

CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA  
**SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ**  
**EN MER** DANS L'OCÉAN  
INDIEN OCCIDENTAL



16 NOVEMBRE 2023

BALACLAVA | RÉPUBLIQUE DE MAURICE

---

**Troisième Conférence ministérielle  
sur la sécurité et la sûreté maritimes**  
Hôtel Intercontinental, Balaclava, Maurice, 16 novembre 2023

**NOTE DE CADRAGE**

**Sommaire**

Acronymes .....	3
1. Introduction .....	5
2. Objectifs .....	6
3. Résultats attendus .....	6
4. Participants .....	7
5. Mise en œuvre des résultats des précédentes conférences ministérielles, 2018, 2019 .....	7
6. Prévention et préparation régionales contre la pollution marine.....	11
7. Coopération régionale en matière de lutte contre l’abus de drogues et de substances .....	15
8. Résolution 2608 du Conseil de sécurité des Nations Unies et Groupe de contact sur les activités maritimes illicites .....	16
9. Plan régional contre le trafic illégal d’espèces sauvages .....	17
10. Politique/cadre régional(e) pour la sûreté portuaire et la sécurité de la navigation .....	21
11. Mise en place d’un Forum des garde-côtes africains .....	23

---

## Acronymes

ACIS-CGFF: Forum des garde-côtes des Etats côtiers et insulaires d'Afrique

CGIMA: Groupe de contact sur les activités maritimes illicites

CGPCS: Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes

CITES: Convention internationale sur le commerce d'espèces menacées

CMF: Forces maritimes combinées

COI: Commission de l'océan Indien

CRFIM : Centre régional de fusion d'informations maritimes

CRCO: Centre regional de coordination des opérations

DCOC: Code de conduite de Djibouti

DCoC/JA: Code de conduite de Djibouti / Amendement de Djeddah

EUNAVFOR: Force navale européenne

FTX: Exercice de simulation sur le terrain

IOPC: Independent Office for Police Conduct

IORA: Association des Etats riverains de l'océan Indien

IMO / OMI : Organisation maritime internationale

INTERPOL: Police internationale

ISPS: International Ship and Port Facility Security

ITOPFL: International Tanker Owners Pollution Federation Limited

TTX: Exercice de simulation sur table

IWT: Trafic illégal d'espèces sauvages

OPRC: Préparation, réponse et coopération face aux pollutions par hydrocarbures

POLMAR / MARPOL: pollution en mer

MASE: Programme régional de sécurité maritime

MDA: Connaissance du domaine maritime

---

MoU: Mémoire d'entente

MRCC: Centre de coordination de sauvetage en mer

MSA: Architecture de sécurité maritime

NOSCP: Plan national de contingence face aux risques de pollution par les hydrocarbures

OSRL: Oil Spill Response Limited

PSC: Contrôle de sécurité portuaire

PRC / RCP: Plan régional de contingence

RETEX : Retour d'expérience

SADC: Communauté de développement de l'Afrique australe

SADC-TWIX: Plateforme d'échange d'information sur le commerce illégal d'espèces sauvages de la SADC

SAMSA: Autorité sud-africaine de sûreté maritime

SHADE: Shared Awareness and De-confliction

SITREP: Rapport de situation

SOLAS: Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

POS / SOP: procédures opérationnelles standard

SPSG: Groupe de pilotage de la planification stratégique

TRAFFIC: Réseau de suivi du commerce des espèces sauvages

UA: Union africaine

UICN: Union internationale pour la conservation de la nature

UNCLOS: Convention des Nations unies sur le droit de la mer

ONUDC: Office des Nations unies contre la drogue et le crime

VOIs: Navire d'intérêt

WIO / OOI : océan Indien occidental

ZEE : zone économie exclusive

ZLECAF: Zone de libre-échange continentale africaine

---

---

## 1. Introduction

L'océan Indien occidental (OIO) présente un potentiel de croissance considérable, traditionnel et non traditionnel, de l'économie bleue/océanique, considérée comme étant le futur pilier du développement. Les mers, qui favorisent la croissance et rendent des services environnementaux clés, sont d'une importance capitale pour le transport, les moyens de subsistance, la nourriture et une gamme d'autres biens et services écosystémiques. Les pays en développement, contrairement aux pays développés, n'ont pas les moyens financiers et technologiques de tirer parti du développement de l'économie bleue/océanique. L'OIO est un important centre mondial de commerce et d'échanges, une route maritime d'approvisionnement énergétique stratégiquement importante, qui présente des intérêts géostratégiques et des réalités géoéconomiques élevés et qui est également la scène du jeu de pouvoir mondial ; tout cela menace un océan Indien pacifique et stable. De plus, l'OIO ne doit pas être pris en compte séparément en raison de ses multiples interconnexions avec l'espace océanique mondial. Avec le nouvel ordre mondial émergent avec des puissances montantes ayant une influence croissante à travers l'océan Indien, il est nécessaire de considérer l'océan Indien comme un espace indivisible.

La lutte contre la piraterie a montré qu'individuellement, les États de la région ne peuvent pas relever les défis de la sécurité maritime, d'autant plus que les menaces y liées sont interdépendantes. La région est toujours confrontée à une série de menaces importantes pour la sécurité maritime, dont certaines ont augmenté ces derniers temps. Les différents rapports du Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes (CRFIM) le démontrent amplement. Cette situation est principalement due au fait bien connu que les pays de la région ont des capacités maritimes limitées, ce qui est certainement valable pour la plupart des États côtiers en développement dans le monde. La réponse à ces défis ne peut être que collective – qu'il s'agisse du trafic et de la contrebande illicites, de la pêche INN, de la traite des êtres humains (bien que beaucoup d'efforts soient déployés pour freiner et prévenir la traite des êtres humains dans la région de l'océan Indien, y compris celui de l'Examen périodique universel), de la recherche et du sauvetage, de la pollution marine (qui nécessite des systèmes et des pratiques de transport maritime durables) – d'autant plus qu'aucun pays ne peut prétendre faire face et relever ces défis individuellement. La coopération régionale et internationale dans le domaine maritime semble être le seul moyen d'assurer la sécurité et la sûreté maritimes à long terme de l'OIO.

Il existe un intérêt commun à promouvoir la sécurité maritime dans l'OIO, à la fois pour le bénéfice de la région et de la communauté internationale, qui dispose des moyens financiers, technologiques et humains nécessaires au développement de l'économie bleue/océanique et pour assurer un niveau adéquat de capacité maritime. La sécurité maritime est donc un besoin partagé pour le bien-être et la prospérité du monde. Tous les États devraient avoir une part équitable des avantages d'un océan plus sûr et plus sécurisé, et ils devraient partager également la responsabilité de faire face aux principales menaces et défis connexes. Bien qu'un certain nombre d'initiatives louables aient été prises pour gérer et maintenir la sécurité maritime dans cette région, on estime qu'il manque encore un engagement politique concret et la fourniture de ressources adéquates. Une architecture de sécurité maritime forte, moderne et régionale, efficace et abordable est une condition préalable au développement de l'économie bleue/océanique et pour relever les défis qui découlent de l'océan. Compte tenu des sensibilités sur les questions relatives à la sécurité maritime, il est nécessaire d'instaurer un dialogue au niveau gouvernemental pour mobiliser, engager et perpétuer des actions à long terme tout en respectant dûment les aspects de souveraineté.

---

C'est dans ce contexte que Maurice a pris l'initiative de fournir une plate-forme pour un dialogue politique de haut niveau qui devrait permettre à terme des actions concrètes pour améliorer les capacités maritimes dans la région. Ainsi, deux Conférences Internationales Ministérielles sur la Sûreté Maritime ont été organisées en avril 2018 et juin 2019, ayant contribué au lancement des mesures concrètes dans ce secteur tout en faisant le point sur les diverses initiatives dans la région. Etant donné que la pandémie de Covid a disparu, espérons-le, Maurice souhaite retrouver l'élan pour un océan Indien plus sûr lors la 3ème Conférence ministérielle.

