

Le présent document décrit la stratégie de l'OMI pour le renforcement de la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre en vue de lutter contre les actes de piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et autres activités maritimes illicites et favoriser le développement d'un secteur maritime dynamique et durable.



## Mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre

Septembre 2015

---

## Table des matières

Stratégie de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre	Page 1
Annexe A - Mesures essentielles à mettre en œuvre	Page 10
Annexe B - Description des éléments de coût	Page 11

---

## **Stratégie de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre**

### ***Développement économique et social dans le domaine maritime***

1. Le commerce international est crucial pour de nombreuses économies africaines, 90 % des importations et exportations des États africains étant effectuées par mer. La population de l'Afrique subsaharienne devrait doubler d'ici à 2050. La sécurité et la sûreté des transports maritimes sont donc essentielles au succès du commerce et de la croissance en Afrique et fondamentales pour le développement durable des économies des États africains.
2. Par conséquent, il faut s'attaquer au problème de longue date que posent les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. Parallèlement, les États côtiers de l'Afrique de l'Ouest et du Centre doivent répondre à d'autres préoccupations tout aussi urgentes dans le domaine maritime, tâche qui sera facilitée, comme pour le problème de la piraterie, par un renforcement des capacités pour le contrôle des eaux territoriales et internationales et l'application des lois pertinentes à terre comme en mer.
3. La part des États africains dans les échanges internationaux s'élève en moyenne à 3 % environ, tandis que le commerce interafricain représente en moyenne 10 % environ de l'ensemble des échanges du continent. La part de l'Afrique dans les exportations mondiales a diminué au fil des ans; elle s'élève actuellement à 2,5 % en moyenne, ce qui constitue une baisse notable par rapport aux 10 % des années 1950. En outre, les États africains n'attirent que 2 % à 3 % des investissements étrangers directs dans le monde et contribuent à 1 % du PIB mondial<sup>1</sup>.
4. La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) de l'Union africaine tient compte du potentiel considérable que possède le domaine maritime africain en matière de création de richesses et de la nécessité d'appuyer les efforts déployés pour alimenter le commerce interafricain. Trente-huit (38) pays africains sont côtiers ou insulaires, cinquante-deux (52) de sa centaine d'installations portuaires pouvant gérer des conteneurs et diverses marchandises. Pour tirer pleinement parti des possibilités, il faudrait identifier, renforcer et appuyer les secteurs ayant le potentiel de croissance le plus élevé (comme les ports, l'aquaculture, l'énergie renouvelable, les télécommunications sous-marines, le tourisme et la biotechnologie marine). Par ailleurs, tant les ressources marines renouvelables que les hydrocarbures (les cours mondiaux du pétrole et du gaz favorisant de nouveaux projets d'exploration dans plusieurs pays) sont des ressources prometteuses du domaine maritime africain qui devraient favoriser le développement économique et la création durable d'emplois.
5. Le secteur des transports maritimes internationaux présente également d'importantes possibilités d'emploi. Le monde compte actuellement quelque 1,5 million de gens de mer et ce chiffre devrait augmenter à l'avenir. Les gens de mer provenant de pays africains étant actuellement sous-représentés, il existe une grande marge de progression à cet égard. En outre, les services auxiliaires dans les ports ainsi que les

---

<sup>1</sup> Selon la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, adoptée le 31 janvier 2014 par l'Union africaine.

fonctions relatives à l'exploitation et à la gestion à terre offrent aussi des possibilités d'emploi. À cela viennent s'ajouter les secteurs connexes qui fournissent des biens et des services aux compagnies maritimes, qui, ensemble, composent la communauté maritime.

6. Pour tirer profit de ces atouts considérables, les États africains doivent affronter et surmonter les problèmes importants qui existent dans leur domaine maritime, notamment les activités illicites telles que les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, le soutage illégal de produits pétroliers et le vol de pétrole brut, les menaces pesant sur la production de pétrole et de gaz au large, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le trafic d'armes et de drogues et la traite d'êtres humains, les dommages causés à l'environnement par l'immersion de déchets toxiques et le rejet d'hydrocarbures et d'autres polluants et les menaces pesant sur la sécurité de la navigation.

