



Projet de Dialogue des Politiques

1

**« Gouvernance des Ressources et des Activités maritimes
pour le Développement durable en Afrique »**

(Abidjan, Côte d'Ivoire, 21-23 Juin 2017)

Note conceptuelle

Rencontre organisée par la
Division du Renforcement des Capacités, CDD
Groupe Thématique Ressources Naturelles et Développement Durable
Equipe de Travail Juridique sur les Négociations Economiques

I)- CONTEXTE

Avec une superficie d'environ 30 millions km², l'Afrique est le deuxième plus grand continent, équivalent à deux tiers de l'Asie et à trois fois l'Europe. Ce continent est entouré de vastes étendues océaniques (Océan atlantique et Océan indien), ainsi que de deux mers semi-fermées (la Méditerranée et la Mer Rouge). Les eaux territoriales sous juridiction africaine totalisent quelques 13 millions de km², et leurs plateaux continentaux s'étendent sur environ 6,5 millions de km², ce qui est véritablement considérable.

Les 54 Etats composant le continent africain sont cependant dans des positions très diverses face à l'ouverture à la mer et aux océans. 38 de ces derniers sont des Etats dotés d'une façade maritime. D'autres en revanche sont totalement enclavés. L'Afrique compte en effet le taux le plus élevé d'Etats enclavés dans le monde (32%), devant l'Europe (25%), l'Asie (12,8%) et l'Amérique (5,71%), ce qui leur pose d'énormes difficultés pour leur commerce extérieur et leur développement économique. Seize (16) Etats africains sont en particulier concernés ici: Botswana, Burkina-Faso, Burundi, Ethiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Centrafrique, Rwanda, Sud-Soudan, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe. D'autres sont simplement moins favorisés, le cas par exemple de la RDC qui a un littoral de moins de 40 km, tandis que Madagascar bénéficie d'une côte cent fois plus étendue. Néanmoins, les océans qui entourent le continent offrent d'immenses richesses (halieutiques, minérales et énergétiques), des opportunités économiques considérables, et parfois de véritables alternatives à bon nombre de ressources exploitées à terre, ce qui a conduit l'Union Africaine à considérer l'économie bleue comme « la nouvelle frontière de la renaissance africaine » ⁽¹⁾.

Considérant le fait que un quart de la population mondiale vivra en Afrique d'ici 2050 ⁽²⁾, ces immenses potentialités maritimes et océaniques présentent des défis et d'énormes opportunités pour le développement socio-économique de toute la population du continent et commande la mise en place de réelles politiques en matière de gouvernance.

Il est de ce point de vue indispensable que la gouvernance africaine des mers et des océans tienne compte des multiples facettes de son propre environnement, qu'elle identifie et reconnaisse avec courage et clairvoyance les défis et opportunités qui lui sont spécifiques dans tous les domaines et secteurs d'activité, tout en se confrontant également aux expériences analogues menées ailleurs, à travers le monde.

Avec une population en augmentation constante et un développement rapide des industries et de l'urbanisation côtière, ainsi que l'épuisement de nombreuses ressources dans d'autres parties du globe, le secteur maritime africain est, malgré toutes ses potentialités, de plus en plus sous pression.

1)-Transports maritimes et activités portuaires

Le transport maritime sûr et sans danger des marchandises est vital pour le continent.

A cause de la géographie et d'une infrastructure de transport déséquilibrée qui font obstacle au commerce interne, plus de 90% des exportations et des importations des Etats africains

⁽¹⁾ Décision de la 22^{ème} Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine sur l'adoption de la « Stratégie Africaine Intégrée pour les Mers et les Océans – Horizon 2050 » (dite « Stratégie AIM 2050). Sur le concept d'Economie bleue, et sur les perspectives de développement économique qu'il offre au continent, voir « L'Economie bleue en Afrique: Guide pratique », Nations-Unies, Commission Economique pour l'Afrique (CEA), Mars 2016 ; ainsi que : « L'Economie bleue », Rapport de la CEA commandité par le Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE / SRO-EA), Publication CEA, Novembre 2016.