## 2. Objectifs

La Conférence ministérielle vise à fournir une plate-forme pour un dialogue politique de haut niveau entre les gouvernements et les institutions internationales, ce qui devrait ensuite permettre des actions concrètes pour améliorer les capacités maritimes dans la région. Une telle plateforme est nécessaire pour éviter des actions faisant doubles emplois, et viser une approche collective, cohérente et coordonnée pour améliorer les mécanismes de gouvernance maritime, une meilleure mobilisation des ressources et une meilleure capacité à patrouiller, surveiller et lutter contre les menaces à la sécurité maritime.

Relever les défis de la sécurité maritime (activités illicites et criminelles en mer, sécurité de la navigation, zones économiques exclusives sécurisées et ressources marines et des fonds marins protégées) conduira à un océan sain et à une région pacifique, stable et prospère de l'océan Indien occidental.

S'appuyant sur les cadres mondiaux et régionaux existants, les objectifs spécifiques de la 3ème Conférence ministérielle sur la sécurité maritime visent à mobiliser, maintenir et renforcer les efforts régionaux et internationaux pour améliorer l'appropriation d'un processus de renforcement des capacités axé sur les résultats et rentable pour répondre aux besoins suivants :

- i. **Mise en œuvre des résultats des précédentes conférences ministérielles, 2018, 2019**
- ii. **Prévention et préparation régionales contre la pollution marine**
- iii. **Coopération régionale en matière de lutte contre l'abus de drogues et de substances**
- iv. **Résolution 2608 du Conseil de sécurité des Nations Unies et Groupe de contact sur les activités maritimes illicites**
- v. **Plan régional contre le trafic illégal d'espèces sauvages**
- vi. **Politique/cadre régional(e) pour la sécurité portuaire et la sûreté de la navigation**
- vii. **Mise en place d'un Forum des garde-côtes africains**

## 3. Résultats attendus

La Conférence ministérielle se traduira par :

1. La manifestation d'intérêts des États clés, des institutions régionales et internationales pour promouvoir les partenariats, mobiliser des ressources, accélérer le transfert de savoir-faire et de technologies et promouvoir le développement des ressources humaines dans la région de l'océan Indien occidental.
2. Un engagement collectif à relever les défis de la sécurité maritime.
3. L'adoption de la Déclaration ministérielle.

---

## 4. Participants

La Conférence ministérielle (16 novembre 2023) réunira des représentants des gouvernements et des institutions régionales et internationales accompagnés de leurs hauts fonctionnaires respectifs chargés de la sécurité maritime. Les Hauts Fonctionnaires (14-15 novembre 2023) seront assistés par des hauts fonctionnaires en charge de la Sécurité Maritime.

## 5. Mise en œuvre des résultats des précédentes conférences ministérielles, 2018, 2019

**La Conférence est invitée à prendre note des mesures prises pour mettre en œuvre les résultats des Conférences précédentes et à envisager un partenariat et un soutien en faveur d'une approche coordonnée au niveau régional pour obtenir des résultats optimaux en matière de sécurité maritime. La Conférence devrait reconnaître principalement que la mise en œuvre des mesures identifiées devrait être basée sur l'appropriation et l'appropriation nationales et régionales dans le cadre du Code de conduite de Djibouti (DCoC), en s'appuyant sur les réalisations de l'architecture OIO pour la sécurité maritime et les recommandations récentes du DCoC pour l'approche de la sécurité maritime dans toute la région qui encourage la contribution et l'appui de partenaires internationaux partageant les mêmes idées.**

La dernière conférence ministérielle a adopté une déclaration comprenant 55 recommandations. Plusieurs acteurs régionaux et internationaux sont préoccupés par la mise en œuvre de ces recommandations, qui devaient être suivies d'une amélioration de la circulation de l'information et des synergies entre les parties prenantes, ainsi que d'une meilleure compréhension des liens entre les activités maritimes illicites. Parmi ces acteurs, deux se distinguent : l'amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti (DCoC/JA) et l'architecture de sécurité maritime (ASM) de l'OIO.

L'amélioration de la capacité maritime de l'OIO nécessite des actions collectives et coordonnées. En 2018, deux accords régionaux ont été signés, ouvrant la voie à la mise en place d'une architecture ASM de l'OIO avec ses deux branches opérationnelles : le Centre régional de fusion d'informations maritimes et le Centre régional de coordination des opérations. Les États membres de DCoC/JA ont continué à œuvrer pour l'amélioration de la sensibilisation au domaine maritime (MDA) nationale et régionale. En outre, la mise en place d'un cadre de gouvernance solide pour le DCoC comprend un groupe de travail sur le partage d'informations pour diriger le développement et l'opérationnalisation d'un solide réseau de partage d'informations pour la région, un groupe de travail sur la coordination du renforcement des capacités et un forum des Amis du DCoC pour coordonner le soutien international à la région, en tenant compte de la nécessité de résoudre les conflits, d'amplifier et d'aligner leurs efforts sur les besoins et les priorités régionaux.

Plus important encore, les recommandations devraient être mises en œuvre de manière cohérente et coordonnée pour éviter les doubles emplois, garantir l'obtention de résultats permettant d'améliorer considérablement la sécurité maritime dans l'OIO, tout en garantissant l'appropriation et la prise en main. De plus, il existe de nombreux projets de renforcement des capacités, chacun mis en œuvre indépendamment, avec une approche en silo qui ne tient pas compte de la capacité d'absorption de la région bénéficiaire. La base de ressources humaines limitée, les responsabilités peu réparties des

---

principaux acteurs en charge de la sécurité maritime et l'utilisation limitée de technologies mises à jour limitent considérablement la capacité d'absorption des projets de la région. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que la communauté internationale aborde collectivement le processus de renforcement des capacités simultanément aux niveaux national et régional. Bien qu'il y ait des progrès visibles au niveau régional, il est nécessaire de réorienter l'accent au niveau national, en tenant compte de la nécessité d'une approche pangouvernementale et de la mise en œuvre des mesures contenues dans l'article 3 de l'amendement de Djeddah au DCoC dans les domaines expliqués ci-dessous.

**Fragmentation au niveau national** : Il convient de reconnaître que les pays de la région ont des ressources limitées, et parmi ces ressources limitées, il existe plusieurs priorités de sécurité concurrentes. Certains de ces pays ont un long littoral avec des centaines de kilomètres de plages et de côtes isolées et non surveillées, **ainsi que de grandes zones économiques exclusives (ZEE), tandis que leurs capacités maritimes et leurs moyens sont limités.**

Ces pays ne peuvent pas se permettre de disposer d'un mécanisme durable pour relever tous les défis de la sécurité maritime.

Le renforcement des capacités au niveau national est essentiel si nous voulons relever les nombreux défis de la sécurité et de la sûreté de la navigation, et vise à créer de l'emploi, de la prospérité et, en fin de compte, de la stabilité, aussi efficacement que possible, ce qui a un impact sur la sécurité maritime. Cela appelle tous les États participants à adopter une approche pangouvernementale, renforcée par une mise en œuvre efficace du modèle de l'OMI sur l'ensemble de l'approche gouvernementale de la sécurité maritime, qui comprend la mise en place d'une structure de comité de sécurité maritime multi-agences, l'élaboration d'un registre national des risques pour la sécurité maritime et de la stratégie nationale de sécurité maritime qui peut inclure des mécanismes de coordination nationaux entre les administrations et les agences nationales ayant un rôle dans le domaine maritime car c'est le lien au niveau régional en vue de renforcer la coopération, ce qui est essentiel compte tenu de la nature transnationale des risques, des crimes, des réseaux ou des menaces concernés. Des études ont montré que les stratégies nationales existantes ont une portée étroite, ce qui entraîne la création de plusieurs agences nationales et le développement de missions avec des mandats qui se chevauchent, chacune travaillant isolément, tandis que le travail de l'une peut être pertinent pour une autre agence. Par conséquent, il n'y a pas de tableau global complet ni de compréhension des comportements criminels, ce qui rend la prévention et la interruption des crimes maritimes très difficiles. Compte tenu de l'état des structures de gouvernance et des opportunités socio-économiques dans la région, un crime peut prospérer, tandis que des mécanismes de dissuasion dédiés à un autre type de crime sont appliqués. Il existe des cas confirmés de navires de pêche engagés dans le trafic d'armes, de drogue ou d'êtres humains. Pour garantir une sécurité maritime durable, il est nécessaire de s'attaquer à la nature interconnectée de la criminalité maritime et de contrer efficacement l'effet ballon. Il existe déjà plusieurs institutions, accords, forums et instruments qui traitent de chaque type d'activité maritime illicite. Le défi n'est pas le manque d'initiatives, mais le fait qu'elles créent, ou risquent de créer, des lacunes et des chevauchements, si elles ne sont pas examinées attentivement, ce qui entraîne une duplication et une utilisation non optimale des ressources. Alors que les administrations publiques ont des capacités et des ressources limitées, elles sont engagées dans plusieurs projets concurrents. Il n'est donc pas surprenant que ces initiatives aient un impact minimal. Le défi consiste donc à rationaliser leurs mandats et leurs activités afin de tirer le meilleur parti du potentiel existant et d'atteindre des objectifs appropriés.

