



FR

Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE

de la décision de la Commission relative à la mesure individuelle en faveur de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) à financer sur le 11^e Fonds européen de développement

Document relatif à l'action pour le « Programme d'appui à la stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale (PASSMAR) »

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	Programme d'appui à la stratégie de sûreté et sécurité maritimes en Afrique centrale (PASSMAR) Numéro CRIS: 2017/39-950 Financé par le 11 ^e Fonds européen de développement (FED)	
2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation	L'action sera menée à l'endroit suivant: Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), ainsi qu'au siège de la CEEAC à Libreville (Gabon).	
3. Document de programmation	Programme indicatif national (PIR) 11 ^e FED pour l'Afrique Centrale	
4. Secteur de concentration/domaine thématique	Domaine prioritaire 1 du PIR: <i>Intégration politique et coopération en matière de paix et de sécurité;</i> Objectif spécifique 1.2.2 - <i>Un appui à la sécurité maritime</i>	Aide publique au développement: OUI ¹
5. Montants concernés	Coût total estimé: 10 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 10 000 000 EUR	
6. Modalité d'aide et modalités de mise en œuvre	Modalité de projet: - Gestion directe – passation de marchés de services et de fournitures - Gestion indirecte avec une organisation internationale - Office des Nations unies contre la drogue et le crime (UNODC)	
7. a) Code CAD	15210 – Gestion et réforme des systèmes de sécurité	
b) Principal canal de distribution	52000 - Consultants/Sociétés de conseil 411128 - UNODC	

¹ L'Aide publique au développement « doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement ».

8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	A. Développement de la participation/ bonne gouvernance	☐	☐	X
	B. Aide à l'environnement	☐	X	☐
	C. Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)		X	☐
	D. Développement du commerce	X	☐	☐
	E. Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	X	☐	☐
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	F. Diversité biologique	☐	X	☐
	G. Lutte contre la désertification	X	☐	☐
	H. Atténuation du changement climatique	X	☐	☐
	I. Adaptation changement climatique	X	☐	☐
9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»	Pas d'impact significatif envisagés, ou objectivement mesurables.			
10. Objectifs de développement durable (ODD)	Principal: ODD 16 – paix et justice Secondaires/Indirects: ODD 1; ODD 5; ODD 8; ODD 14			

RESUME:

L'insécurité maritime est une menace majeure pour la stabilité et le développement économique des pays du golfe de Guinée et de la zone CEEAC. La recrudescence des violences et des actes délictueux commis en mer dans le golfe de Guinée comme des actes de piraterie a des conséquences directes et indirectes sur la navigation, la sécurité des pays concernées et des régions voisines (réseaux criminels transfrontaliers, actes de piraterie), l'économie (activités portuaires, fret, commerce, industrie, pêche, tourisme) ou encore l'environnement. Dans ce contexte, il s'agit d'accompagner les décisions prises par les Communautés économiques des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et d'Afrique centrale (CEEAC) de se doter de structures adaptées dans la gestion efficace des questions maritimes dans le golfe de Guinée, et d'apporter un appui à l'opérationnalisation de leurs politiques et leurs stratégies maritimes. A

Le programme d'appui à la stratégie de sûreté et de sécurité maritime en Afrique centrale (PASSMAR) interviendra dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritime et le renforcement de la gouvernance maritime. Les activités ciblées viendront: 1) appuyer les secteurs de coopération maritime dans le champ de l'opérationnalisation du dispositif collectif de sûreté et sécurité maritimes; 2) renforcer les cadres juridiques dédiés à la sûreté et la sécurité maritimes, tant sur les plans institutionnel, qu'opérationnel et normatif; et 3) appuyer la participation et l'implication des organisations de la société civile et du secteur privé.

L'action du PASSMAR s'inscrit dans le cadre d'intervention défini par les stratégies de l'Union européenne, l'Union africaine et la CEEAC en matière de paix et de sécurité.

d'êtres humains, contrebande, contrefaçon et produits du braconnage). Les activités illicites de pêche et de surpêche, avec les crimes écologiques (pollution volontaire, naufrages délibérés, ...), constituent une menace extrêmement élevée, récurrente et prédominante pour la sécurité, l'économie et la gestion durable de l'espace maritime et des ressources de la région.

