires requises :

- i. condamner et pénaliser le vol et tout autre captage illégal de pétrole et d'autres ressources naturelles ;
- ii. renforcer la législation pour réglementer l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures et pour spécifier les responsabilités des explorateurs ;
- iii. initier des recherches et des études empiriques pour comprendre la nature, les caractéristiques et la dimension réelle du captage illégal d'hydrocarbures en Afrique de l'Ouest ;

- iv. renforcer les capacités nationales de détection, d'investigation, de poursuites et de jugement des cas de captage illicite d'hydrocarbures et établir/améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion d'avoirs ;
- v. encourager les Etats membres à partager leurs expériences et faciliter le développement de mécanismes régionaux destinés à améliorer la gouvernance des hydrocarbures dans la région comme mode de prévention de conflits violents et de l'insécurité ;A cet égard, élaborer une politique de la CEDEAO qui réglemente et établisse des normes communes aux Etats membres sur la gouvernance des ressources naturelles en Afrique de l'Ouest en particulier de manière à ce qu'elles bénéficient aux communautés locales ;
- vi. soutenir les échanges intra-régionaux et interrégionaux d'expériences et l'élaboration d'approches novatrices de gouvernance des ressources ;Dans ce contexte, envisager des mesures pratiques de renforcement de la coopération avec la CEEAC, l'OMAO, la CGG et les autres acteurs et parties concernées au niveau de la région.

Action n° 4.4 – Promouvoir le tourisme maritime

68. Le tourisme peut contribuer à la création de richesses et à l'emploi et stimuler la protection et le renforcement des ressources écologiques et culturelles.L'Afrique offre un potentiel touristique considérable bien qu'il soit largement inexploité.Et pourtant, l'industrie du tourisme dans l'essentiel du continent n'est pas internationalement compétitive malgré certains développements positifs au cours des 30 dernières années, dans la mesure où les voyageurs sont de plus en plus en attente d'expériences touristiques de qualité plus élevée.Il reste encore beaucoup à faire.

69. Une composante en est la promotion de la richesse du patrimoine culturel maritime régional, l'héritage d'objets physiques et d'attributs intangibles des sociétés autochtones, hérités des générations passées et légués au profit des générations futures.Nombre de ces sites sont soit sous-marins, soit adjacents à l'océan, à des cours d'eau, à des estuaires et à des lacs.

70. La gestion efficiente du patrimoine culturel maritime de l'Afrique peut créer d'importantes attractions touristiques et devrait être développée et administrée de manière à générer des recettes suffisantes.Les sites du patrimoine sous-marin sont en danger de destruction et le patrimoine culturel devrait être protégé et préservé.Dans ce contexte, la conservation devrait aussi inclure les écosystèmes les plus représentatifs et les plus spécifiques des zones relevant de la juridiction des Etats membres ou caractérisées par un degré élevé de diversité biologique.

71. Actions prioritaires requises :

- i. encourager les Etats membres à mettre en œuvre la Convention de l'UNESCO sur la protection des sites du patrimoine sous-marin culturel ;
- ii. identifier le tourisme comme un secteur prioritaire pour la croissance économique ;
- iii. identifier les principaux projets « pivots » aux niveaux national et sous-régional qui généreront des retombées significatives et contribueront à la promotion de l'intégration économique : parcs naturels, réserves maritimes transfrontière, etc. ;
- iv. promouvoir le marketing touristique ;Elaborer une stratégie régionale de marketing ;
- v. promouvoir les partenariats régionaux ;
- vi. promouvoir la recherche et le développement ;
- vii. promouvoir l'investissement dans la construction et le développement d'infrastructures et de

- produits touristiques respectueux de l'environnement ;
- viii. élaborer un Code de conduite et d'éthique pour l'industrie régionale du tourisme, axé sur le tourisme maritime ;
 - ix. mobiliser des ressources financières ;
 - x. les Etats membres devraient instituer des accords de collaboration au sein de leur propre gouvernement, de la société civile et d'autres parties intéressées pour contribuer à la préservation de leur patrimoine national.