### ***Rôle de l'OMI dans le renforcement des capacités***

7. L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité des transports maritimes et de la prévention de la pollution due aux navires. Elle a mis en place un programme solide de coopération technique, dans le cadre duquel les ressources sont allouées en priorité aux États africains pour les aider à renforcer leurs capacités, notamment par la formation des responsables des secteurs public et privé à l'application des instruments internationaux.
8. Les nations en développement reconnaissent les importants avantages que peuvent présenter une meilleure exploitation portuaire et une infrastructure solide et sûre. L'OMI peut aider à mettre en place des capacités juridiques et techniques en vue d'améliorer les perspectives des transports maritimes dans les régions qui n'ont pas encore réalisé leur plein potentiel économique au sein des marchés internationaux. Cette assistance est dans la droite ligne de l'objectif du Millénaire pour le développement intitulé "Mettre en place un partenariat mondial pour le développement" et contribue également aux objectifs intitulés "Réduire l'extrême pauvreté", "Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes" et "Préserver l'environnement". Ces activités appuieront également les priorités de développement au-delà de 2015.
9. Outre son Programme intégré de coopération technique (PICT) courant, qui vise principalement à renforcer les capacités des institutions et des ressources humaines pour permettre qu'il soit satisfait de manière effective et uniforme aux instruments et normes de qualité de l'OMI, l'Organisation a mis au point un cadre spécifique pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, tel que mis à jour dans le présent document énonçant la stratégie de l'OMI, en vue de permettre aux parties prenantes, aux pays bénéficiaires, aux organisations régionales et aux autres entités de coopérer pour garantir la sûreté des ports, des lieux de mouillage et des installations au large, de lutter contre la piraterie, les vols à main armée et autres activités illicites, de protéger le milieu marin et de renforcer la sécurité de la navigation.

### ***Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre***

10. Le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre a été créé par le Secrétaire général de l'OMI pour financer l'exécution des projets de l'OMI relatifs au renforcement des capacités de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, en particulier l'application du Code de conduite relatif

à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre et la mise en œuvre du projet de réseau fonctionnel intégré de garde-côtes OMI/Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOOC).

Les contributions versées peuvent servir à atteindre l'objectif général de sûreté maritime ou être consacrées à des activités spécifiques liées au programme de travail.

### ***Stratégie pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, y compris le golfe de Guinée***

11. En sus du programme normal d'activités de coopération technique, l'OMI s'efforce depuis un certain temps d'aider les États Membres de l'Afrique de l'Ouest et du Centre à développer et à renforcer leurs capacités en vue de résoudre les questions et les problèmes qui existent dans leur secteur maritime. En 2006, l'OMI et les 25 pays de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOOC) ont lancé un processus qui a abouti à la signature d'un mémorandum d'entente sur la mise en place d'un réseau sous-régional intégré de garde-côtes (Mémorandum d'entente OMI/OMAOOC). Le service de garde-côtes mène des activités qui ont notamment trait à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, à la sûreté de l'approvisionnement énergétique des secteurs maritimes et offshore, à la lutte contre la migration illégale, à la prévention du trafic de drogues et d'armes et de la traite d'êtres humains, au fonctionnement des services de recherche et de sauvetage, à la prévention de la pollution et à la protection du milieu marin. Depuis la signature de ce mémorandum, l'OMI dirige des activités de renforcement des capacités dans la région dans le cadre d'un programme modeste qui inclut des exercices théoriques, des séminaires et une formation relative à la sûreté maritime.
12. Les initiatives de l'OMI sont menées dans le contexte plus large des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU 2018 (2011) et 2039 (2012), des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, y compris la résolution A/RES/67/78 sur les océans et le droit de la mer, de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud, des stratégies maritimes de l'Union africaine, de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du golfe de Guinée, de l'OMAOOC et, en particulier, du Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Ce Code de conduite a été officiellement adopté à Yaoundé en juin 2013 par les chefs d'État de 25 pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, ou leurs représentants, y compris 13 présidents.
13. Les signataires du Code de conduite ont salué les initiatives de l'OMI et d'autres États donateurs "ayant trait à l'apport de formations, d'assistance technique et d'autres formes de renforcement des capacités pour aider les gouvernements, à leur demande, à adopter et à appliquer des mesures pratiques pour appréhender et traduire en justice les personnes impliquées dans les crimes transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)".
14. À sa vingt-huitième session, tenue en décembre 2013, l'Assemblée de l'OMI a adopté à l'unanimité la résolution A.1069(28) sur la prévention et la répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée. Dans cette résolution, l'Assemblée exhorte notamment les gouvernements à soutenir ces efforts, en collaboration avec l'Organisation et selon