**Il est nécessaire d'avoir des stratégies et des structures institutionnelles claires et bien définies aux niveaux national et régional pour identifier un mécanisme de sécurité maritime intégré.**

---

L'ASM est un mécanisme unique et le fait d'être nouveau dans la région nécessitera des changements dans la façon dont les États gèrent leurs zones maritimes respectives. Il est nécessaire de promouvoir cette ambition. Il est nécessaire de continuer à le soutenir. Le socle de l'ASM repose donc sur les capacités maritimes au niveau national. Il repose surtout sur l'hypothèse que les centres nationaux sont adéquatement équipés, à la fois en termes de technologie et de qualité du personnel, et qu'ils fonctionnent au sein d'une structure nationale bien coordonnée et organisée.

L'ASM a atteint ce que l'on peut appeler la phase opérationnelle initiale et nécessite une collaboration appropriée entre les centres nationaux et d'autres centres régionaux et internationaux pour (i) définir les zones où les navires suspects seront identifiés ou, le suivi (ii) de la participation à l'inspection et (iii) de la poursuite (aboutissement juridique). Il y a plusieurs raisons à la situation actuelle qui peuvent être résumées comme suit :

- a) La plus importante étant les autorités faiblement réparties chargées de la gestion des zones maritimes à plusieurs départements et ministères sans obligation globale de responsabilité ou redevabilité bien définie, que ce soit individuelle ou collective.
- b) Il est constaté qu'il y a un manque/une absence de stratégies nationales pour la sécurité maritime, des cadres nationaux inadéquats où chaque département/ministère fonctionne en silo ; d'où le manque de coordination interne, l'utilisation non optimale des ressources disponibles, ce qui entraîne la faiblesse des institutions d'application de la loi maritime.
- c) Il y a toujours un manque de personnel suffisamment formé dédié à la sécurité maritime car les actuels personnels utilisent des systèmes obsolètes.
- d) Il y a une sensibilisation limitée au domaine maritime (MDA) et une absence d'utilisation des nouvelles technologies pour la gestion des zones maritimes.
- e) Le phénomène de "cécité des mers" est une réalité et les stratégies de croissance économique basées sur la terre se perpétuent. Alors que la promotion de l'économie bleue/océanique s'avance, les structures et institutions nationales n'ont pas suivi le rythme pour atteindre des résultats dans ce domaine.
- f) Dans certains cas, les programmes existants ne correspondent pas aux capacités d'absorption de certaines institutions nationales, ce qui nie l'appropriation et la prise en main, et par conséquent, affecte la volonté de progresser.
- g) Des cadres juridiques insuffisants entravent les améliorations de la sécurité et de la sûreté maritimes, ce qui a un impact négatif sur la réalisation de la finition juridique. La nécessité de cadres juridiques suffisants pour lutter contre les activités maritimes illicites peut être constatée dans la poursuite des pirates somaliens par le Kenya, Maurice et les Seychelles.

L'amélioration de la sécurité maritime nécessite donc la mise en place de mécanismes nationaux fonctionnels pour renforcer la sécurité maritime, notamment des stratégies nationales de sécurité maritime, la création de comités nationaux de sécurité maritime multi-agences pour la coordination des activités entre les départements et les organismes chargés de l'application de la loi et d'autres organismes tels que les opérateurs portuaires et les entreprises connexes qui sont étroitement liés grâce à la création de centres nationaux de partage et de coordination de l'information axés sur l'amélioration du partage de l'information et le renforcement de la coopération et de la coordination interinstitutionnelle. L'amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti 2017 (DCoC/JA) vise à relever ces défis au niveau national.

Les pays de l'OIO disposent d'une vaste ZEE avec des moyens maritimes et aériens limités pour l'inspection des navires. La mobilisation des actifs devient très coûteuse pour les petites administrations. Pour

---

comblent ces lacunes, la COI a donc prévu une incitation financière pour des actions en mer coordonnées au niveau régional. Un mécanisme financier a été établi et convenu avec les six pays signataires des accords MASE<sup>1</sup> pour l'utilisation, au total, de dix-huit moyens maritimes et de quatre moyens aériens. Cela permet de mutualiser des moyens rares. Les actes criminels maritimes dans une zone maritime peuvent être inspectés dans une autre. Le système a été testé pour faciliter la coopération régionale et internationale conformément aux dispositions des accords MASE, c'est-à-dire que les moyens restent sous la responsabilité du pays concerné. En outre, un partenariat a été signé avec l'EUNAVFOR pour aider à l'inspection. D'autres partenariats sont envisagés, par exemple avec les FMC et d'autres pays voisins. Le fonds initial a été créé dans le cadre du programme MASE pour un montant de 3,6 millions d'euros mis en œuvre par le biais de contrats de subvention, conçus, conclus et suivis par la COI, afin de couvrir les coûts supplémentaires par rapport aux actions véritablement nationales. Il est nécessaire de maintenir ce soutien.

Des évaluations visant à déterminer les lacunes en matière d'aboutissement juridique relatives aux crimes maritimes sont en cours dans la région. Les domaines à couvrir sont la compétence juridictionnelle en ce qui concerne les incidents de criminalité maritime, la collecte de preuves, les procédures pénales et les traités d'extradition et/ou l'entraide judiciaire entre les signataires régionaux. Des dispositions sont prises pour les réformes judiciaires et le renforcement des capacités visant à lever les obstacles dans la lutte contre la criminalité maritime le long de la chaîne d'intervention (information, intervention, poursuite, détention).

### ***Approfondissement de la coopération régionale***

L'ASM constitue un mécanisme de sécurité maritime fort, moderne et régional et contribue à la mise en œuvre de la Stratégie africaine intégrée pour les mers - Horizon 2050 de l'Union africaine ainsi qu'à assurer la complémentarité avec l'Amendement Jeddah au Code de conduite de Djibouti avec lequel il est déjà axé sur la coopération et les synergies en mettant l'accent sur le renforcement des capacités au niveau national qui comprend également la coopération avec les centres régionaux du MASE.

### ***Cadre de coopération opérationnelle au niveau international***

Afin de procéder, les mécanismes régionaux (ASM et DCoC/JA) s'organisent de manière coordonnée et cohérente pour établir un Cadre de coopération opérationnelle. La communauté internationale est invitée à travailler avec la région et à la pleine opérationnalisation du mécanisme coordonné visant à renforcer la gouvernance institutionnelle aux niveaux national, régional et international. L'objectif global devrait viser à atteindre une capacité maritime régionale minimale.

---

<sup>1</sup>Les pays signataires des accords MASE sont l'Union des Comores, Djibouti, la France, le Kenya, Madagascar, Maurice et les Seychelles. La France ne bénéficie pas du mécanisme financier.