L'insécurité maritime a des conséquences extrêmement lourdes sur la gestion des États les plus fragiles, l'économie, le développement humain, l'emploi, la sécurité humaine, la protection de l'environnement, la sécurité alimentaire, la protection des droits et des libertés. Le niveau de sûreté et de sécurité maritimes dans le golfe de Guinée est généralement bas et correspond à la faiblesse des capacités institutionnelles et techniques des administrations, des structures et des dispositifs dédiés à la sûreté et la sécurité maritimes, ainsi qu'à la faiblesse ou l'inadaptation des cadres juridiques et des législations en vigueur, et une gouvernance maritime peu intégrée.

1.1.1. Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE

L'appui de l'Union européenne (UE) à l'intégration régionale des pays d'Afrique, Caraïbes et Pacifique (ACP) est défini dans l'accord de Cotonou (révisé en 2001 et 2010) et vise la promotion de la paix et de la sécurité comme des préalables au développement. Le partenariat Afrique-UE prend pleinement en compte la structure institutionnelle et le niveau continental et (sous-)régional de l'architecture de paix et de sécurité. Enfin, **la stratégie de l'UE sur le golfe de Guinée** (17 mars 2014), accompagnée de son plan d'action pour 2014-2020 (16 mars 2015)², reconnaît l'importance géostratégique de la région et propose une approche intégrée pour lutter contre l'insécurité maritime et le crime organisé. Les objectifs de la stratégie ciblent spécifiquement le renforcement d'un consensus sur l'ampleur des menaces, l'appui auprès des gouvernements de la région et des institutions régionales afin de mettre en place des structures capable de garantir la gouvernance, la maîtrise et la sécurisation de leurs espaces maritimes, contribuer au développement durable de la région, et renforcer la coopération régionale et interrégionale.

Le protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer, signé à Kinshasa en 2009 s'appuie sur le Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique centrale (COPAX). Il constitue le cadre politique et stratégique commun aux États de la CEEAC pour la sécurisation et la maîtrise de leurs espaces maritimes. **Le protocole de Kinshasa** a déterminé la création de trois organes civils et militaires: un centre régional de sécurité maritime d'Afrique centrale (CRESMAC) qui est l'organe stratégique rattaché au secrétariat général de la CEEAC; un centre multinational de coordination (CMC) pour la planification et la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie maritime et devant être localisé respectivement sur la zone D (Cameroun, Guinée Equatoriale, Gabon, Sao Tomé & Principe) et la zone A (Angola, République démocratique du Congo, Congo)³; enfin, en ligne avec les CMC, un centre opérationnel de marine (COM) situé dans chaque État membre pour garantir la mise en œuvre tactique de la stratégie maritime et servant d'interface entre la chaîne de commandement (politique puis militaire) de l'action en mer d'un État et ses unités nautiques (civiles et/ou militaires) déployées sur son champ d'action. Le protocole de Kinshasa a défini les domaines de coopération suivants: **1)** la surveillance maritime et l'intervention en mer de l'espace CEEAC du golfe de Guinée; **2)** l'échange et la gestion des informations; **3)** l'harmonisation de l'action des États parties en mer; **4)** l'acquisition et l'entretien des équipements majeurs; **5)** le soutien à l'entretien des équipements mis à la disposition de la stratégie et, **6)** l'institutionnalisation d'une conférence maritime dans le cadre de la Commission de défense et de sécurité (CDS) de la CEEAC.