que le demandent les gouvernements de la région, et à envisager d'apporter des contributions financières au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, récemment créé.

15. La présente Stratégie est axée sur la fourniture d'une assistance directe aux États Membres de la région afin de renforcer et d'améliorer leur capacité à régler les questions et problèmes afférents à leur domaine maritime. Il s'agit notamment de les aider à élaborer des stratégies maritimes nationales et des stratégies nationales de sûreté maritime, à constituer des comités nationaux de sûreté maritime et à mettre au point des plans et des procédures de sûreté maritime à l'échelle nationale.
16. La Stratégie offre une vue générale des activités que l'OMI considère comme prioritaires pour relever les défis relatifs au renforcement de la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Les activités de l'OMI ont pour objet de créer des capacités nationales et régionales durables pour lutter contre la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et autres activités illicites et pour favoriser le développement d'un secteur maritime dynamique et durable.
17. La Stratégie est un document évolutif qui sera mis à jour à mesure de l'état d'avancement du projet. Les activités seront mises en œuvre sous réserve de la disponibilité de fonds.

#### ***Application efficace des Conventions de l'OMI***

18. L'OMI œuvre à l'application de toutes les mesures essentielles recensées dans le Code de conduite et dans le Mémoire d'entente OMI/OMAOC. En fonction du niveau des contributions reçues, le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre maintiendra et renforcera l'intensité de l'engagement de l'OMI en faveur de l'atteinte de ces objectifs. D'une manière générale, le but est que les États Membres de l'OMI d'Afrique de l'Ouest et du Centre mettent en place une législation nationale dans laquelle seront érigées en délits la piraterie, les attaques à l'encontre des navires et les autres activités maritimes illicites, qu'ils coordonnent les structures et les procédures et qu'ils emploient du personnel logistique, technique et opérationnel bien formé afin de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités eu égard à tous les aspects de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la protection du milieu marin, ce qui permettra également de développer les échanges régionaux par mer. On trouvera à l'annexe A une analyse plus détaillée des mesures qui doivent être mises en œuvre.

#### ***Assistance pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI en matière de sûreté maritime***

19. La Stratégie vise également à renforcer les capacités concernant le développement du secteur maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et à assurer la mise en œuvre, le respect et la mise en application des dispositions des chapitres V et XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, en mettant l'accent en particulier sur les dispositions de la règle V/19.2 de la Convention SOLAS relatives à l'identification et au suivi des navires à grande distance (LRIT), sur la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS relative aux menaces contre les navires et sur les sections du Code ISPS se rapportant aux installations portuaires.

20. Les résultats attendus sont une meilleure application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le renforcement de la sûreté maritime à l'interface navire/port, ainsi qu'une prise de conscience accrue de la situation maritime.
21. Deux types d'assistance peuvent être fournis au titre du présent point : une assistance technique et une assistance juridique. L'assistance sera fondée sur les évaluations des besoins effectuées par les États Membres ou l'OMI et/ou les demandes spécifiques émanant des États Membres.
22. En ce qui concerne *l'assistance juridique*, l'OMI enverra dans les États Membres qui en font la demande un expert chargé de leur fournir une assistance juridique concernant la mise en œuvre des conventions de l'OMI et la transposition de celles-ci dans leurs instruments nationaux, tels que leur Code maritime, leur Code pénal et leurs textes législatifs connexes. L'OMI peut également dispenser des formations dans le cadre de séminaires et d'ateliers.
23. Dans le cadre de *l'assistance technique*, eu égard en particulier au LRIT et au Code ISPS, différentes activités peuvent être proposées à la demande des États Membres, par exemple :

#### **Exercices et entraînements au niveau national**

24. Ces exercices et entraînements ont pour objet de fournir aux participants des outils pratiques qui leur permettent d'améliorer la mise en œuvre des dispositions relatives aux exercices et aux entraînements prescrits au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS; les participants peuvent ainsi se familiariser avec les entraînements et exercices, ainsi qu'avec les concepts de préparation en situation d'urgence qui y sont décrits. Le principal objectif est le renforcement de la sûreté maritime à l'interface navire/port.