---

## 6. Prévention et préparation régionales contre la pollution marine

L'échouement du vraquier MV Wakashio il y a trois ans, et les différents incidents de navires depuis lors dans la région sont un rappel poignant de la vulnérabilité de la région face à la pollution marine. Des incidents récents suggèrent que les risques liés à la pollution marine se perpétuent et augmentent même avec le temps. Chaque pays de la région doit assurer les dispositions de préparation contre la pollution marine par la disponibilité des ressources techniques, humaines et financières nécessaires.

Étant donné qu'aucun État ne peut prétendre faire face seul à un incident de pollution marine important, il est impératif de promouvoir la coopération pour la mise en place d'un mécanisme collectif de prévention et de préparation contre la pollution marine dans la région, en collaboration avec les parties régionales et internationales intéressées. Ce mécanisme collectif permettrait alors de regrouper les ressources limitées disponibles dans la région et l'accès à un appui international pour agir efficacement sur un événement de pollution le plus rapidement possible.

La Conférence ministérielle est invitée à déployer des efforts permettant d'éviter une multiplicité d'actions et à soutenir une approche coordonnée et cohérente pour la mise en place effective d'un mécanisme de coopération régional/international pratique et durable pour la prévention et la préparation contre la pollution marine pour l'OIO. On peut citer, parmi ces efforts :

- a) Le soutien financier à un programme dédié à la réalisation de ce qui précède
- b) La fourniture de renseignements qui peuvent être utilisés lors d'incidents ou d'exercices pour la prévention, l'atténuation des risques et les moyens de sauvetage dans la région (tels que le personnel d'intervention et l'inventaire des équipements, produits et autres moyens d'intervention) à inclure dans les annexes d'information du plan de contingence régional.
- c) L'appui au renforcement des capacités pour l'audit des équipements, de la logistique, du personnel et des ressources techniques disponibles dans les pays pour intervenir face aux incidents de pollution, l'identification et l'accès aux « outils » (imagerie satellitaire, modélisation des déversements d'hydrocarbures, données métocéaniques, etc.) qui sont nécessaires pendant une intervention, les procédures financières pour demander et proposer une assistance, la vérification de l'état des équipements et de la maintenance ainsi que l'organisation d'exercices nationaux et régionaux, l'établissement et le maintien de relations de travail avec les « parties prenantes » potentielles (armateurs, assureurs de navires, leurs conseillers techniques, Fonds IOPC, OMI, UE, sauveteurs, opérateurs d'installations offshore et organisations d'intervention en cas de déversement) qui peuvent être établies pour assurer une réponse coordonnée.
- d) Les efforts de la mise en place d'une capacité régionale/internationale en matière de ressources techniques et humaines pour intensifier la réponse aux incidents de pollution majeurs sur la base d'un mécanisme convenu. Cela comprend la disponibilité et la volonté de fournir un équipement et une main-d'œuvre adaptés aux exigences pour intervenir face à un incident de pollution dans la région, conformément à une demande d'un pays touché.

---

## Les principaux enjeux

### 1. La base d'un mécanisme efficace de lutte contre la pollution marine reste les systèmes de préparation et d'intervention au niveau national. C'est une condition préalable et immuable.

Il est important de se rendre compte qu'un pays tout seul ne peut pas développer un système national, ni le mettre à jour régulièrement pour s'adapter à l'évolution des circonstances. On est fortement convaincu que les accidents se produisent ailleurs et que, par conséquent, la hiérarchisation des ressources conduit à d'autres besoins urgents. Une approche complémentaire consiste à soutenir les pays sur la base de la volonté d'actions dans ce domaine de manière progressive et par étapes. En fait, l'une des actions nécessaires les plus importantes est l'évaluation nationale des risques (hotspots, sensibilités environnementales, cartographie de la sensibilité aux déversements d'hydrocarbures) et celle de la prévention et de la préparation contre la pollution marine. Une grande partie d'une telle évaluation pourrait être effectuée par l'évaluation RETOS (outil d'évaluation de l'état de préparation aux déversements d'hydrocarbures) qui serait suivie d'une mise à jour des plans nationaux, ce qui permettrait ensuite à la région d'adopter collectivement un plan régional. A noter que l'outil RETOS a trois niveaux de détails d'évaluation croissants et peut utiliser un outil d'amélioration continue.

Compte tenu de ce qui précède, il est nécessaire qu'un acteur régional (ou un groupe d'acteurs) promeuve une approche pratique collective pour diriger le processus. C'est dans ce contexte que la COI a fait le nécessaire pour assurer que les accords MASE prévoient la lutte contre la pollution marine. La COI s'est également engagée avec la Convention de Nairobi et l'OMI pour maintenir l'élan vers la mise en place d'un mécanisme régional opérationnel. C'est dans le même esprit que, suite au protocole d'accord signé entre la COI et l'IORA, la COI s'est rapprochée de cette dernière.

### 2. Cohérence et approche complémentaire

Il est nécessaire d'éviter la multiplicité des cadres et programmes régionaux. Il existe déjà le cadre de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) et de la Convention de Nairobi et de son protocole d'urgence. Tous les acteurs devraient proposer et développer une coopération alignée sur ce cadre.

### 3. Actions pratiques vers un système régional de préparation et d'intervention

Les accords MASE prévoient des dispositions spécifiques pour lutter contre la pollution marine. C'est dans ce contexte que le Comité de pilotage des accords MASE a adopté un plan de travail le 5 mai 2021 et a convenu de travailler avec les grands pays d'Afrique orientale et australe et les partenaires, tels que la Convention de Nairobi et l'OMI pour sa mise en œuvre. Le 5e Comité de pilotage du MASE avait convenu de poursuivre les travaux sur la base des réalisations passées et des projets/initiatives régionaux, y compris le projet régional « Oil Spill Response » (1999-2004) et le projet « Maritime Highway » (2008-2012) ; financés par la Banque mondiale et mis en œuvre par la Commission de l'océan Indien. Les progrès ont été lents pour diverses raisons, principalement en raison de l'absence d'un programme dédié. Le manque de fonds dédiés a entravé les avancements dans la mise en œuvre du plan de travail de MASE POLMAR. Covid-19 a sensibilisé et accéléré l'utilisation de la technologie collaborative virtuelle. Utilisée en conjonction avec la coordination traditionnelle entreprise par le(s) centre(s) physique(s), il est possible pour la région de trouver une solution créative et rentable pour développer un mécanisme de coordination. L'utilisation de la collaboration virtuelle a déjà été évoquée et non rejetée. Une série de

---

travaux est en cours avec la participation des autorités compétentes des signataires du MASE et des États voisins, des partenaires et des organisations régionales/internationales telles que la Convention de Nairobi, SAMSA et l'OMI/OPRC concernées par la prévention et la lutte contre la pollution en mer. On peut citer parmi ces travaux :

1. Le Centre régional de coordination des opérations (CRCO) a organisé un exercice sur table (TTX) - WIOPOLREX 23 - du 25 au 27 juillet 2023. Ce TTX régional a sensibilisé à la question et au niveau national des informations nécessaires pour remplir les annexes du plan de contingence régional, a testé le système d'alerte et de communication POLREP, identifié les leçons apprises et le potentiel d'amélioration et a permis à la région de réfléchir collectivement aux actions concrètes à venir.
2. Cet exercice théorique a été utilisé pour améliorer davantage le projet de plan de contingence régional pour examen lors de l'atelier tenu les 29 et 30 août 2023.