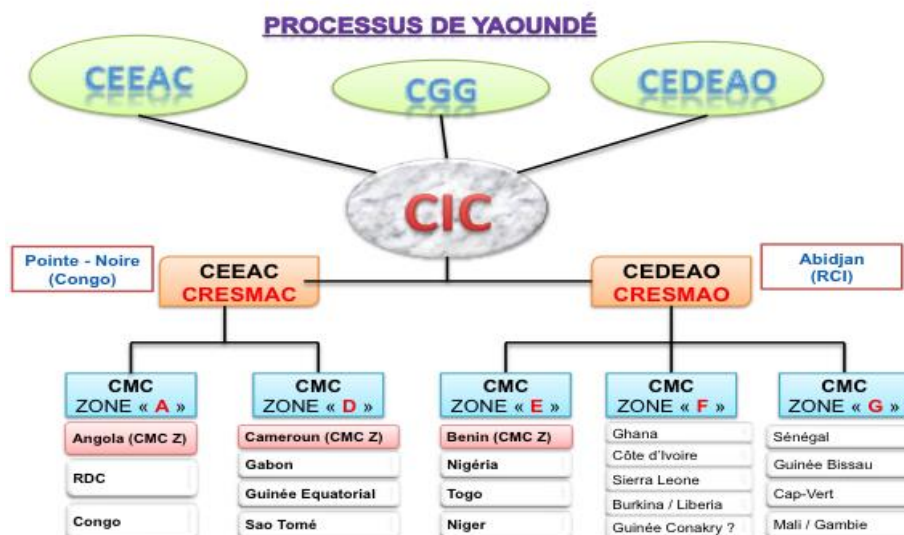
Le lancement du **processus dit « de Yaoundé »** a permis l'adoption du code de conduite au sommet de Yaoundé en juin 2013. Il constitue une étape indispensable pour la coopération

² Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020

https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_gulf_of_guinea_action_plan_2015-2020.pdf

3. La zone « B » a été redistribuée entre la zone A (République du Congo) et la zone D (Gabon).

interrégionale dans la lutte et la répression des actes criminels transnationaux en mer. Il contient⁴ un mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de la CEEAC et de la CEDEAO et vise une coopération renforcée à travers la mutualisation et l'interopérabilité des moyens communautaires. Lors du sommet de Yaoundé, il a été décidé la création du **Centre interrégional de coordination (CIC)** qui a pour mission la mise en œuvre de la stratégie interrégionale de sûreté et de sécurité maritimes, basée sur la structure suivante des centres stratégiques et opérationnels de sûreté et sécurité maritimes du Golfe de Guinée.



La récente installation des responsables statutaires du CIC en février 2017 constitue un progrès important bien que préliminaire. **Quatre objectifs principaux ont été retenus par les hauts responsables du CIC** lors de la réunion extraordinaire du 12 février 2016 à Yaoundé pour leur **plan quadriennal 2017-1021**: 1) renforcer les capacités juridiques, légales et judiciaires des États membres; 2) améliorer les compétences des agents chargés de l'application de la loi; 3) contribuer à l'échange d'information; 4) contribuer à la délimitation des frontières maritimes.

Dernièrement, **les chefs d'État et de gouvernement de la CEEAC** se sont réunis à Libreville en novembre 2016 fixant pour l'Afrique centrale les axes prioritaires suivants: 1) accélérer la mise en place des structures d'opérationnalisation de la stratégie de sûreté et de sécurité maritimes, tenant compte du caractère multidimensionnel des zones d'intervention; 2) soutenir la synergie créée entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG avec le CIC, et 3) rendre contraignant le code de conduite suite à l'adoption de la **charte de Lomé** (charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique - 15 octobre 2016)⁵.

L'action du PASSMAR auprès de la CEEAC s'inscrit dans la perspective de l'opérationnalisation du CIC. Le PASSMAR s'appuiera sur une approche interinstitutionnelle et intersectorielle fondée sur la complémentarité des initiatives, des instruments et des politiques et sur la promotion de la nécessaire mutualisation des moyens. Le projet et ses activités s'inscrivent enfin dans le champ de l'architecture africaine de paix et de sécurité de

4 Signé le 23 juin 2013 par les États de l'Afrique de l'ouest et centrale, le processus de Yaoundé repose sur 3 documents: 1) La « Déclaration des chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun du golfe de Guinée », dite « Déclaration de Yaoundé »; 2) Le « Code de Conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée, à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'ouest et du centre »; 3) Le « Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest ».

⁵ Bien que juridiquement non contraignante, la charte de Lomé requière les États membres adhérents d'appuyer la mise en œuvre du code de conduite et le financement de l'architecture de sûreté et de sécurité maritimes.

l'Union africaine et sa feuille de route 2016-2020⁶ et se réfère à la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 - **AIMS 2050**.