⁽²⁾ Selon un Rapport du Fonds des Nations-Unies pour l'Enfance (UNICEF) présenté à Johannesburg le mardi 12 août 2016.

s'opèrent par la voie maritime. Pourtant, la plupart des navires utilisés à cette fin ne battent pas un pavillon africain, n'ont pas été construits en Afrique et n'ont pas un équipage africain. Cette situation de dépendance économique à l'égard de puissances maritimes étrangères pénalise lourdement et durablement les économies africaines, et il est impérieux de s'y pencher sérieusement.

Les conditions de la concurrence entre ports africains se révèlent également problématiques si l'on n'envisage pas sérieusement un dialogue interportuaire permanent, ou si l'on laisse des monopoles privés étrangers se substituer aux anciens monopoles d'Etat. En outre, il y a trop de ports africains qui constituent des points de congestion à cause d'infrastructures inadéquates, des procédures bureaucratiques, et d'un fonctionnement inefficace et de modèles tarifaires qui ne sont pas concurrentiels et qui pénalisent tous les opérateurs économiques, et plus durement encore les Etats enclavés.

Au large, comme le long des côtes, le maintien des niveaux de sécurité et de sûreté nécessaires pose de réels défis que beaucoup d'Etats côtiers ne parviennent pas à surmonter individuellement. En effet, outre de nombreux accidents et parfois de réelles catastrophes telles que le naufrage du MV « *Joola* » au Sénégal en 2002 (près de 2000 morts), la navigation maritime est désormais l'objet de multiples actes de criminalité tels que les trafics de drogues et des êtres humains, et surtout la piraterie et autres attaques à main armée, notamment dans le Golfe d'Aden, l'Océan indien et le Golfe de Guinée.

Sous l'impulsion de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), de l'Union Africaine et de diverses organisations sous-régionale, des stratégies, des dispositifs opérationnels, et des instruments juridiques spécialisés ont été mis en place pour combattre ces lourdes menaces (Stratégie AIM 2050, Code de Conduite de Djibouti de 2009, Code de conduite de Yaoundé de 2013, Charte de Lomé de 2016...).

2)-Les activités de pêche et d'exploitation des ressources halieutiques

L'utilisation optimale des ressources marines biologiques, la bioprospection incluse, est aussi vitale pour le continent. En effet, dans la plupart des nations côtières, la pêche contribue de manière importante à la sécurité alimentaire, au revenu rural et à l'emploi. Selon les Nations-Unies (FAO et CEA), les poissons de mer et d'eau douce sont un apport vital à la sécurité alimentaire et nutritionnelle de plus de 200 millions d'Africains et une source de revenus pour plus de 10 millions d'entre eux ⁽³⁾.

Pourtant, de nombreux Etats du continent ont des flottes de pêche vieillissantes (ou alors embryonnaires) ainsi que des moyens juridiques, logistiques et techniques trop limités pour pouvoir gérer adéquatement leurs ressources et combattre avec succès la pauvreté, tout autant que les crimes de pêche commis, dans certains cas, par des associations transnationales de malfaiteurs. C'est ce que l'on désigne sous le terme de « Pêche pirate » ou, plus souvent, celui de « Pêche INN » (Illicite, Non Déclarée et Non règlementée). Evaluée par la FAO à environ 30% des captures mondiales, soit entre 11 et 26 millions de tonnes, la pêche INN représente une perte de 10 à 23 milliards d'euros chaque année au niveau mondial et frappe les pays en développement et surtout très durement les Etats côtiers africains. C'est ainsi qu'un nombre croissant de stocks sont soit surexploités soit déjà épuisés, avec souvent des conséquences négatives très sérieuses pour les communautés traditionnelles de pêcheurs dont la survie dépend presque entièrement de ces ressources.

⁽³⁾ «La valeur des pêches africaines», Circulaire sur les pêches et l'aquaculture, FAO 2014.