Un exercice de simulation - Exercice d'entraînement sur le terrain (FTX), dénommé MASEPOLREX23, s'est tenu du 25 au 29 septembre 2023 pour tester le Plan national d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures de Maurice (NOSCP) et le projet de plan de contingence régional (RCP), évaluer les capacités techniques et humaines et formuler des modalités de coopération. Cet événement a permis une consultation entre les représentants des gouvernements voisins de l'OIO ainsi que de la communauté internationale et des partenaires sur les progrès réalisés jusqu'à présent en matière de préparation et d'intervention à la pollution marine, surtout sur un plan de contingence régional, les potentielles structures et modalités de coordination régionales, et fournit une orientation pour la voie à suivre, y compris la mobilisation d'appuis soutien technique et financier nécessaires. L'exercice pratique MASEPOLREX23 a établi la base d'un mécanisme régional/international efficace et pratique de coordination et de coopération en cas d'urgence sur la base des cadres existants, et pour que la région soit adéquatement dotée des capacités nécessaires pour prévenir et se préparer à la pollution maritime, notamment le déversement des hydrocarbures. L'événement a mobilisé tous les États côtiers d'Afrique orientale et australe, ainsi que l'UE, l'Organisation maritime internationale, le Code de conduite de Djibouti et la Convention de Nairobi, l'Agence sud-africaine de sécurité maritime (SAMSA), le Centre indien de fusion d'informations, le Centre régional de fusion d'informations maritimes, le Centre régional de coordination des opérations, la Convention internationale OPRC sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Oil Spill Response Limited (OSRL) et l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPFL), tous ayant participé au FTX. Le retour d'expériences (RETEX) de MASEPOLREX23 a été globalement évalué comme un exercice positif avec de nombreuses recommandations. Il a conclu positivement la nécessité d'une FTX annuelle et la prochaine aura lieu en 2024 au Kenya. L'évaluation indépendante de MASEPOLREX23 entreprise par un consortium composé du SAMSA, de l'ITOPFL et de l'OSRL était basée sur les sept ensembles de critères suivants, a conclu à la réussite de l'événement et a attribué une note de 3,5 sur un maximum de 4,9 :

1. **Concept:** NOSCP, ROSCP, liste de contrôle (check-off), formulaires, consignes et directives des SOP, SOG
2. **Organisation et personnel :** Équipe de gestion des incidents, cycle de Planning P, officiers de quart (Watch Standers), Officiers de liaison internationaux, Observer & White cell (ECG).
3. **Infrastructure et équipement :** outils fonctionnels, Internet, intranet et téléphone, ressources (besoins d'intervention et évaluation des actifs), déploiement des ressources (équipements surveillance et de combat - en surface et aérien)

- 
4. **Échange d'informations** : documents, SITREP, rapport et briefing et réponse aux injections
  5. **Formation et logistique** : utilisation d'IORIS et de SeaVision, aspects juridiques, base de données d'inventaire des actifs – processus d'importation coordonné et exigences douanières)
  6. **Interopérabilité** : processus régional, communication interne, coopération avec les centres régionaux et nationaux, aboutissement juridique.
  7. **Coopération régionale** : intégration avec les MRCC, les centres régionaux (CRFIM & CRCO), disponibilité et utilisation des ressources.

---

## 7. Coopération régionale en matière de lutte contre l'abus de drogues et de substances

**La Conférence est invitée à discuter des résultats de la 1<sup>ère</sup> Conférence régionale sur l'abus de drogues et de substances et à envisager un partenariat concret et un soutien à la mise en œuvre dans les domaines identifiés ci-dessous.**

Maurice a organisé la première Conférence régionale sur l'abus de drogues et de substances du 26 au 28 avril 2023. Cette conférence a réuni des représentants de l'Afrique du Sud, des Comores, du Djibouti, de la France/Réunion, de Madagascar, de la République de Maurice, des Seychelles, du Kenya, et de la Tanzanie, ainsi que de la Commission de l'océan Indien, du Centre régional de fusion d'informations maritimes, du Centre régional de coordination des opérations, de l'Union européenne, des États-Unis d'Amérique et du Bureau des Nations Unies. La Conférence a conclu sur la nécessité d'unir les efforts et de renforcer la coopération régionale pour promouvoir les mandats des institutions des États dans la lutte contre le trafic de drogues, l'abus de substances et la dépendance. La Conférence a reconnu que la lutte contre la drogue nécessite une approche holistique, intégrée, transversale et une coopération régionale dans les quatre piliers principaux suivants :

1. **Les mesures de prévention** par la sensibilisation, l'éducation et le renforcement des capacités des parties prenantes de la société ainsi que par la sensibilisation de la communauté.
2. **La rupture de la chaîne d'approvisionnement en suivant** les trafiquants de drogue et leurs réseaux, l'échange d'informations, la police, les douanes et la coopération judiciaire renforcée entre les pays et au niveau régional lorsque cela est possible.
3. **Les aspects sanitaires et sociaux**, avec des échanges de bonnes pratiques et le développement et la mise en œuvre de traitements appropriés, la prise en charge médicale spécialisée de la dépendance et la formation des professionnels de la santé et du social.
4. **Un renforcement de la coopération régionale et internationale, de la coordination ainsi que de l'engagement politique et de la redevabilité :**
  - les défis liés au trafic de drogues et à la dépendance concernent tous les pays et ne peuvent être résolus par un seul pays, ce qui nécessite une coopération améliorée et que les questions d'intérêt commun soient abordées collectivement.
  - des leçons pourraient être tirées des expériences partagées,
  - la réponse stratégique régionale et l'amélioration de la coopération entre les pays peuvent apporter une valeur ajoutée aux efforts déjà entrepris au niveau national.

Sur la voie à suivre, la conférence a convenu des points suivants :

1. Établir un cadre de coopération régionale pour lutter contre les drogues illicites et l'abus de substances de manière globale et holistique. Le cadre permettrait de mettre en synergie les efforts, de trouver une approche commune et l'échange des meilleures pratiques, notamment pour réduire la demande de drogues (par la prévention, le traitement, la réadaptation et le suivi) et s'attaquer aux dommages consécutifs associés aux drogues illicites et à l'abus de substances, et de lutter contre le trafic de drogues pour préserver la paix et la stabilité des sociétés des États.
2. Encourager tous les pays de la région à élaborer et à mettre en œuvre leur stratégie nationale antidrogue et/ou leurs plans d'action avec un cadre de suivi et d'évaluation clair.
3. Dans un premier temps, mettre en place un réseau régional d'organismes nationaux chargés de coordonner la lutte contre la drogue. Ce réseau devrait se réunir et discuter régulièrement de la promotion de la coopération régionale, du dialogue et des échanges contre l'abus de drogues et de substances et de la création d'un observatoire régional des drogues.

---

Il a été convenu d'organiser une conférence ministérielle spécifiquement sur l'abus de drogues et de substances en 2024.

## 8. Résolution 2608 du Conseil de sécurité des Nations Unies et Groupe de contact sur les activités maritimes illicites

**La conférence mettra l'accent sur le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) pour échanger les leçons apprises et la façon dont le modèle peut être utilisé pour faire face à d'autres menaces à la sécurité maritime et discuter de l'avenir du Groupe de contact sur les activités maritimes illicites (CGIMA)**

La piraterie au large des côtes somaliennes a atteint son apogée à la fin de la première décennie du siècle en cours, qui coûte à l'économie mondiale entre 7 et 12 milliards de dollars selon les rapports d'Oceans Beyond Piracy et augmente les coûts commerciaux estimés à 18 milliards de dollars selon la Banque mondiale. Cela a conduit à la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui a conclu à la nécessité d'établir un groupe de contact contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS). Le CGPCS était un mécanisme multilatéral informel doté d'une structure ouverte et flexible. Les causes profondes en Somalie n'ont pas été traitées de manière adéquate, les piliers de la piraterie se sont déplacés vers d'autres crimes maritimes, le renforcement des capacités dans la région n'est pas uniforme dans tous les pays maritimes bien que divers mécanismes continuent de déployer des efforts pour s'assurer qu'aucun État ne soit laissé pour compte. Le CGPCS peut être classé comme un succès (aucun navire commercial capturé depuis une décennie) pour contenir la piraterie, les derniers des quelques 3639 otages ayant été libérés en septembre 2020, d'où la suppression de la piraterie. Après vingt-quatre sessions plénières du CGPCS, les membres ont décidé de le changer en Groupe de contact contre les activités maritimes illicites (CGIMA) en 2023.