1.1.2. Analyse des parties prenantes

De par la multiplicité des enjeux et des réponses à apporter, l'appui au renforcement du cadre stratégique de sûreté et sécurité maritimes en Afrique centrale concernera l'ensemble des États côtiers du golfe de Guinée (zones A et D), certains des États enclavés de la région, les institutions nationales et régionales de **la CEEAC**, dont le secrétariat général (SG-CEEAC), les structures maritimes concernées/ciblées et les points nationaux désignés des EM-CEEAC.

Le CIC est la structure unique qui a vocation de lier les instances de la CEEAC et de la CEDEAO et qui a pour mission de coordonner leurs actions. Il s'agira pour le PASSMAR d'apporter, au travers du mandat du SG-CEEAC, des réponses adaptées au renforcement de l'action du CIC et à la réalisation des quatre principaux objectifs formulés dans le **plan quadriennal 2017-2021** du CIC.

Le CRESMAC au Congo (Pointe-Noire), qui intervient pour la direction, la planification et la coordination du niveau stratégique et opérationnel de la sécurité collective maritime pour la CEEAC, nécessite un appui au développement des compétences des personnels, des capacités de coordination et de formation régionales (voir annexes B et C pour plus de détails).

Les chefs d'État-major des marines nationales et des experts du secteur maritime des États membres interviennent dans le processus de validation des dispositions stratégiques pour la mise en œuvre de l'architecture de sécurité maritime d'Afrique centrale. Pour la plupart des activités de renforcement de compétences et de capacités, une implication sera recherchée auprès des chefs d'État-major des marines nationales des États membres, des responsables de la marine marchande, des chefs de gendarmerie nationale, des responsables de douanes, des membres des ministères (justice, affaires étrangères), des responsables des chargeurs des États membres CEEAC ainsi que des experts du secrétariat général de la CEEAC. Il sera aussi essentiel d'engager autant que possible **la Commission de défense et sécurité** (CDS), organe consultatif chargé de la préparation technique des décisions du COPAX (les règlements intérieurs du CRESMAC et des CMC sont adoptés par le conseil des ministres du COPAX).

Les représentants des **EM-UE** seront associés aux activités du dialogue politique sectoriel du projet. Le projet viendra par ailleurs prolonger des actions conjointes de certains EM-UE dans le cadre des exercices maritimes conjoints.

L'UNODC est l'un des acteurs clefs dans l'appui aux réformes des cadres juridiques nationaux à travers son programme mondial sur les crimes maritimes. De même, l'agence onusienne **OMI (organisation maritime internationale)** participe par son action au renforcement des capacités requises des États. **Interpol**, enfin, qui travaille au renforcement des services répressifs et au développement de bases de données judiciaires dans les régions de l'Afrique centrale et de l'ouest.

Le projet apportera un appui financier à l'élargissement du réseau de formation parmi les institutions et les centres nationaux spécialisés. Deux centres existent en particulier pour les activités maritimes régionales: l'Université maritime régionale (RMU) au Ghana et l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) à Abidjan qui abrite notamment **l'institut de sécurité maritime interrégionale** (ISMI) avec lequel le PASSMAR envisage de développer un ensemble de formations (y compris en intégrant la société civile).

La société civile et le secteur privé du secteur maritime seront parties prenantes et doivent être associés aux activités liées au renforcement de la gouvernance maritime intégrée. Pour le secteur privé, les groupes cibles concernent essentiellement la pêche, le transport maritime, les activités portuaires et industrielles (extraction, transformation, commercialisation). Le rôle important des ports, par exemple, renvoie aux questions prioritaires relatives à la sécurité et la

⁶ L'objectif spécifique 4.6 de cette feuille de route concerne directement la sécurité et la sûreté maritime.

sûreté des zones de travail, la santé, les conditions de travail, les questions relatives au genre, ou les besoins de formation. La région dispose d'un ensemble extrêmement varié d'organisations de la société civile diversement organisées et orientées, qui devra être évalué en début de projet. Le rôle et l'intervention des représentants de la société civile doit encore être affirmé et facilité pour le domaine maritime et les secteurs liés (environnement, consommateurs, riverains, santé, transport, droit des travailleurs, ...). Peu de moyens sont accordés pour faciliter leur suivi de la mise en œuvre des textes en vigueur et leurs actions de plaidoyer auprès des instances nationales, régionales ou encore internationales (OMI).