«L'Economie bleue en Afrique: Guide pratique», Nations-Unies, Commission Economique pour l'Afrique (CEA), op.cit., p.5

Les Etats africains ont dans ces circonstances, et dans l'optique d'une meilleure gouvernance, grand intérêt à combattre cette forme de criminalité économique et écologique, et à s'initier résolument à la négociation de véritables accords de pêche avec leurs partenaires étrangers qui leur garantisse des rapports « gagnant-gagnant ».

De vastes gisements de ressources marines biologiques ont déjà fourni dans le passé des revenus considérables à un nombre d'Etats côtiers. De nouvelles découvertes soutenues par une bonne gouvernance confirment régulièrement que l'exploitation rationnelle de ces ressources pourra continuer dans un avenir prévisible à constituer un élément important de du succès de « l'économie bleue africaine ».

3)- L'exploitation des ressources minérales de la mer et des grands fonds marins

L'économie de très nombreux Etats africains repose sur l'exploitation des ressources minérales de la mer, notamment du pétrole, du gaz et de plus en plus sur les agrégats marins (sables et graviers prélevés le long des côtes parfois au mépris des exigences environnementales).

Le Golfe de Guinée par exemple représente près de 50% de la production d'hydrocarbures du continent africain, soit 10% de la production mondiale. Les statistiques estiment les réserves de cet espace à 24 milliards de barils de pétrole⁴.

Les ambitions qui se manifestent dans la conquête de Zones économiques exclusives (ZEE) et de vastes plateaux continentaux laissent entendre que les Etats africains ne souhaitent plus, dans l'avenir, demeurer de simples spectateurs de l'appropriation et de l'exploitation des richesses de leurs fonds marins (y compris demain pour les nodules polymétalliques, et les autres ressources minérales océaniques de très forte teneur pour l'instant non exploités).

Cependant, la plupart des Etats africains n'ont pas l'expertise et les infrastructures nécessaires pour valoriser eux-mêmes ces matières premières. En outre, dans la mesure où ils bénéficient de ces ressources, ces Etats sont confrontés à des problèmes d'entretien et de sécurité auxquels il faut ajouter, en cas d'accident ou de pollutions opérationnelles (comme c'est le cas au Nigéria dans l'embouchure du Delta du Niger), une défaillance ou même une absence de mécanismes d'indemnisation adéquate des populations sinistrées.

Il faudra également, dans le cadre du respect des principes du développement durable, s'assurer du besoin de garantir que l'impact social, économique et environnemental du secteur minier à long terme est pris en compte et géré.

Et ici encore, le danger des détournements et de la surexploitation économique des ressources du continent au détriment des populations locales demeure réel et permanent. L'ensemble de ces considérations confirme une fois encore l'urgence d'une bonne gouvernance de ce secteur en Afrique.

4)-Le tourisme marin et côtier

Le tourisme marin et côtier, y compris les croisières ⁽⁵⁾, contribue déjà de manière significative à l'économie de plusieurs Etats africains (Afrique du Nord, Etats de l'Océan indien...). Tant il est vrai que le secteur a un taux d'emploi exceptionnellement élevé et qu'il constitue parfois une source vitale de devises étrangères, il crée certains problèmes liés à son impact sur l'environnement culturel, naturel et social dans lequel il se développe.

⁽⁴⁾ Philippe Copinschi et Noël Pierre, « L'Afrique dans la géopolitique du mondiale du pétrole », Afrique contemporaine, 2005/4 n° 206.

⁽⁵⁾ Stratégie AIM 2050, Paragraphes 46-48.