On pense que le CGPCS a été couronné de succès pour les raisons suivantes :

1. Le CGPCS a permis une action inclusive, ciblée et coordonnée, à la fois opérationnelle et politique de la communauté internationale dans la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes
2. Actions collectives et/ou coordonnées en mer avec le CMF, l'EUNAVFOR et les déploieurs indépendants via SHADE.
3. Poursuites contre les pirates engagées par les Seychelles, le Kenya et Maurice
4. Participation efficace de l'industrie du transport maritime qui s'est accompagnée de mesures d'autodéfense.
5. Action régionale à travers l'AMISOM

Il convient de noter que la 23e session plénière du CGPCS (2020) a créé et chargé le Groupe de pilotage de la planification stratégique (SPSG) d'élaborer un plan stratégique qui garantirait que le CGPCS reste un « mécanisme agile [...] intégré dans une stratégie à long terme pour la région ». Le SPSG, présidé par les Seychelles, a présenté, après dix séances de travail, son rapport à la dernière session plénière du CGPCS et a proposé que le nouveau groupe de contact devienne une plate-forme agile pour le dialogue stratégique international sur les activités maritimes illicites dans la région dans le cadre du mandat élargi.

La résolution 2608 (2022) des Nations Unies a modifié le mandat et les actions spécifiques des membres du CGPCS. Le Kenya a présidé les deux dernières sessions plénières du CGPCS. Le Kenya a présidé et accueilli avec succès la 24e et dernière session du Groupe de contact contre la piraterie au large des côtes

---

somaliennes (CGPCS) et a permis son changement en Groupe de contact sur les activités maritimes illicites (CGIMA).

Cette nouvelle orientation du CGIMA converge bien avec la plate-forme ministérielle fournie par la République de Maurice pour un dialogue de haut niveau sur la sûreté et la sécurité maritimes dans la région, suivi de mesures concrètes.

## 9. Plan régional contre le trafic illégal d'espèces sauvages

**La Conférence est invitée à prendre note des résultats du plan de travail tel que convenu lors de la réunion COI-TRAFFIC de janvier et à envisager un partenariat et un soutien pour la mise en œuvre.**

### **LUTTE CONTRE LE TRAFIC ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES**

Le commerce des espèces sauvages de faune et de flore est l'un des défis de conservation les plus urgents au monde, qui affecte des millions de personnes et des milliers d'espèces sauvages. Le trafic et le commerce non durable des produits issus de la faune sauvage provoquent des déclin sans précédent de certaines des espèces sauvages les plus charismatiques du monde, ainsi que de certaines espèces moins connues. Le sud-ouest de l'océan Indien ne fait pas exception à ces tendances mondiales.

L'océan Indien abrite l'un des 34 hotspots de biodiversité dans le monde. La richesse naturelle exceptionnelle de la région attire les réseaux criminels transnationaux à l'origine du trafic d'espèces sauvages qui convergent également, dans certains cas, avec d'autres activités criminelles telles que la contrebande de minéraux précieux, etc. Le trafic d'espèces sauvages est une activité criminelle très lucrative qui constitue une grave menace pour la diversité biologique et sape les moyens de subsistance des communautés locales qui en dépendent. D'une part, la région abrite une biodiversité exceptionnelle d'espèces marines et terrestres, caractérisée par des taux élevés d'endémisme. D'autre part, il s'agit d'un chaînon capital de la route du commerce des espèces sauvages entre l'Afrique et l'Asie.

Les réseaux criminels à l'origine du commerce illégal d'espèces sauvages sont très organisés et partagent une capacité à contourner les forces de l'ordre et à outrepasser les frontières internationales. L'expérience montre qu'il faut un réseau pour lutter contre un réseau.

Dans ce contexte, TRAFFIC travaille avec les organes d'application de la loi le long des chaînes d'approvisionnement pour s'assurer que le commerce illégal d'espèces sauvages est détecté, identifié, empêché et poursuivi à chaque occasion. TRAFFIC soutient activement le fonctionnement et la mise en place de réseaux d'échange d'informations (appelés TWIXes - Trade in Wildlife Information eXchange platforms) dans le monde entier – y compris la SADC-TWIX, un réseau établi en 2019 pour les États membres de la SADC. En 2018, l'UICN et le Secrétariat de la COI ont signé un protocole d'accord dans lequel les deux organisations ont convenu de travailler ensemble sur le commerce des espèces sauvages dans ses dimensions légales et illégales.

C'est dans ce contexte que la Commission de l'océan Indien s'est associée à TRAFFIC pour organiser une réunion régionale en janvier 2023 afin de renforcer les efforts coordonnés contre le commerce illégal d'espèces sauvages. La réunion a rassemblé 50 participants, dont des responsables de l'application des lois des pays de la COI et de la SADC, du Kenya et de Djibouti, représentant les autorités de la faune et de la forêt, les autorités de la pêche, les autorités de la police et de la gendarmerie, les autorités douanières,

---

les autorités portuaires et, dans certains cas, les autorités militaires. Il y avait également des représentants des centres régionaux de MASE, de TRAFFIC Afrique australe et de TRAFFIC Europe. La réunion a permis aux participants de comprendre les nombreux liens entre les questions de trafic illégal d'espèces sauvages et la sécurité maritime et l'identification des défis communs, notamment le cadre national limité ou inexistant pour la coordination interinstitutionnelle et le partage d'informations, l'absence de lignes directrices sur le type d'infraction à poursuivre et le manque de communication et les conflits de compétence entre les entités. Les défis spécifiques sont regroupés dans les quatre domaines thématiques suivants :

**La législation qui comprend** l'absence de législation/réglementation adéquate spécifiquement liée à la CITES et que le cadre juridique peut être mal compris par les praticiens.

**Les données :** manque de base de données centralisée sur les saisies et/ou sa maintenance, données insuffisantes et dispersées relevant de différents organismes et, dans certains cas, sous-déclaration des données d'importation/exportation sur le commerce des espèces listées CITES.

**La détection et l'identification :** capacités limitées pour mener des enquêtes proactives basées sur le renseignement, capacités limitées pour détecter et inspecter les aéronefs/navires privés, capacité limitée pour l'identification positive des spécimens saisis qui soutiennent les procédures judiciaires.

**La gestion des spécimens saisis :** absence de centres de quarantaine pour les spécimens vivants et difficultés de rapatriement des spécimens saisis.

**La réunion a conclu les actions dans les quatre domaines suivants :**

### **1.0 Communiquer des informations**

#### A court terme :

- Établir un groupe de travail entre le Secrétariat de la COI, les deux centres régionaux (CRFIM et CRCO) et TRAFFIC (y compris TWIX) par le biais d'un protocole d'accord pour examiner spécifiquement les possibilités de partage d'informations et soutenir une base de données centralisée telle que SADC-TWIX et identifier les moyens par lesquels les pays peuvent travailler ensemble à l'avenir. Cela inclut la compréhension et l'adoption des mécanismes de partage d'informations déjà en place (par exemple TWIX)
- Les pays participants doivent encourager et assurer une communication continue entre les officiers de liaison du CRFIM et l'organe de gestion CITES de chaque pays, afin de faciliter le partage transfrontalier d'informations relatives au commerce des espèces sauvages par le biais du CRFIM.
- Définir le rôle du CRFIM en termes de collecte et de partage des données.
- Le CRFIM doit diffuser une mise à jour mensuelle sur les incidents de commerce illicite d'espèces sauvages à tous les pays de la COI, qui devrait également être partagée sur les réseaux TWIX.
- Chercher à devenir membre du réseau TWIX pertinent pour tous les pays ainsi que pour le Secrétariat de la COI, et encourager les agents de liaison nationaux du CRFIM et du CRCO à s'inscrire en tant qu'utilisateurs de TWIX.
- Encourager les pays à soumettre les données sur les saisies au réseau TWIX concerné et à demander de l'aide à ce sujet si nécessaire (une formation est disponible auprès du personnel de TWIX pour aider à la gestion et à la soumission des données sur les saisies pour le rapport annuel sur le commerce illicite de la CITES)

---

#### A moyen terme :

- Évaluer quantitativement le commerce illicite d'espèces sauvages dans la sous-région et clarifier la dynamique et les tendances sur le commerce illicite d'espèces sauvages. Élaborer un plan d'action basé sur cette recherche.
- Élaborer des orientations régionales sur les normes et les règles de collecte de données pour aider les pays à établir de meilleures pratiques dans ce domaine. Ces lignes directrices viseraient à identifier les types de propriétaires et de parties prenantes des données, les types de sources de données, les types d'informations à collecter (quel type d'informations doit être collecté pour SADC-TWIX et quel type de données pour le CRFIM ? Sont-elles identiques ?), les vérifications et contrôles, les filtres, les normes pour le partage d'informations avec les organisations internationales et les partenaires, entre autres.
- Former tous les points focaux TWIX et les utilisateurs TWIX de la région sur la façon d'utiliser les ressources et les outils TWIX.
- Inclure l'organe de gestion de la CITES et l'autorité scientifique de chaque pays participant sur les conclusions de la dynamique et des tendances sur le commerce illicite d'espèces sauvages (s'ils ne sont pas encore impliqués).