1.1.3. Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

Pour répondre au besoin d'une mise en œuvre rapide de l'architecture de Yaoundé, les parties prenantes membres du CIC ont identifié un ensemble de démarches nécessaires visant respectivement: **1)** la gouvernance maritime et le renforcement des cadres politiques, institutionnels, législatif; **2)** la gestion renforcée des frontières maritimes, laquelle conditionne une meilleure utilisation du domaine maritime commun; **3)** une politique cohérente de sécurité et de sûreté maritimes – y compris une coordination des politiques sectorielles liées à la mer.

De façon complémentaire, la CEEAC a réitéré, lors de la conférence des chefs d'État et de gouvernement (CCEG) du 30 novembre 2016 à Libreville, ses priorités pour d'aboutir à: **1)** l'implication de l'ensemble des acteurs du secteur maritime; **2)** l'activation des COM nationaux; **3)** la transformation du CMC-D en structure multidimensionnelle et l'activation du CMC-A; **4)** l'effectivité du fonctionnement du CRESMAC; **5)** la mise en place d'un mécanisme de coopération avec le CIC, le CRESMAC et le CRESMAO; **6)** la modélisation de l'architecture de sûreté et de sécurité maritimes du SG-CEEAC; **7)** la mobilisation des ressources suffisantes et autonomes pour financer cette architecture, et **8)** le passage à la phase contraignante du code de conduite adopté en 2013.

Appuyer l'élaboration des politiques régionales et le renforcement du cadre stratégique et opérationnel de sûreté et sécurité maritimes dans le golfe de Guinée:

La surveillance maritime doit pouvoir se baser sur des objectifs communs de vigilance, de prévention et de protection en fonction d'une évaluation et un suivi des situations, des menaces et des risques. L'élaboration ou la consolidation de cadres d'action communs et la clarification des chaînes de coordination, la connaissance des moyens existants, ainsi que le diagnostic des besoins en matière de surveillance constituent des préalables indispensables à une éventuelle mutualisation des moyens. Enfin, la pertinence de l'apport de nouveaux outils permettant de gagner en efficacité (imagerie satellite, drones) et l'analyse des risques et capacités pourraient être développés. Des exercices de simulations (certains en atelier) pourraient être planifiés à titre complémentaire.

Il est nécessaire de renforcer **les collaborations intersectorielles** pertinentes, par exemple pour la surveillance des zones écologiques, la lutte contre les trafics fauniques, les pêches illicites, la contrebande et la contrefaçon. Il s'agira d'associer aux acteurs traditionnels du secteur maritime et de l'action de l'État en mer, ceux d'autres ministères et services des secteurs public et privé dont les interventions et les compétences permettront d'élargir les capacités de surveillance, de renseignement, d'expertise et d'intervention. Le soutien aux mesures de prévention à terre contribuera aux objectifs du projet. La coopération entre civils et militaires est également une dimension à prendre en compte, l'utilisation des moyens militaires pouvant dans certains cas – lorsqu'associés à l'appui des partenaires internationaux par exemple – constituer une plus-value pour la surveillance, la recherche du renseignement, la réalisation des missions de sécurité, de sûreté et de police en mer ou encore de protection de l'environnement.

Les domaines d'**échanges des informations opérationnelles**, de la mise en complémentarité des actions, de l'élaboration de règles d'engagement et de niveau de sécurité pour les opérations d'ordre maritime ont besoin d'un appui important aux capacités.

Le partage de données et la mise en réseau de l'analyse et du traitement de l'information est également une priorité pour le renforcement des capacités de surveillance⁷. Le projet PASSMAR apportera un appui complémentaire et appuyer l'élaboration d'une feuille de route pour l'**acquisition des capacités et des aptitudes au niveau des structures maritimes**, le diagnostic des besoins, les scénarios de réaction et de résilience face aux événements majeurs.

L'activation du CMC-A en Angola sera appuyée pour renforcer les capacités de transmission des alertes et des renseignements d'intérêt maritime, la planification et la mobilisation des moyens d'intervention et consolider la cohérence et l'efficacité de la politique de sécurité maritime. Les moyens visant l'activation du CMC-A impliquent un appui à l'élaboration des textes institutionnels relatifs au plan global de surveillance maritime, à l'accord de siège du CMC-A et la CEEAC, à l'accord technique entre la CEEAC et les pays de la zone A.