La planification spatiale est un instrument très utile pour résoudre ces problèmes, qu'elle soit terrestre ou marine. C'est pour assurer une meilleure gouvernance de ce secteur que la CEA a, par exemple, soutenu et accompagné en Afrique de l'Est la réalisation d'une étude intitulée « Vers un tourisme durable en Afrique de l'Est », ainsi que l'élaboration d'un « Plan directeur pour un tourisme durable (STPM, 2013-2023) des Etats de membres de l'Autorité intergouvernementale pour le Développement (IGAD). L'éco-tourisme côtier doit notamment, et désormais, trouver une place de choix dans cette dynamique de construction d'un tourisme durable ⁽⁶⁾. L'exemple du Kenya, entre autres, montre comment le développement d'une industrie de l'écotourisme à petite échelle peut procurer des avantages sociaux aux communautés locales et à assurer la création de richesses sans nuire à l'environnement, grâce au renforcement des compétences locales et à l'adoption de nouvelles technologies capables de réduire les impacts environnementaux.

5)-L'utilisation possible et prometteuse des énergies marines renouvelables

Il faudra prendre très sérieusement en compte cette problématique lorsque les Etats africains commenceront à exploiter dans une bien plus grande mesure les diverses formes d'énergie marine disponibles, d'autant plus que les prix croissants des sources d'énergies carbonées obligent tous les Etats du monde, y compris africains, à rechercher désormais des solutions alternatives dans les énergies renouvelables, notamment océaniques. C'est ainsi que l'Etat du Cap Vert expérimente actuellement avec succès l'utilisation de l'énergie marémotrice (celle des vagues et courants marins) en réussissant à éclairer plusieurs zones rurales reculées. A ce propos, l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) soutient que ces nouvelles énergies pourraient satisfaire entre 100 et 400% de la demande actuelle dans le monde ⁽⁷⁾. La gouvernance africaine des ressources de la mer et des océans devra donc également conduire à cette révolution énergétique nécessaire ⁽⁸⁾.

6)-La protection de l'environnement et des écosystèmes marins et la problématique des défis liés aux changements climatiques

La nécessité d'une protection urgente de l'environnement et des écosystèmes marins est devenue une préoccupation planétaire. Le degré de pollution des mers et des océans a depuis bien longtemps dépassé toutes les cotes d'alerte, qu'il s'agisse des pollutions marines provenant des terres (pollutions telluriques), provenant des activités en pleine mer (pollutions hauturières), des rejets volontaires ou involontaires réglementairement admissibles pour les activités humaines (pollutions opérationnelles), ou encore des pollutions provenant d'accidents et catastrophes maritimes (pollutions accidentelles).

L'Afrique n'échappe nullement à ces différentes menaces, même si leur médiatisation demeure très faible sur le plan mondial. Qu'il suffise de rappeler, dans le transport des hydrocarbures, et malgré un silence de plomb, que la tragédie du tanker « **ABT Summer** » survenue en 1991 au large des côtes angolaises demeure la 2^{ème} catastrophe pétrolière mondiale avec 260 000 tonnes déversées en mer ; que celle du « **Castillo de Bellver** » qui a durement frappé les côtes sud-africaines en 1983 reste la 3^{ème} catastrophe mondiale,

⁽⁶⁾ « L'Economie bleue en Afrique: Guide pratique », Nations-Unies, Commission Economique pour l'Afrique (CEA), op.cit., pp.77-79.

⁽⁷⁾ « Pathways to a clean energy system », Energy Technology Perspectives , AIE, 2012,

⁽⁸⁾ V° « L'Economie bleue », Rapport de la CEA commandité par le Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE / SRO-EA), Publication CEA, Novembre 2016, pp.150-178.

avec 257 000 tonnes déversées dans les eaux de ce pays africain ; et que le nettoyage de la marée noire de Ogoniland (Nigeria) prendra 30 ans.

L'on est également conscient de ce que les effets d'une mauvaise gestion de l'environnement sont lourdement aggravés par ceux découlant des changements climatiques : multiplication des phénomènes météorologiques d'envergure et générateurs d'accidents maritimes, élévation du niveau de la mer, érosion des littoraux, intrusion des eaux salines, réchauffement et acidification des océans, blanchissement des coraux, propagation d'espèces envahissantes ou prédatrices mettant en danger l'équilibre des écosystèmes marins et littoraux, etc...