Action n° 4.5 – Développer les infrastructures liées aux activités maritimes

72. Le déficit infrastructurel de l'Afrique est l'un des facteurs majeurs qui l'empêchent de réaliser son plein potentiel de croissance économique, de compétitivité sur les marchés mondiaux et d'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). L'adéquation des infrastructures joue un rôle crucial dans le développement économique et la réduction de la pauvreté. L'inadéquation des infrastructures du transport maritime, comme les ports, les havres, leurs équipements et les réseaux ferroviaires et routiers qui leur sont connectés, impose des coûts majeurs aux activités commerciales en termes de perte de production et de coûts supplémentaires qu'elles doivent encourir. Certaines estimations laissent suggérer qu'avec l'amélioration du stock infrastructurel, les taux de croissance économique pourraient être au moins d'un pour cent supérieurs à ceux qu'ils sont aujourd'hui. Le volume commercial transporté en mer actuellement, de l'ordre de 35.000 milliards de tonnes, devrait également augmenter de 50 pour cent au cours des 20 prochaines années.³ Le développement et l'achèvement des réseaux infrastructurels sont donc reconnus représenter une composante cruciale de la progression vers l'intégration régionale.

73. Actions prioritaires requises :

- i. formuler un plan directeur de développement des infrastructures régionales liées aux activités maritimes (énergie, transport, tourisme, ressources hydrauliques transfrontalières), des possibilités offertes aux industries de transformation : construction navale, réparation et entretien de bateaux et industries de services au niveau local, afin de produire des emplois, une expertise et de l'investissement ;
- ii. préparer une stratégie et des processus de mise en œuvre, notamment un plan d'action prioritaire ;
- iii. développer, par une approche interdépartementale ou de groupe, un cadre efficace d'interaction entre les différentes industries et les différents secteurs, identifier les interfaces entre les différents secteurs et développer des mécanismes permettant d'assurer leur gestion optimale. Cette gestion transfrontalière devrait être attentivement étudiée pour éviter toute confrontation et elle devrait être systématiquement planifiée de manière à produire des avantages optimaux ;
- iv. des initiatives de soutien de la part des Etats membres et des entreprises privées visant à établir des partenariats publics ou privés (PPP) permettant de réaliser leurs objectifs : construction, réparation navales et leurs services connexes. Ils devraient également envisager l'impartition de centres maritimes d'excellence pour doter l'industrie maritime de services de qualité, durables et efficaces.
- v. tous les domaines maritimes, comme les autorités portuaires des Etats membres, doivent

³ *Current Awareness Bulletin* (Bulletin de sensibilisation), Volume XXIV, n° 7, juillet 2012, MaritimeKnowledgeCentre@imo.org

conclure des accords de partenariat en appui à l'utilisation des ressources disponibles aux niveaux sous-régional, régional et continental. Ces accords devraient être basés sur le principe de «l'Afrique pour l'Afrique» afin de retenir et maintenir l'expertise maritime requise ;

- vi. encourager les Etats membres à évaluer les performances de leurs principaux ports et à instituer des indicateurs de performance; Leur inefficacité équivaut à un manque de compétitivité qui accroît les coûts commerciaux de ces ports ; Les compagnies de transport maritime devront rechercher des solutions alternatives si cette situation persiste ;
- vii. soutenir et encourager des initiatives telles que le Protocole d'accord sur le contrôle par les Etats des ports de l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale (Protocole d'accord d'Abuja), visant à éradiquer les pratiques de transport maritime inférieures aux normes, à renforcer la sûreté et la sécurité, à protéger l'environnement marin de la pollution et à améliorer les conditions de travail et de vie du personnel à bord des navires.

Action n° 4.6 – Réglementer l'exploitation minière et les autres exploitations de ressources naturelles

74. L'océan et les lits de cours d'eau sont riches en pétrole et en autres minéraux précieux qui offrent de nombreuses opportunités de développement économique mais qui doivent être gérés de manière responsable par des autorités compétentes aux plans national et régional. Les gouvernements nationaux doivent, sur les conseils des organismes régionaux, guider une extraction responsable au profit de tous leurs ressortissants. Leur extraction, leur exploration ou leur exploitation minière en haute mer soulèvent toutefois des préoccupations concernant les conséquences éventuelles de ces activités sur l'environnement. La protection de l'environnement marin devrait être de la plus haute importance.