La définition précise des espaces maritimes dans lesquels s'exerce la souveraineté des États côtiers, est un élément essentiel pour un contrôle effectif en mer et une meilleure utilisation de l'espace maritime commun. Parallèlement, il convient d'appuyer l'élaboration ou la consolidation et la diffusion des **cartes opérationnelles**⁸ dans les centres opérationnels et les administrations impliquées dans l'organisation de l'action de l'État en mer (marine nationale, douanes, affaires maritimes, gendarmerie maritime) afin de favoriser une utilisation optimale de l'espace maritime de la CEEAC.

Appuyer le renforcement et l'adaptation des cadres législatifs et réglementaires, l'opérationnalisation des administrations en mer et l'application de la loi: l'évolution des contextes sécuritaires, la diversité et la dimension transnationale des délits en mer, ainsi que la modernisation des instruments internationaux qui réglementent le secteur de la mer, nécessitent **l'adaptation des législations nationales** en matière de sécurité maritime parmi les États côtiers de la CEEAC. La formulation typique de la compétence universelle dans la CEEAC est, en référence à l'article 101 UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), dépassée. La juridiction semi-universelle n'est presque jamais réglementée, ce qui a pour effet de mettre à mal l'efficacité des poursuites de crimes maritimes lorsque d'autres liens juridictionnels interviennent (pavillon du bateau, nationalité du contrevenant ou de l'offensé).

Un travail d'inventaire des cadres juridiques nationaux et des législations relatives à la police dans le domaine maritime est nécessaire pour aboutir à un ensemble de recommandations, de propositions de projet de lois et à l'adoption des textes réglementaires. Pour le golfe de Guinée, ce travail (déjà mené au Togo, au Bénin, au Nigeria, au Ghana, en Côte d'Ivoire) doit être poursuivi pour le Cameroun, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe.

L'appui à la **formation et à l'entraînement des personnels** constitue un élément important dans l'organisation, la mise en œuvre et l'efficacité des opérations d'interception et de contrôle en mer que cela soit dans un cadre général ou dans le champs de la lutte contre les trafics illicites en mer et la piraterie maritime. Alors que certains pays ont une relative bonne maîtrise des opérations, il est nécessaire d'appuyer le processus en cours d'uniformisation des techniques, d'élaborer des procédures opérationnelles conjointes et standards et d'en assurer la diffusion auprès d'un large éventail d'agents. L'organisation régionale de séminaires de formation permettra que les procédures juridiques soient intégrées, comprises et appropriées par les différents acteurs. D'autres formations viseront la familiarisation avec les nouveaux outils de surveillance tels que les images satellites et les drones.

Un effort particulier doit être aussi mené en faveur de **la formation des magistrats** et au déroulement des procès relatifs à la criminalité en mer. Enfin, l'appui à l'amélioration des

⁷ En principe, visée à travers le programme d'appui européen Gogin (Gulf of Guinea Inter-Regional Network)

⁸ Sans valeur juridique sur la délimitation des espaces maritimes nationaux, ces cartes contiennent des informations sur les routes maritimes principales, les zones d'exploitation offshore, les lieux de mouillage principaux, sécurisés ou non, les zones de pêche où sont accordées des licences, etc. On y trouve la répartition des moyens de surveillance, les zones de patrouille préférentielles et des indications pertinentes comme les coordonnées des centres opérationnels.

enquêtes judiciaires doit contenir **le renforcement des échanges d'informations et des capacités procédurales des agents opérationnels**, des magistrats mais aussi les autres acteurs nationaux intervenant dans le secteur de la criminalité maritime. Lorsque les chaînes pénales traitant des infractions maritimes seront consolidées, il pourra être envisagé dans une phase ultérieure d'améliorer le partage des données judiciaires. L'OIPC-Interpol, pourra être approchée pour l'étude de ce dossier.