#### À long terme :

- Chaque pays participant doit envisager d'établir une base de données nationale spécifique sur le commerce illicite d'espèces sauvages où les points focaux de chaque pays alimentent une base de données centralisée, le cas échéant.
- Impliquer les universités et les centres de recherche dans la collecte et l'analyse des données.
- Promouvoir de nouveaux partenariats avec des institutions scientifiques et des centres de recherche.

## **2.0 Renforcer les capacités et sensibiliser**

### 2.1. Renforcer les capacités

#### A court terme :

- Élaborer une liste de fonctionnaires et/ou d'experts qui ont des capacités dans des domaines spécifiques (par exemple, identification des espèces, criminalistique, etc.) Ces listes seraient maintenues sur les plateformes TWIX. L'engagement des experts en la matière doit être encouragé et facilité dans la mesure du possible.

#### A moyen terme :

- Élaborer des protocoles de signalement des événements de saisie pour nous assurer que nous ne signalons pas seulement les saisies, mais aussi les circonstances autour des incidents sur le commerce illicite d'espèces sauvages, par exemple l'origine des spécimens, le mode opératoire, le prix de vente, etc.
- Analyser les tendances, mettre en place des indicateurs de risque et des signaux d'alerte, et transmettre ces informations aux agents des forces de l'ordre pour améliorer les efforts de détection. Ceux-ci doivent être partagés en temps opportun par le biais des mécanismes de communication existants (par exemple TWIX).
- Développer un module de formation régional spécialisé sur l'application de la loi en matière de commerce illicite d'espèces sauvages.

- 
- Renforcer les capacités des forces de l'ordre pour l'identification, le sauvetage et la réhabilitation des spécimens saisis, en utilisant des ateliers, des formations en ligne et des programmes d'échange (NB : des formations en ligne sont déjà organisées via les plateformes TWIX. La participation et la création de contenus aux événements TWIX doivent être encouragées).

## 2.2. Sensibiliser

### A moyen terme :

- Élaborer des outils de sensibilisation sur les espèces protégées destinés au grand public, y compris des informations sur les infractions/sanctions associées au commerce illicite d'espèces sauvages.
- Impliquer les compagnies aériennes et les parties prenantes aéroportuaires dans le développement d'initiatives de plaidoyer ciblées sur le commerce illicite d'espèces sauvages pour les passagers, le personnel des compagnies aériennes et les forces de l'ordre aéroportuaires. Le Secrétariat de la COI suggère de tirer parti du partenariat existant (c'est-à-dire le comité de travail) avec les transporteurs nationaux pour explorer la possibilité de promouvoir des travaux spécifiques des compagnies aériennes sur le commerce illicite d'espèces sauvages. Un soutien devrait également être sollicité auprès des autorités de l'aviation civile pour assurer l'adoption des campagnes de sensibilisation par/dans les aéroports.
- Construire, coordonner et renforcer les réseaux existants et travailler avec d'autres associations du secteur privé, par exemple l'association portuaire régionale, Cap Business (organisme représentatif du secteur privé), entre autres.

## **3.0 Coordonner les efforts et les enquêtes**

### 3.1. Coordination interinstitutionnelle au niveau national

#### A moyen terme :

- Les pays devraient envisager de mettre en place des unités de gestion coordonnée des frontières au niveau national, là où de telles unités n'existent pas actuellement, en liaison avec le Centre national de partage d'informations maritimes (déjà établi ou en cours de mise en place), afin d'améliorer les processus d'inspection des importations et des exportations, de profilage des navires/vols suspects et d'augmenter les taux de détection.
- Élaborer des orientations sur la manière de mettre en place de telles unités de gestion coordonnée des frontières et un groupe de travail national sur le commerce illicite d'espèces sauvages, sur la base de l'expérience d'autres pays de la région et au-delà. Envisager d'élaborer des procédures opérationnelles normalisées (SOP) basées sur les réussites, les bonnes pratiques et les leçons apprises.

### 3.2. Coordination transfrontalière

#### A moyen terme :

- Envisager d'établir une unité ou une plate-forme permanente pour fournir un appui technique aux pays de la COI pour les enquêtes et les poursuites (conformément aux propositions prévues par la COI pour la prochaine phase du programme MASE).
- Tirer parti du protocole existant de la SADC sur l'entraide judiciaire et l'extradition en matière pénale pour renforcer la coopération dans le domaine des poursuites et des procédures judiciaires.

- 
- Encourager la coordination bilatérale, le cas échéant, pour faciliter le rapatriement des spécimens (pas besoin d'un protocole spécifique). Explorer la possibilité d'associer des opérations coordonnées dans le cadre du programme MASE avec des efforts de rapatriement, le cas échéant.

#### **4.0 Mettre à jour et harmoniser la législation**

La réforme législative est un objectif à moyen et long terme, bien que des travaux spécifiques doivent également être entrepris à court terme. Les participants ont convenu que l'harmonisation des législations nationales serait une démarche complexe et longue.

##### A court terme :

- Partager des experts juridiques dans la région. Permettre aux pays d'avoir accès à des experts juridiques de chaque pays, avec le soutien du Secrétariat de la COI et de TWIX. Les agents de liaison au sein des deux centres régionaux peuvent jouer un rôle pour faciliter les discussions entre les experts juridiques.
- Encourager les pays à contribuer aux référentiels numériques des législations nationales sur le commerce illicites d'espèces sauvages, hébergés sur les sites Web TWIX. Les pays doivent travailler avec le personnel de TWIX pour s'assurer que toute la législation pertinente est disponible et à jour.

##### De court à moyen terme

- Mettre en place un groupe de travail régional dédié pour identifier les lacunes et les défis de la législation et faire des suggestions sur la voie à suivre. Elargir également le mandat et la composition du groupe de travail régional existant sur la biodiversité, et envisager d'inviter des experts juridiques à présenter les lacunes et les défis (via des réunions ad hoc ou un sous-groupe spécifique). Sur la base des recommandations du groupe de travail régional, mettre en place des groupes de travail nationaux - le cas échéant - pour identifier les problèmes liés à la législation et à la réglementation au niveau national. Examiner la législation de la CITES en conjonction avec l'ensemble de la législation qui traite de la criminalité transnationale organisée et de la criminalité maritime. Produire une évaluation juridique spécifique au pays et une analyse des lacunes si nécessaire et pertinent.

## 10. Politique/cadre régional(e) pour la sûreté portuaire et la sécurité de la navigation

**La Conférence est invitée à soutenir l'initiative de la région visant à formuler et à adopter une politique régionale sur la sûreté portuaire et la sécurité de la navigation**

Bien que le commerce soit vital pour les économies africaines (malgré sa faible représentation d'environ 2,7 % seulement du commerce mondial en valeur), le continent contribue beaucoup plus au commerce maritime mondial – 7 % et 5 % des exportations et des importations maritimes en volume, respectivement. Les ressources pétrolières, gazières et minérales représentent plus de 75 % des exportations africaines. Pour que le transport maritime soit efficace, le bon fonctionnement des ports est crucial. L'OIO est l'une des routes maritimes les plus fréquentées et son importance pour le commerce et l'économie mondiaux en termes de trafic de marchandises et d'expédition de pétrole ne peut être ignorée.