La gouvernance des mers et des océans doit donc nécessairement passer par une prévention appropriée et par une lutte sans merci contre toutes sortes d'atteintes à l'environnement et aux écosystèmes marins et y intégrer les préoccupations d'un développement durable. Et c'est pourquoi le nouveau cadre du développement de l'Economie bleue en Afrique doit absolument privilégier « *une approche intégrée, systémique, dynamique, inclusive et participative des écosystèmes, qui cantonne les barrières sectorielles au niveau de la gouvernance et qui brasse les dimensions environnementale, sociale, et économique de toutes les activités impliquées dans l'économie bleue* » ⁽⁹⁾. En clair, il s'agit de s'efforcer de parvenir à « *une Economie verte dans un monde bleu* »...

II)- OBJECTIFS DE LA RENCONTRE

La présente rencontre panafricaine organisée sous la forme d'un « Dialogue des Politiques » c'est-à-dire comme un haut lieu d'échanges à l'échelle continentale, ne constitue à vrai dire qu'un point de départ qui visera à court, moyen, et long termes 04 (quatre) objectifs majeurs, à la hauteur des enjeux maritimes et océaniques du continent précédemment exposés.

- 1)- **Sensibiliser les Etats membres sur l'urgence de la mise en œuvre du cadre continental de la gouvernance des ressources et des activités maritimes et des instruments spécialisés pour la sécurité et la sûreté en mer fixés par l'Union Africaine**, à savoir la « Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – Horizon 2050 » (Stratégie AIM 2050) ⁽¹⁰⁾, ainsi que tous les textes et outils sécuritaires qui en garantissent la mise en œuvre: Résolution de Durban de 2009 sur la sûreté maritime, la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en Afrique, Document de travail sur le développement maritime en Afrique de 2010, Code de conduite de Djibouti de 2009, Code de conduite de Yaoundé de 2013, Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique » de 2016, dite Charte de Lomé, un instrument qui se voudrait contraignant dès qu'il entrera en vigueur..
- 2)- **Contribuer ou favoriser à l'échelle régionale et nationale l'élaboration d'instruments politiques et juridiques locaux pour permettre la mise en œuvre de la Stratégie AIM 2050**, sachant que même un certain nombre d'organisations régionales ont adopté des instruments qui ont un impact sur la gouvernance des océans, elles n'ont pas toutes

⁽⁹⁾ "L'Economie bleue en Afrique: Guide pratique", Nations-Unies, Commission Economique pour l'Afrique (CEA), op.cit., p.7.

⁽¹⁰⁾ Le texte du document est disponible à http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Fr%29_0.pdf

véritablement adopté leurs propres politiques maritimes, et encore moins leurs législations maritimes communautaires.

3)- Aider à l'élaboration des politiques et outils spécifiques de développement de l'« Economie bleue » et contribuer au renforcement des capacités des Etats africains en ce domaine, et en tenant compte également des questions de genre et notamment une intégration satisfaisante des femmes dans tous les secteurs concernés. Il s'agira donc ici de soutenir et accompagner les Etats et les organisations régionales dans leurs politiques dans tous les secteurs de l'Economie maritime: Transports maritimes, Activités portuaires, Ressources halieutiques et industries des pêches, Ressources minérales et industries extractives offshore, Sécurité et sûreté maritimes, Energies marines renouvelables, Tourisme maritime et côtier, Protection de l'environnement des écosystèmes marins.

A cette fin, la CEA a publié en Mars 2016 « *L'économie bleue en Afrique : Guide pratique* », ¹¹ dont l'ambition est d'approfondir la compréhension du concept de l'économie bleue auprès de tous les acteurs concernés, y compris les États insulaires, côtiers et enclavés, en quête de transformation structurelle de leur économie, de croissance et de progrès social durables.