Appuyer les actions fondées sur le partage de l'information et la participation renforcée des acteurs de la société civile et du secteur privé dans la promotion de la gouvernance maritime intégrée. La prise de conscience par les acteurs impliqués des enjeux et des actions à mener en matière de sûreté et sécurité maritime est essentielle et conditionnée par une grande participation de la société civile, une plus large diffusion des connaissances, un accès facilité à l'information d'intérêt maritime et à une consultation continue avec les représentants de la société civile et du secteur maritime privé dans le processus d'élaboration des politiques et des pratiques maritimes durables, le renforcement des compétences, et la promotion d'un domaine maritime régional sûr. Il s'agira aussi de valoriser et faire la promotion de l'action de l'État en mer et le développement de partenariats public-privé. Les structures maritimes de la CEEAC pourront bénéficier d'un appui visant d'une part à l'élaboration de processus d'échanges d'informations et de mise en œuvre de bulletins d'alerte et de liaison avec le secteur privé; et d'autre part à l'élaboration d'un plan de communication à destination des populations concernées par les aspects sécuritaires du domaine maritime (organisations non-gouvernementales (ONG), communautés côtières, pêcheurs, ...).

1.2 Autres domaines d'évaluation

SO.

2. RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Faible soutien et mobilisation des États dans le processus de Yaoundé et dans le projet (absence d'appui politique).	E	Les actions du dialogue structuré devraient aboutir à un consensus au plus haut niveau sur les besoins et les enjeux.
Coordination insuffisante entre les partenaires et/ou bénéficiaires, ainsi qu'avec les donateurs.	E	Les activités récurrentes de communication, de consultations, d'échange d'information et de suivi garantiront un niveau approprié de coordination.
Faible engagement et manque de collaboration des parties prenantes et des institutions bénéficiaires. Retard de réalisation des activités dû à l'insuffisante disponibilité des parties.	E - M	Communication renforcée. Chronogramme prédictif clair et mutuellement accordé entre les parties prenantes. Elaboration des plans d'action et des responsabilités. Rapports et monitoring du projet.
Manque de coordination et de synergies entre les différents programmes financés par l'Union européenne/autres partenaires techniques et financiers (PTF) en matière de sécurité maritime et avec d'autres actions UE, comme les	M	Mesures de coordination renforcée pour toutes les activités du projet, y compris au travers de réunions conjointes de Comités de pilotage des différents projets UE (SWAIMS (Support to West Africa integrated maritime strategy), Gogin

dialogues sous le Règlement INN et les accords de pêche..	(Gulf of Guinea International Network), etc.). Et coordination avec d'autres services (DG MARE et réseau d'attachés pêche en Délégations) actifs dans la région.
Hypothèses a) La CEEAC poursuit son engagement déterminant dans le processus de Yaoundé et la mise en œuvre du Code de conduite, et renforce son dialogue et sa collaboration avec le CIC. b) La CEEAC confirme son appropriation du projet et des résultats découlant de son exécution. c) Les parties prenantes se consultent et partagent de l'information. La mise en place d'un dialogue structuré est possible entre les structures bénéficiaires de la CEEAC/CEDEAO/CIC. Les EM-CEEAC s'engagent à renforcer leurs cadres législatifs dans le domaine maritime.	

3. ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1. Enseignements tirés

L'UE s'est engagée dans l'accompagnement du développement de la CEEAC sur les plans politique, institutionnel et opérationnel dans le cadre de la sécurité collective régionale (Architecture africaine de paix et sécurité - APSA), mettant en place plusieurs projets d'appui tels que le PAPS/PAPS II (Programme d'appui de l'UE en matière de paix et de sécurité) dans les **PIR des 9^e et 10^e FED pour l'Afrique centrale** selon une approche intégrée ou spécifique (par exemple pour l'activation du CRESMAC et des CMC). D'autres projets UE sont intervenus dans l'environnement de la CEEAC comme l'APSA Support Programme (APF) et ultérieurement CRIMGO et Gogin (IcSP). Dans ce cadre, plusieurs types d'actions ont été mis en œuvre pour le renforcement des institutions de la CEEAC dédiées au domaine de la paix et la sécurité, y compris la sécurité maritime, le renforcement des compétences ou encore des capacités opérationnelles. D'autres actions des EM-UE, en particulier, mais aussi par exemple de l'UNODC sous financement américain, interviennent aussi avec succès dans les domaines cités. Dans ce cadre, la convergence des efforts nécessite impérativement un mécanisme de consultation/coordination et de communication des projets visant, d'une part, l'échange mutuel de l'information pour plus d'efficacité et de complémentarité et, d'autre part, la sensibilisation des bénéficiaires directs au besoin d'un meilleur suivi politique et technique/opérationnel des actions et d'une communication interne/externe renforcée. **Un dispositif de suivi et d'évaluation continue des actions sera proposé** et apportera, par ailleurs, une attention particulière et spécifique au suivi de la question genre dans la mise en œuvre.