#### **Ateliers nationaux d'autoévaluation concernant la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS**

25. Ces ateliers ont pour objet de renforcer la capacité technique des Administrations chargées de la supervision, ainsi que celle des agents et responsables de la sûreté portuaire, à normaliser le processus d'autoévaluation de la mise en œuvre, par les installations portuaires, des plans de sûreté prescrits dans le Code ISPS.

#### **Ateliers nationaux ou régionaux sur le renforcement de la sensibilisation à la situation maritime, y compris aux systèmes AIS et LRIT**

26. L'objet de ces séminaires est de fournir aux États Membres des renseignements et des recommandations sur le renforcement de la sensibilisation à la situation en matière de sûreté maritime, y compris concernant les dispositions relatives au LRIT figurant dans la règle V/19-1 de la Convention SOLAS et la stratégie d'e-navigation.
27. Cette formation a également pour objet de fournir aux pays bénéficiaires des renseignements qui leur permettent de mettre au point des systèmes visant à renforcer la prise de conscience de la situation maritime ou d'améliorer ceux qui existent déjà, et de permettre à ces pays de partager les renseignements y afférents les uns avec les autres, ainsi qu'avec les navires exploités dans les zones relevant de leur juridiction, aux fins de renforcer la sécurité, la sûreté et la protection du milieu marin.

28. Les exercices permettront aux États Membres de mieux connaître la situation en matière de sûreté le long des côtes et la situation maritime, grâce à une meilleure utilisation des systèmes AIS et LRIT, des radars côtiers et des systèmes de contrôle et de surveillance et au renforcement des échanges de renseignements à cet égard au niveau régional. En outre, la formation aidera les pays bénéficiaires qui ne l'ont pas encore fait à mettre en œuvre les dispositions de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS et permettra de mieux utiliser les renseignements LRIT aux fins de renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Enfin, la formation a aussi pour objet d'identifier les domaines dans lesquels une assistance spécifique supplémentaire pourrait être nécessaire.

***Assistance bilatérale et participation aux activités continues de suivi***

29. Le programme continu d'exercices théoriques de l'OMI dans les États d'Afrique de l'Ouest et du Centre s'est révélé particulièrement positif. Ces exercices ont pour résultats escomptés la mise en place de stratégies maritimes nationales, de stratégies nationales en matière de sûreté maritime, de comités nationaux de sûreté maritime et de plans et procédures nationaux pour l'application de mesures visant à assurer la sûreté maritime. Les exercices théoriques ont d'abord et avant tout sensibilisé les participants à l'importance du domaine maritime et aidé à stimuler, dans les pays où ils ont été organisés, la volonté d'accroître la coopération interinstitutions et de renforcer les capacités. En deuxième lieu, ils ont aidé les États bénéficiaires à identifier leurs besoins, y compris les stratégies de mise en œuvre; l'OMI sera donc désormais en mesure (en partenariat avec d'autres institutions, selon qu'il conviendra) d'offrir une assistance technique à ces États Membres pour leur permettre de renforcer leurs capacités. Il est important de souligner que cet appui se fait à la demande de l'État Membre.
30. En dépit du revers causé par l'épidémie d'Ebola dans la région, qui a empêché l'OMI de mener toutes les activités prévues, l'intérêt porté à l'assistance apportée par l'OMI en matière de renforcement des capacités et les demandes d'obtention de cette assistance n'ont pas faibli au cours des années 2014 et 2015, comme suite aux exercices théoriques. Le fait que le programme de l'OMI ait été aussi bien reçu par les anciens pays organisateurs et, par effet d'entraînement, par les pays voisins, est principalement dû à la prise de conscience que des services de garde-côtes fiables peuvent jouer un rôle majeur pour libérer le potentiel des zones économiques exclusives des États côtiers, en développant le secteur offshore, y compris des secteurs halieutiques nationaux viables. Les exercices théoriques ne sont que la première étape de l'approche progressive suivie pour y parvenir.
31. Plusieurs pays ont besoin d'une assistance adaptée à leur cas particulier, tel qu'un examen juridique visant à garantir que leurs législations, pratiques et procédures nationales leur permettent de s'acquitter de leurs obligations et satisfont à leur volonté de gérer leurs domaines maritimes. L'OMI met à disposition une gamme d'options de formation et d'enseignement mais elle peut également aider les pays à effectuer une évaluation plus large et à définir leurs besoins, et agir en tant que "médiateur honnête" auprès des partenaires de développement internationaux appropriés en vue de fournir des services d'experts dans des domaines qui ne relèvent pas directement de son mandat. Le Secrétariat de l'OMI s'efforce de souligner la nécessité pour les États Membres souverains de l'OMI de déterminer leurs propres besoins en matière de renforcement des capacités dans le cadre de leurs objectifs nationaux, étant donné que cela permettra de coordonner les efforts de façon plus efficace, notamment de faire mieux correspondre les besoins et les offres et de faire en sorte que la