75. Actions prioritaires requises :

- i. appliquer scrupuleusement la Directive C/DIR.3/05/09 de mai 2009 de la CEDEAO sur l'Harmonisation des principes directeurs et des politiques dans le secteur minier ; Dans ce contexte, revoir la Directive dans la perspective de la transformer en un mécanisme plus rigoureux, doté de pouvoirs et de mécanismes de suivi, tels qu'une Convention ;
- ii. appuyer les initiatives UA/NEPAD, promouvoir les échanges commerciaux intra africains dans le domaine de l'énergie aux niveaux régional et continental, pour influencer sur le développement économique et social et l'intégration économique des communautés économiques régionales ;
- iii. veiller à une bonne exploitation des ressources énergétiques (pétrole, et gaz), leur transformation sur place et à leur exportation au niveau intra-africain et le reste du monde ;
- iv. veiller à ce que toutes les préoccupations nécessaires eu égard à l'environnement et aux droits de l'homme soient identifiées et respectées par les parties concernées dans toutes leurs activités en Afrique de l'Ouest.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO CINQ : PROMOTION DE LA SENSIBILISATION ET DE LA RECHERCHE SUR LES QUESTIONS MARITIMES

76. L'un des plus grands défis à la sûreté et la sécurité maritimes de la région est la faible sensibilisation sur le domaine maritime. Il est donc crucial de sensibiliser aux bonnes et mauvaises utilisations du domaine maritime de la CEDEAO, aux dangers inhérents à ces abus et aux actions requises pour y remédier. Cette connaissance, transmise par l'éducation et le développement de compétences

techniques dans les divers champs du domaine maritime, est nécessaire. Toute politique relative au domaine maritime, qu'elle soit au niveau national, régional ou international, doit relever ce défi.

Action n° 5.1 - Sensibiliser

77. Cette action vise à approfondir la sensibilisation aux menaces pesant sur le domaine maritime de la CEDEAO et à les connaître davantage.

78. Actions prioritaires requises :

- i. accroître la sensibilisation des décideurs, du public en général et des autres parties prenantes aux défis et aux possibilités de développement économique liés au domaine maritime et aux réponses politiques ;
- ii. élaborer des programmes régionaux, notamment l'utilisation des réseaux de médias locaux et internationaux, de la télévision, de la radio et des sites Internet pour accroître la visibilité de l'Afrique maritime et améliorer l'image des activités maritimes et des gens de mer ;
- iii. collaborer avec des partenaires en vue de contribuer à l'élaboration d'un Atlas des mers africaines, comme envisagé par l'UA ;
- iv. promouvoir la participation de responsables du domaine maritime ou d'autres responsables compétents dans les programmes dispensés par l'Université maritime mondiale, l'Institut de droit maritime international ou d'autres centres internationaux d'excellence ;
- v. renforcer les programmes académiques et de formation professionnelle et les programmes pédagogiques et élaborer de nouveaux afin de faire connaître les questions maritimes dans les écoles et les universités ;
- vi. encourager les Etats membres à soutenir activement les célébrations des océans chaque année, avec la « Journée mondiale des océans » le 8 juin et la Journée mondiale de la mer de l'OMI la dernière semaine de septembre ;
- vii. renforcer le plaidoyer et la sensibilisation pour intégrer les questions relatives aux femmes, conformément à la Résolution 1325 du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Action n° 5.2 – Effectuer des recherches maritimes

79. La connaissance est le fondement d'une prise de décision de qualité et doit être continuellement nourrie par une recherche appropriée qui devrait informer sur les mesures à prendre pour la mise en œuvre des politiques et des projets. L'Article 243 de l'UNCLOS/CNUDM de 1982 qui a été ratifiée par tous les Etats membres de la Communauté, stipule que « *Les Etats et les organisations internationales compétentes coopèrent, par la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, pour créer des conditions favorables à la conduite de la recherche scientifique marine dans le milieu marin et unir les efforts des chercheurs qui étudient la nature des phénomènes et processus dont il est le lieu et leurs interactions* ».