4)- Contribuer efficacement et durablement à l'inscription du continent africain dans le cadre mondial de la gouvernance des mers et des océans. D'où la nécessité pour la CEA et l'UA de favoriser non seulement le maintien d'une présence africaine conséquente et de haut niveau dans les grands forums internationaux traitant des questions maritimes et océaniques, mais encore de renforcer le degré d'influence du continent au sein des organisations maritimes internationales, tout en encourageant la modernisation des législations nationales par une intégration suffisante des instruments juridiques internationaux en leur sein.

III)- METHODE DE TRAVAIL ET PARTENARIATS

1. Durée et conception générale de la manifestation

Compte tenu de la grande diversité des sujets et des enjeux multidimensionnels en présence, les travaux prévus au cours de ce Dialogue des politiques s'étaleront sur **03 (trois) jours** et seront placés sous la coordination scientifique de notre Division (la Division du Renforcement des Capacités, CDD) assistée de deux consultants.

Ces travaux regrouperont des experts africains et internationaux des questions maritimes et océaniques autour des différentes thématiques sectorielles à approfondir impérativement, mais celles-ci seront précédées par des exposés transversaux de haut niveau sur la Gouvernance des mers et des océans, et plus spécialement sur les instruments spécifiquement africains conçus en ce domaine, et au premier rang desquels figurent désormais la très importante « Stratégie Maritime Africaine Intégrée pour les Mers et les Océans – Horizon 2050 » (dite Stratégie AIM 2050), ainsi que les différentes « Chartes maritimes » élaborées par l'Union Africaine.

Cette rencontre devra également permettre aux organisations maritimes internationales, et aux grandes institutions maritimes intergouvernementales et régionales africaines, tout comme d'ailleurs aux associations de femmes du secteur maritime, de prendre part aux travaux et de venir enrichir le débat sur les voies et moyens permettant de réussir véritablement le défi de la gouvernance des mers et des océans en Afrique.

(¹¹) Ce document, précédemment cité, est disponible à <http://www.uneca.org/fr/publications>

2. Déroulement programmatique et chronologique des travaux

• Première journée : (21 Juin 2017)

➤ En matinée

Une séance plénière sera prévue après les traditionnels discours de bienvenue et d'ouverture, et elle portera sur des questions fondamentales relatives à la Gouvernance des mers et des océans en général, sur l'importance de l'économie bleue et du développement durable, et sur les instruments maritimes conçus pour guider les Etats membres en ces domaines, et tout particulièrement la « Stratégie AIM 2050 ». Cette séance offrira à nos Consultants et experts de présenter des communications de fond.

➤ Dans l'après-midi

Une première rencontre sectorielle d'experts s'ouvrira sur « La Gouvernance des transports maritimes et des activités portuaires en Afrique ».

Elle examinera les solutions à proposer face aux difficultés du secteur du shipping en Afrique et abordera certaines questions, telles que la nécessité d'une (re)-création ou d'une relance des compagnies maritimes africaines, le développement du transport maritime de courte distance (cabotage maritime), la protection des chargeurs africains, la problématique de la ratification de certaines conventions internationales, la modernisation et la compétitivité des ports africains, les dangers de leur monopole par des investisseurs étrangers au mépris des exigences légales et des règles normales de concurrence, ou encore les perspectives de développement du transport multimodal, ainsi que les modalités de protection des intérêts des Etats enclavés dans le domaine portuaire.

• Deuxième journée : (22 Juin 2017)

➤ En matinée

Une deuxième rencontre sectorielle d'experts sera consacrée à la question de la « La Gouvernance des ressources halieutiques et des activités de pêche maritime en Afrique ».

Cette rencontre identifiera les difficultés générales liées à ce secteur économique et abordera diverses questions particulières telles que les conditions de développement des entreprises africaines de pêche industrielle, les politiques de soutien à la pêche artisanale, la nécessité d'une meilleure négociation des accords de pêche avec les puissances étrangères, le rôle des organisations sous-régionales de pêche, et la lutte contre le pillage des ressources halieutiques et notamment la pêche INN (Illicite, Non Déclarée et Non réglementée) dans un but de protection des écosystèmes et pour garantir un développement durable de ce secteur.