responsabilité du processus incombe aux pays. D'après l'expérience acquise par l'OMI, ce dernier élément est essentiel pour garantir le succès et la viabilité du processus. À la suite des exercices théoriques, il est devenu évident qu'un dialogue continu avec les autorités nationales est crucial pour identifier les prochaines étapes et l'assistance appropriée.

32. La rapidité avec laquelle un pays fait des progrès dépend de nombreux facteurs, en particulier de l'engagement sans équivoque des responsables de la prise de décisions dans ce pays, à tous les niveaux, en faveur du changement. Les signataires du Code de conduite et du Mémorandum d'entente OMI/OMAOC incluent des pays qui ont bien avancé dans l'application des instruments de l'OMI et des prescriptions énoncées dans la Convention SOLAS et MARPOL et des pays qui n'ont que récemment entamé le processus de mise en œuvre. Par conséquent, les programmes d'assistance technique doivent être adaptés aux besoins de chaque État Membre; le Secrétariat de l'OMI coordonne activement ses efforts avec les partenaires de développement internationaux.

## **Formation régionale**

### **Formation juridique**

33. Dans sa résolution 2039 (2012), le Conseil de sécurité de l'ONU prie instamment les États de la région du golfe de Guinée d'agir sans tarder, à l'échelle nationale et régionale, avec le concours de la communauté internationale, en vue de mettre en œuvre des stratégies nationales de sécurité maritime, notamment de mettre en place des cadres juridiques visant à prévenir et à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer. Si l'OMI s'est avant tout employée à souligner qu'il fallait adopter une approche intégrée pour faire respecter le droit maritime, ainsi qu'à promouvoir la mise en place de comités, politiques et procédures de sûreté maritime au niveau national, elle estime qu'il est tout aussi important de renforcer le contrôle et la gouvernance.
34. L'OMI collabore de manière constructive avec différentes parties prenantes aux fins d'assurer une coopération technique dans le cadre de programmes de formation régionaux. Elle continuera par exemple de coopérer avec l'ONUDC, le Centre africain d'études stratégiques, AFRICOM et Interpol aux fins de la réalisation d'examens et d'évaluations juridiques et de la fourniture d'une assistance de suivi aux États.
35. De nombreux efforts ont été déployés aux fins de la création et de la mise à jour de cadres juridiques et, pour tirer profit au maximum des ressources, il est essentiel que les parties prenantes communiquent entre elles et qu'elles coordonnent leurs efforts. Un exemple du type d'assistance que l'OMI peut fournir à cet égard est l'atelier sur la sûreté maritime et le maintien de l'ordre, tenu à Yaoundé en avril 2015 à l'intention des États du golfe de Guinée, qu'elle a organisé conjointement avec le Centre africain d'études stratégiques, AFRICOM et l'ONUDC.
36. Les principaux objectifs de cet atelier étaient d'identifier les priorités des pays d'Afrique et d'y répondre en procédant à une évaluation critique des problèmes et lacunes en matière de sûreté maritime pour ce qui était de la capacité des États Membres de la CEEAC-CEDEAO à mettre en œuvre le Code de conduite, et d'évaluer et de renforcer les processus interrégionaux axés sur l'échange de renseignements, l'interception de navires suspects ainsi que l'arrestation et la poursuite en justice des délinquants de la mer. Ces priorités sont des axes clés du Code de conduite.