80. Actions prioritaires requises :

- i. être le fer de lance de la promotion et du renforcement de la base des connaissances maritimes devant servir de fondement à l'établissement des connaissances, compétences et attitudes requises pour renforcer la culture maritime africaine ; Cette base de connaissances identifiera les

- besoins en éducation, en formation et en développement, susceptibles de contribuer à la création d'une culture maritime et d'encourager l'innovation au sein du domaine maritime ;
- ii. accroître la visibilité et le profil de l'industrie maritime en Afrique et s'assurer que, par la recherche, les questions applicables aux océans et aux mers reçoivent une attention similaire à celle accordée aux défis intérieurs de la région ;
 - iii. promouvoir un concept qui offre aux Ouest-Africains des perspectives de carrière plus affirmées et plus larges dans l'environnement maritime ; il s'agira d'élargir la portée des études maritimes et de renforcer les compétences et les qualifications des professionnels du transport maritime ;
 - iv. établir des institutions nationales et régionales appropriées dans le domaine de la recherche et de l'éducation en matière de questions maritimes, devant répondre à toutes les exigences du domaine maritime de la CEDEAO ;
 - v. encourager différentes institutions de recherche à mettre l'accent sur certains domaines et à échanger les résultats de leurs recherches. La recherche doit lier et soutenir les priorités de recherche continentales, recommander des solutions aux défis intersectoriels et maximiser les synergies entre les Etats membres et les efforts entrepris au niveau régional. Un investissement plus important dans la recherche et la technologie marine permettra de dégager des solutions innovantes dans la poursuite de la croissance économique sans aggraver davantage la dégradation de l'environnement ;
 - vi. encourager les Etats membres à soutenir l'allocation ou la source de financements aux institutions nationales et régionales de formation, de recherche et d'enseignement sur les affaires maritimes et accorder des bourses de formation ;
 - vii. encourager les Etats membres à bénéficier de l'Université maritime régionale d'Accra et de l'Institut maritime régional d'Abidjan ;
 - viii. réviser les législations nationales restrictives et permettre aux mondes des affaires et de l'industrie d'initier leurs propres mécanismes de collaboration afin de promouvoir un réseau africain/régional de groupes maritimes.

SECTION III

MISE EN OEUVRE

Commission de la CEDEAO

81. L'entité de la CEDEAO au niveau stratégique pour la réalisation des objectifs de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO regroupe certains Départements de la Commission (Agriculture, Environnement et Ressources hydrauliques, Développement humain et Genre, Infrastructures & Energie, Politique macroéconomique, Relations extérieures, Affaires juridiques, Affaires politiques, Paix & Sécurité et Commerce, Douanes, Industrie et Liberté de circulation). A cet égard, ce groupe établira les mécanismes d'opérationnalisation appropriés pour la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO. La Division de la Sécurité régionale coordonnera les affaires maritimes au niveau de la Commission. Les organisations de la société civile (OSC) joueront un rôle complémentaire dans la mise en œuvre de cette Stratégie. Un financement sera nécessaire pour mobiliser les ressources et les fonds requis pour la mise en œuvre et la réalisation des objectifs de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO. A cet égard, le coût de la mise en œuvre de la Stratégie devra être déterminé avant que ne soient élaborés les

mécanismes de financement appropriés.

Unité de sécurité et de sûreté maritime

82. Une Unité de sécurité et de sûreté maritime sera installée au sein de la Division de la Sécurité régionale afin de renforcer le rôle de coordination de cette Division. Cette Unité servira à coordonner les activités de la Commission et à fournir des services de soutien aux Zones maritimes de la CEDEAO. Les détails de cette unité seront élaborés dans une Directive devant être émise par le Président de la Commission lors de son établissement.

Coopération multilatérale

83. Le second niveau de mise en œuvre consiste en une collaboration avec les organisations régionales pertinentes comme l'OMAOC et la CGG ou toute autre organisation poursuivant les mêmes objectifs dans le domaine maritime.