---

Bien que les transports maritimes et les ports de l’Afrique ne correspondent pas toujours aux tendances et aux normes mondiales, ses ports sont un élément central et nécessaire pour la sécurité de la navigation et pour faciliter le commerce mondial. La sécurité maritime dépend dans une large mesure du niveau de sécurité des ports qui, à son tour, peut entraver ou promouvoir la croissance économique, la sécurité et la liberté de navigation, le bien-être des passagers et des équipages à bord des navires, la biodiversité marine, la sécurité alimentaire et l’approvisionnement énergétique. Cela nécessite un respect des conventions maritimes internationales et des instruments de l’OMI pertinents, et l’application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, mais également en ce qui concerne la préparation aux situations d’urgence et les processus d’auto-évaluation de la mise en œuvre des installations portuaires prévues dans les Plans de sûreté des installations portuaires.

La région devrait être en mesure d’anticiper et de prévoir les mouvements des navires, de faciliter une meilleure gestion de la sécurité côtière, de lutter contre la pollution et d’assurer la sécurité des ressources, notamment par :

1. La sûreté internationale des navires et des ports (Code ISPS)
2. Le contrôle des navires par l’État du Port (PSC)
3. La prévention et gestion de la pollution
4. La planification d’urgence
5. La recherche et le sauvetage
6. La planification, l’efficacité et la gestion du trafic
7. Les inspections des navires.

La sécurité de la navigation dépend du niveau de sécurité dans le port de connexion. Il est donc nécessaire de poursuivre une politique étrangère active, en travaillant avec les pays de la région pour renforcer la collaboration qui s’engagent à la sécurité de la navigation conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). À cet égard, la collaboration avec le **protocole d’accord de l’océan Indien** sur le contrôle par l’État du port est bonne et les pays membres dotés d’un système dédié au contrôle par l’État du port devraient enregistrer, encadrer et renforcer les capacités pour élaborer des procédures opérationnelles pour les inspections à bord des navires SOLAS et des procédures spécifiques pour les enquêtes sur les accidents.

Il est reconnu que la région de l’OIO a limité l’intégration des conventions de l’OMI à sa mise en œuvre au niveau national, ce qui est difficile en raison du manque de ressources financières, de personnel qualifié, d’expertise technique et de contrôle approprié.

La coopération multi-agences est limitée. Il est nécessaire de réunir les autorités nationales des affaires maritimes, les autorités portuaires et les responsables de l’application de la loi concernés par la sécurité de la navigation, la sécurité des installations portuaires et l’échange de données et d’informations maritimes sur les navires à travers à une approche de coopération interinstitutionnelle aux niveaux national et régional.

La Stratégie maritime intégrée 2050 de l’Union africaine (UA) (AIMS 2050) reconnaît que les ports maritimes africains sont petits pour gérer les plus grands navires, et recommande la mise en place d’infrastructures et de soutien à l’équipement des expéditeurs, notamment : les guichets uniques, les plates-formes logistiques, les cales sèches, les entrepôts, le suivi par satellite des conteneurs.

Il convient de noter que la piraterie au large des côtes somaliennes a donné lieu à de bonnes initiatives dans l’intérêt de la sécurité de la navigation, parmi lesquelles on peut citer la « Déclaration de New York »,

---

un engagement envers les meilleures pratiques de gestion par les navires, des lignes directrices pour le bien-être des marins, en particulier pour les marins enlevés et leurs familles, et des conseils aux entreprises privées de sécurité maritime.

Dans le contexte ci-dessus, une importante initiative de renforcement des capacités, financée par l'UE, a été lancée pour améliorer la sûreté portuaire et la sécurité de la navigation en Afrique de l'Est, en Afrique australe et dans l'océan Indien. Ce programme est mis en œuvre par la Commission de l'océan Indien, l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

Une action majeure dans le cadre du projet PSP consiste à définir un ensemble de lignes de base (indicateurs) sur le respect des conventions connexes et à convenir des cibles pour formuler une politique régionale sur la sûreté des ports et la sécurité de la navigation, pour examen par une conférence ministérielle en 2024.

## 11. Mise en place d'un Forum des garde-côtes africains

**La Conférence est invitée à prendre note des résultats de la Déclaration de Moroni de juin 2023 tenue sous la présidence comorienne de l'Union africaine et de l'initiative visant à créer un Forum des fonctions de garde-côtes des États côtiers et insulaires d'Afrique (ACIS-CGFF) et à envisager un partenariat et un soutien.**

**La Déclaration ministérielle de Moroni « Blue Future » sur l'action pour le climat et l'économie bleue en Afrique**, du 14 juin 2023 -- qui reconnaît la nécessité de renforcer, de consolider et d'élargir l'architecture de sécurité maritime régionale de l'océan Indien occidental en tant que condition préalable et mécanisme clé pour le développement de l'économie bleue et la mise en œuvre de la ZLECAf ainsi que pour la prévention, la réduction et l'intervention coordonnée face aux risques, infractions et crimes en mer, notamment en ce qui concerne les écosystèmes marins et côtiers -- a convenu d'envisager l'organisation d'un Forum annuel des garde-côtes africains pour renforcer le mouvement pour une sécurité et une sûreté maritimes efficaces en Afrique.

**Forum sur l'importance des fonctions de garde-côtes :** L'exercice d'une souveraineté effective de jure et de facto implique que les gardiens de la sécurité nationale soient en mesure d'exercer une surveillance dans la totalité de ses zones économiques exclusives. Cela nécessiterait que chaque État exerce effectivement les fonctions suivantes:

1. La recherche et le sauvetage maritime
2. L'intervention en cas d'accident et de catastrophe maritime
3. Les services d'aide aux sinistrés et d'assistance maritime aux navires
4. La sécurité maritime et la gestion du trafic maritime
5. La sûreté maritime (navires et ports)
6. Le contrôle et la surveillance maritimes
7. La protection de l'environnement maritime
8. L'inspection et le contrôle des pêches
9. Les activités douanières maritimes
10. Le contrôle des frontières maritimes et l'application de la loi maritime.

---

La nature des défis en matière de sûreté et de sécurité maritimes est complexe, car les fonctions ci-dessus sont peu réparties entre divers ministères et départements, en raison de l'absence d'approche multi-agences. Le partage d'expériences et le développement de la coopération entre voisins constituent une stratégie clé pour relever ce défi. Le Sommet mondial des garde-côtes organisé par le Japon devrait être reconnu comme une plate-forme mondiale permettant le dialogue et la coopération avec les garde-côtes du monde entier. C'est la raison pour laquelle la Déclaration de Moroni sur les océans a convenu de la mise en place du forum ACIS-CGFF pour contribuer de manière constructive aux travaux du CGGS et renforcer la collaboration et la coopération entre les garde-côtes africains voisins afin de renforcer la confiance et les conditions de coopération pour le partage d'informations, le renforcement des capacités, le développement d'un niveau commun de normes opérationnelles et de compétences entre les organes de fonctions des garde-côtes et pour la planification et la conduite d'opérations conjointes efficaces avec les buts et objectifs suivants :

1. Faciliter la coopération dans les fonctions de la Garde côtière.
2. Encourager l'identification de solutions communes par le partage des meilleures pratiques.
3. Promouvoir le développement de normes techniques et opérationnelles communes et de processus de formation.

Un mécanisme d'examen par les pairs pourrait faciliter l'identification des actions de collaboration nationales et régionales et la justification de la création du forum ACIS-CGFF, promouvoir des mesures de collaboration telles que des opérations multi-agences et multinationales et le renforcement des capacités des garde-côtes. L'ACIS-CGFF pourrait permettre de coordonner les travaux sur des aspects spécifiques tels que le partage d'informations, l'analyse des risques en mer et le renforcement des capacités, la cybersécurité, en favorisant les exercices annuels sur des questions d'intérêt commun telles que MARPOL.