37. Des travaux supplémentaires seront effectués pour mettre à jour l'accord multilatéral de la CEEAC, qui sera essentiel pour les opérations CEEAC/CEDEAO de coopération dans le domaine du maintien de l'ordre. De manière générale, les participants ont fait montre d'une volonté collective de collaborer aux fins de lutter contre la criminalité transnationale et d'un ferme engagement à rendre opérationnel le Code de conduite.

### ***Formation opérationnelle***

38. L'OMI collabore avec le Centre d'entraînement aux opérations d'interdiction maritime de l'OTAN (NMIOTC) en Crète depuis un certain nombre d'années, et les États signataires du Code de conduite de Djibouti ont envoyé plusieurs responsables dans ce centre afin qu'ils soient formés dans différentes disciplines. Compte tenu du succès de ce partenariat, il a été décidé d'élargir le programme de formation aux États de l'Afrique de l'Ouest. À cette fin, un Atelier de deux semaines sur les enquêtes pénales dans le secteur maritime a eu lieu à la mi-2015. Ce cours s'adressait au personnel de la police maritime, de la marine et aux garde-côtes responsables de l'application du droit maritime au niveau national, et il était axé sur les enquêtes relatives aux actes de piraterie et à d'autres délits. Des représentants de l'Angola, du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, du Libéria, du Nigéria et du Togo y ont assisté.
39. Le NMIOTC possède un catalogue de cours de formation complet; l'OMI poursuivra sa collaboration avec le Centre afin de renforcer les capacités des organismes chargés de faire respecter le droit dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

### ***Envoi d'experts pour accélérer le changement***

40. Afin d'aider à identifier de façon exhaustive les besoins et les conditions d'application en vertu du Code de conduite et du Mémoire d'entente de l'OMI/OMAOC, l'OMI envisage d'envoyer des experts soigneusement sélectionnés dans un certain nombre de pays qui ont indiqué qu'ils souhaitaient faire avancer la réglementation de leur domaine maritime. Ce programme d'affectation d'experts permettra de consolider le principe selon lequel l'État Membre souverain est l'entité coordinatrice et compétente. Ces experts pourront maintenir un dialogue confidentiel avec les fonctionnaires locaux en vue de définir les besoins en matière d'assistance et de mettre en place des mécanismes de coopération, tant sur le plan national que régional.
41. En envoyant des experts simultanément dans plusieurs pays et en facilitant les voies de communication entre les pays participants, l'OMI fera progresser plus rapidement la coopération et l'échange de renseignements sur les plans national et régional. Les pays montrant l'exemple exerceront une pression sur leurs pairs et les pays sélectionnés démontreront les voies possibles en vue d'une application réussie.
42. En se fondant sur la recommandation concernant l'affectation d'experts, et à la demande des pays Membres, l'OMI fournit des connaissances techniques adaptées sur la sûreté à bord des navires et dans les installations portuaires (Code ISPS et Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports), la connaissance de la situation maritime, l'exercice d'un contrôle harmonisé de la sûreté maritime et du respect des conventions, les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port (conformément aux travaux menés en vertu du Mémoire d'entente d'Abuja), l'échange de renseignements, l'appui mutuel, la planification d'urgence, les opérations et l'intervention communes, en se fondant chaque fois que cela est possible dans la pratique sur l'infrastructure et les procédures existantes, y compris

les réseaux de centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) établis par l'OMI et les programmes d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

### ***Formation de la prochaine génération de dirigeants maritimes africains***

43. Sous réserve de la disponibilité de fonds, l'OMI envisage de promouvoir l'enseignement de sujets maritimes, notamment la technologie maritime, dans les universités africaines telles que l'Université maritime régionale (RMU) du Ghana et l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) de la Côte d'Ivoire. L'OMI attache également une grande importance à l'apport d'une aide financière pour permettre à du personnel africain d'étudier à l'Université maritime mondiale et/ou à l'Institut de droit maritime international. Conformément au Code de conduite, les pays ont également décidé d'offrir des places dans des cours de formation nationaux à des étudiants d'autres États, sous réserve du règlement des frais pertinents, ce qui constitue une autre facette de l'assistance par l'Afrique pour l'Afrique.