➤ Dans l'après-midi

Une troisième rencontre sectorielle d'experts viendra se pencher sur « La Gouvernance en Afrique des ressources minérales et industries extractives offshore, et des ressources en énergie marine ».

Elle examinera les grandes problématiques relatives au développement durable de ces secteurs en Afrique, et mettra entre autres l'accent sur les modalités juridiques d'attribution des droits miniers aux investisseurs, la lutte contre le détournement des ressources minérales en mer, la nécessité d'une gouvernance conforme à la « Vision Minière africaine », la prévention et le règlement pacifique des conflits liés aux ressources minérales transfrontalières en mer, la prévention et la lutte contre les pollutions découlant des activités minières offshore, et la nécessité d'une ratification par les Etats africains des conventions maritimes internationales régissant ce secteur particulier. Mais elle s'appesantira également sur la nécessité d'encourager le recours prometteur aux énergies marines renouvelables pour diminuer la dépendance des Etats aux ressources pétrolières et carbonées.

- **Troisième journée : (23 Juin 2017)**

- **En matinée**

Une quatrième rencontre sectorielle d'experts permettra d'aborder la délicate problématique de « La Gouvernance et la surveillance des espaces pour assurer la sécurité et la sûreté en mer ».

Cette rencontre sectorielle organisée en partenariat avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI), permettra de rendre compte des initiatives prises en Afrique, aussi bien sur le plan continental qu'à l'échelle régionale, pour d'une part prévenir et lutter contre les accidents en mer (sécurité maritime), et pour d'autre part prévenir et lutter contre les activités criminelles en mer (sûreté maritime).

En matière de sécurité maritime, il conviendra d'examiner notamment l'expérience menée par les Etats africains dans le cadre des Mémoires sur le contrôle des navires par les Etats du port (Mémoire d'Abuja pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, Mémoire de Méditerranée pour l'Afrique du Nord, et le Mémoire de l'Océan indien pour l'Afrique de l'Est et australe).

En matière de sûreté maritime, cette rencontre permettra de mesurer les avancées dans le domaine de la lutte contre la piraterie et les attaques à main armée dans les deux zones maritimes du continent les plus touchées par ces menaces, à savoir celle couverte par le Code de conduite de Djibouti (Golfe d'Aden et Océan indien) et celle couverte par le Code de conduite de Yaoundé (Afrique centrale et Afrique de l'Ouest).

Enfin, cette Rencontre permettra d'exposer les perspectives nouvelles qu'offrira la récente Charte de Lomé de 2016 dans le renforcement à la fois de la sécurité et de la sûreté maritimes en Afrique, et au service du développement économique.

- **Dans l'après-midi**

Une rencontre intersectorielle d'institutions maritimes pour la Gouvernance des mers et des océans en Afrique permettra de clôturer ce Dialogue des Politiques.

Cette rencontre permettra de faire un large éclairage sur le rôle de différentes institutions maritimes oeuvrant au service du continent et de créer un dialogue entre celles-ci, à travers des présentations de 15mn chacune, au maximum, dans une perspective de renforcement des dynamiques maritimes communautaires et régionales en Afrique.

Sans souci d'exhaustivité, l'on pourra convier à cette rencontre:

-Pour les organisations intergouvernementales spécialisées :

L'Organisation Maritime des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO)

-Pour les institutions régionales de formation et de renforcement des capacités :

Les Académies maritimes Régionales d'Abidjan et/ou d'Accra

-Pour les organismes de protection des chargeurs africains :

L'Union des Conseils de Chargeurs Africains (UCCA)

-Pour les organismes de coopération de gestion et de renforcement de la compétitivité des Ports africains :

L'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)

L'Association de gestion des Ports d'Afrique de l'Est et Australe (PMAESA)

-Pour les associations maritimes de sensibilisation et d'action dans le domaine du genre : *L'Association des femmes du secteur maritime en Afrique (WIMAFRICA)*

La Conclusion générale de ce Dialogue des Politiques sera assurée sous la présidence du Dr. Stephen KARINGI, Directeur de la Division du renforcement des capacités (CDD), et sous la conduite de MM. Martin NDEDE (Conseiller Régional et Juridique hors-classe), et Melaku DESTA (Responsable de Cluster à la CDD) assistés d'un groupe d'experts.