Zones maritimes de la CEDEAO

84. L'espace maritime de la CEDEAO est structurée selon trois zones principales :

- i. Zone E - Nigeria, Bénin, Togo et Niger
- ii. Zone F—Ghana, Côte d'Ivoire, Sierra Leone, Liberia et Burkina Faso, Guinée
- iii. Zone G—Sénégal, Cap-Vert, Gambie, Guinée Bissau et Mali

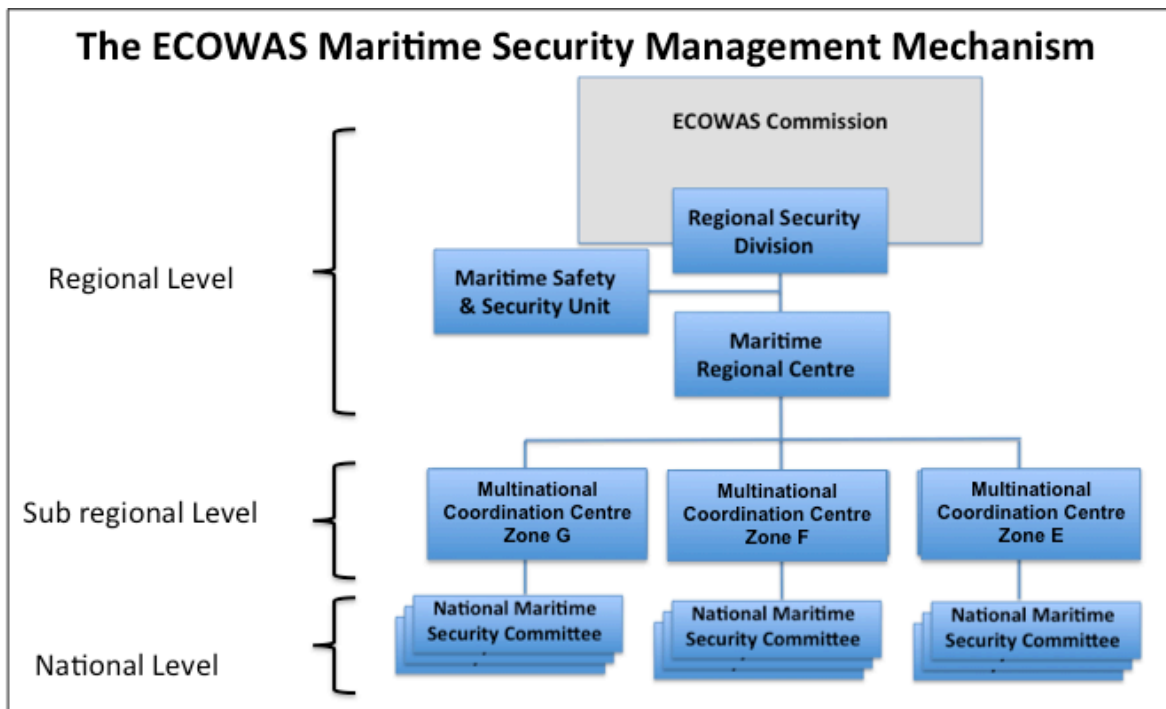
85. La Zone E servira de zone pilote.

86. Un Centre Régional de Coordination Maritime (CRCM), devant être situé dans un Etat membre coordonnera les trois zones. Chaque zone sera dotée d'un Centre de Coordination Multinational (CCM) équipé de son propre mécanisme de suivi et d'exécution et pourvu d'un personnel composé de représentants des pays de cette zone.

87. Chaque pays devra établir un Comité National de sécurité maritime (CNSM), chargé de collecter les données nationales et de les communiquer au Centre de coordination multinationale.

88. D'autres informations sur la Zone maritime de la CEDEAO (ZMC), notamment les modalités fonctionnelles, le financement et la préparation des rapports, seront élaborées dans les Statuts de la Zone maritime de la CEDEAO devant être adoptée.

Structure schématique de la gestion de la Zone maritime de la CEDEAO



SECTION IV

INSTRUMENTS INTERNATIONAUX, CONTINENTAUX ET REGIONAUX

89. Il est demandé aux Etats membres de signer, ratifier, adhérer et assurer d'urgence la mise en œuvre effective des instruments juridiques maritimes internationaux suivants.

Annexe A :Instruments juridiques internationaux

90. Il est demandé aux Etats membres de signer, ratifier, adhérer et assurer d'urgence la mise en œuvre effective des instruments juridiques maritimes continentaux suivants.

Annexe B :Instruments juridiques continentaux (devant être communiqués par la Commission de la CEDEAO)

91. Il est demandé aux Etats membres de signer, ratifier, adhérer et assurer d'urgence la mise en œuvre effective des instruments juridiques maritimes régionaux suivants.