### ***Coopération avec les partenaires de développement***

44. Il sera essentiel de mieux utiliser les ressources et atouts existants pour libérer le potentiel maritime de nombreux pays. L'important n'est pas d'établir un nouveau service de garde-côtes mais de faire appliquer le droit maritime à l'aide des ressources nationales qui sont disponibles, y compris les bâtiments de la marine. L'OMI œuvre au renforcement de la coopération interinstitutions, y compris entre les secteurs civil et militaire.
45. Pour chaque initiative, l'OMI travaille en coopération et coordination étroites avec d'autres organes de l'ONU, en particulier l'ONUDC, la FAO, le HCR et les bureaux régionaux du BRENUAC et du BRFAO, ainsi que d'autres partenaires internationaux tels qu'Interpol et l'OMD et des partenaires de développement, notamment le Japon, la France, le Commandement des États-Unis pour l'Afrique, la Chine, le Royaume-Uni, l'Union européenne et la Norvège. L'OMI soutient également les efforts de l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) pour rendre opérationnel un centre régional d'échange de renseignements sur le commerce maritime (MTISC) à Accra (Ghana) et, comme mentionné plus haut, l'Organisation coopère de manière très fructueuse avec l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC).
46. On trouvera dans les annexes au présent document davantage de renseignements sur la stratégie, la ventilation des coûts et une description plus détaillée des mesures essentielles à mettre en œuvre :

Annexe A : Mesures essentielles à mettre en œuvre

Annexe B : Description des éléments de coûts envisagés

\*\*\*

---

## **Annexe A : Mesures essentielles à mettre en œuvre**

Pour atteindre les objectifs du Code de conduite et du Mémorandum d'entente OMI/OMAOC, il est nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre de mesures essentielles sur le plan national, notamment :

- La mise en place d'un *comité national de sûreté maritime* ou autre système pour la coordination des activités connexes entre les départements, institutions, autorités chargées du contrôle et autres organismes de l'État, exploitants portuaires, compagnies et autres entités chargées de mettre en œuvre, d'appliquer et de faire appliquer les mesures visant à renforcer la sûreté maritime ainsi que les procédures de recherche et de sauvetage.
- Les États mettront en place, s'il y a lieu, un *plan national de sûreté maritime* ainsi que les plans d'urgence connexes (ou autre système) en vue d'harmoniser et de coordonner les mesures de sûreté mises en œuvre pour renforcer la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux avec celles qui s'appliquent à d'autres modes de transport.
- Afin que les pays puissent *poursuivre efficacement en justice*, dans leurs tribunaux nationaux et conformément aux lois nationales pertinentes, les auteurs de tous types d'actes de piraterie et d'actes illicites à l'encontre des gens de mer, des navires, des installations portuaires et du personnel qui y travaille, une formation et une assistance juridique seront offertes en coopération avec l'ONUDC et d'autres organisations.
- La désignation d'un *point de contact national* pour faciliter la diffusion concertée, efficace et rapide des renseignements entre les signataires est fondamentale. Le point de contact national doit appliquer les décisions du Comité national de sûreté maritime.
- Il est envisagé que les pays établissent des *centres régionaux d'échange de renseignements sur la piraterie* qui soient capables de recevoir des alertes et des demandes de renseignements ou d'assistance, et d'y répondre, à tout moment. Les États de la région qui ont signé ou signeront le Code de conduite auraient accès au réseau et aux accords d'échange de renseignements. Le réseau devrait comprendre des liens d'information pour les communautés côtières et de la pêche, permettant de rendre compte des activités côtières et de communiquer les renseignements reçus par le biais de la participation collective.
- Les systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT), les systèmes d'identification automatique (AIS), les radars à terre et aéroportés, les systèmes de surveillance des navires de pêche, les systèmes de trafic maritime et les plates-formes de surveillance aéroportées, ainsi que les alertes de sûreté émises par les navires, peuvent fournir des renseignements précieux et en temps réel qui peuvent être utilisés par les autorités responsables du maintien de l'ordre et l'armée et leur être d'une grande aide dans leurs efforts pour protéger des navires, ainsi que pour intercepter, poursuivre et appréhender des délinquants présumés. Par conséquent, l'établissement d'un *système de surveillance maritime* intégrant toutes les données disponibles contribuerait à l'application satisfaisante des dispositions du Code de conduite et du Mémorandum d'entente OMI/OMAOC.