Elle offrira une brève synthèse des travaux, une présentation des principaux messages et recommandations, ainsi qu'une exhortation appuyée des Etats membres de s'approprier le « Guide pratique de l'Economie Bleue » publié par la CEA.

3. Partenariats

Ce projet organisé et piloté par la CDD sera mis en œuvre en partenariat avec :

- l'Equipe de l'Economie Bleue de la CEA (sous la supervision de Mr. Antonio PEDRO, Directeur du Bureau Régional de l'Afrique centrale, SRO-CA)
- les différents bureaux régionaux de la CEA (les SROs)
- la Commission de l'Union africaine (CUA), à travers l'équipe chargée de l'animation de la « Stratégie AIM 2050 » ;
- l'Organisation Maritime d'Afrique de l'Ouest et du Centre (l'OMAO), basée à Abidjan ;
- l'Organisation Maritime Internationale (OMI), basée à Londres.

Enfin, ce Projet bénéficiera également de la collaboration de plusieurs autres organisations ou institutions maritimes citées dans le présent document, et qui animeront notamment la Rencontre intersectorielle des Institutions maritimes du 23 Juin après-midi (Voir ci-dessus).

10

IV -RESULTATS ESCOMPTEES ET PRODUITS ATTENDUS

Les principaux résultats et produits attendus de cette rencontre panafricaine sont les suivants :

1. **Contribuer à une parfaite compréhension, par nos Etats membres, des nombreux enjeux, des méthodes, des mécanismes et outils, ainsi que du rôle des institutions et acteurs servant à la Gouvernance des mers et des océans en Afrique et dans le monde ;**
2. **Placer les différents instruments de Gouvernance des mers et des océans élaborés à l'échelle de l'UA au cœur des nouvelles politiques et réglementations maritimes à mettre en œuvre à l'échelle régionale et nationale en Afrique, et permettre à la CEA et à notre Division (la CDD), d'apporter dans l'avenir, une assistance technique aux Etats pour rendre ces instruments opérationnels sur le terrain;**
3. **Sensibiliser les Etats membres sur l'importance et l'urgence de renforcer la place de l'Economie bleue dans leurs stratégies de développement** et contribuer à diffuser aussi amplement que possible les instruments juridiques internationaux ainsi que les outils économiques nécessaires et utiles en ce domaine, et au premier rang desquels figure désormais le « Guide pratique de l'Economie bleue » publié par la CEA en Mars 2016.
4. **Permettre à la Division du Renforcement des Capacités (CDD) de collaborer activement et de s'associer désormais à l'Equipe de l'Economie bleue de la CEA** afin de jouer pleinement son rôle consultatif au profit des Etats membres, et de contribuer plus efficacement au renforcement des capacités des fonctionnaires et experts africains dans la Gouvernance des différents secteurs maritimes concernés, et ceci dans une perspective de développement durable du continent.

PERSONNES À CONTACTER (Pour de plus amples informations):

Prof. Martin NDEDE,

Conseiller Régional et Juridique hors-classe à la CEA,
Division du Renforcement des Capacités (CDD) - CEA, BP. 3001, Addis-Abeba (Éthiopie)

E-mail : MNdende@uneca.org

Tél : +(251) 115-44-54-92 (Bur.) / +(251) 946-69-98-50 (Mob.)

Copies à :

-Mme Lashea HOWARD-CLINTON, E-mail: LHoward-clinton@uneca.org

-Mme Aden SHIREGA, E-mail: AShirega@uneca.org

-Mme Ziewditu BEFEKADU, E-mail: Zbefekadu@uneca.org