---

## **Annexe B - Description des éléments de coût envisagés**

### **Principaux pays bénéficiaires**

Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.

### **Éléments de coûts**

Afin de garantir une application efficace du Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre qui a été adopté, le Secrétariat de l'OMI coordonne et mène des missions d'évaluation des besoins nationaux et d'assistance et organise également des ateliers interinstitutions sur les questions juridiques, de politique et de gouvernance ainsi que des exercices théoriques.

L'accent est mis sur la collaboration avec les États Membres de l'OMI et les organismes régionaux en vue de faciliter la mise en œuvre de politiques nationales appropriées en matière de sûreté maritime pour protéger le commerce maritime contre toutes les formes d'actes illicites, **d'une législation, de pratiques et de procédures nationales** qui, ensemble, assurent tous les niveaux de sûreté nécessaires pour l'exploitation sûre et en toute sécurité des installations portuaires et des navires et d'une législation nationale visant à garantir la protection efficace du milieu marin.

Il est envisagé d'organiser des **cours de formation** (formation de groupe) nationaux et sous-régionaux auxquels seront invités des participants des régions et pays voisins, en vue d'échanger les meilleures pratiques, de renforcer la confiance et d'améliorer la coopération transfrontière.

Une pierre angulaire du programme est le recours à une **sélection de spécialistes de haut niveau** qui travaillent avec chaque État en vue de guider et de faciliter les progrès sur le plan national en les aidant par exemple à établir et à institutionnaliser le Comité national de sûreté maritime et en dirigeant l'élaboration des programmes nationaux en matière de sûreté maritime. Mener ces projets de front dans plusieurs pays accélérera le changement grâce à des rapports étroits avec les autorités locales, à l'identification des lacunes et à l'établissement de mécanismes de coopération, tant sur le plan national que régional.

Les missions effectuées dans le domaine de l'échange de renseignements consisteraient, premièrement, à renforcer le **réseau d'échange de renseignements** et les moyens à cet effet du point de vue technique aux fins de la formation et du recrutement des points de contact nécessaires; deuxièmement, à élaborer plus avant les spécifications techniques et à identifier les besoins en matière de formation; troisièmement, à recenser les installations existantes qui pourraient être intégrées et à en évaluer l'état; quatrièmement, à identifier les installations que les États de la région envisagent d'établir et qui pourraient être intégrées; et, enfin, à recueillir les renseignements pertinents à ce sujet.

Les missions effectuées dans le domaine de la **sensibilisation à la situation maritime** auraient pour objet de mettre au point un système préliminaire de surveillance maritime au niveau national qui pourrait être ultérieurement intégré sur le plan régional en utilisant les données que les États de la région seraient disposés à communiquer, d'élaborer des spécifications techniques préliminaires, d'effectuer une estimation des coûts et d'identifier les besoins de formation, de recenser les installations existantes qui pourraient être intégrées et

d'en évaluer l'état, d'identifier les installations que les États de la région envisagent d'établir et qui pourraient être intégrées et de recueillir les renseignements pertinents à ce sujet.

Le **financement de programmes d'études** serait consacré au financement des études de membres du personnel africain à l'Université maritime mondiale et à l'Institut international de droit maritime. Les sommes versées couvriraient également la promotion des études sur des sujets maritimes, en particulier la technologie maritime, dans des universités africaines telles que l'Université maritime régionale du Ghana et l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer de la Côte d'Ivoire.