Un autre point important concerne encore la situation structurelle et organisationnelle de la CEEAC et de son secrétariat général en particulier, lequel est confronté à des difficultés de fonctionnement (contributions irrégulières de ses États membres, faible capacité d'absorption des aides extérieures, faiblesses administratives). Une leçon importante est donc de pouvoir garantir au projet d'être en position de pourvoir sans obstacle majeur aux besoins à la fois en assistance technique (conseil, appui spécifique), en contributions matérielles (p.ex. formations et équipements dans les temps impartis) et en évaluation qualitative, stratégique et de suivi (p. ex. aux fins d'apprentissage et d'ajustement). Le projet devra aussi répondre à l'exigence d'un suivi stricte et réactif. La capacité de mise en œuvre, de suivi et d'encadrement de l'appui en faveur de la CEEAC sera rendue possible à travers **la mobilisation d'une assistance technique permanente (long-terme)** sous contrat de services et selon le mode de gestion directe, et qui apportera aussi un appui spécifique auprès de la CEEAC pour le renforcement du cadre stratégique et l'opérationnalité de l'architecture de Yaoundé. Enfin, pour des raisons

similaires, mais aussi pour des raisons de capacités techniques et de collaboration interinstitutionnelle, le volet relatif au renforcement des cadres juridiques sera réalisé en gestion indirecte avec l'organisation internationale UNODC.

3.2. Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Le secteur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée concentre diverses initiatives, impliquant un grand nombre d'acteurs et de donateurs nationaux et internationaux. A ce titre, le **G7 Friends of the Gulf of Guinea Group** (G7++FOGG) pourra faciliter une information sur les appuis existants pour plus de cohérence. L'EEAS figure par devers le groupe des membres du G7++FOGG auxquels se sont joints d'autres États tels que le Danemark, les Pays-Bas, la Norvège, la Belgique, le Portugal, des organisations africaines régionales dont la CEEAC, les bureaux régionaux des Nations unies, l'OMI, Interpol et des représentants de l'industrie.

Plusieurs initiatives UE en cours interviennent dans les secteurs visés par le PASSMAR et une attention particulière sera portée à **la mise en place d'une consultation continue** auprès des autres projets bien qu'il doit être signalé ici le risque réel d'une collaboration limitée de certaines initiatives. Des synergies et complémentarités sont possibles avec les activités dans le secteur de la pêche, supportées notamment au travers d'accords de pêche avec l'UE, par le renforcement des moyens et capacités de contrôle et surveillance. Une collaboration étroite avec le programme SWAIMS sera facilitée grâce à une communication continue déjà existante entre les délégations régionales en charge. Plusieurs activités dans les domaines de la gouvernance maritime et du renforcement des cadres juridiques seront rendus nécessairement complémentaires et pertinents dans le champ d'une coopération interrégionale entre la CEEAC et la CEDEAO, ainsi qu'avec les délégations UE pour les PIN. En Angola, par exemple, la complémentarité sera recherchée avec certaines activités de la coopération UE visant le développement d'une stratégie maritime nationale et de l'assistance technique pour le droit de la mer auprès du département légal du ministère des relations extérieures. Afin d'assurer la complémentarité avec le projet Gogin, un accès direct et facile à l'information pertinente relative aux activités réciproques sera escompté. Enfin, l'EUPST (formations des cadres des composantes police et gendarmerie) et la facilité paix de soutien à la paix (APF) /APSA Support Programme (formations Force multinationale de l'Afrique centrale (FOMAC)) seront à prendre en considération dans le cas des appuis à la sécurité intérieure, côtière et fluviale.

La coordination en place avec **les principaux PTF** sera significativement renforcée. La **France**, en particulier, fournit de longue date un appui important dans le secteur et la zone. Le projet **ASECMAR** (Appui à la réforme du secteur de la sécurité maritime) de la direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD) vise à structurer la coopération régionale vers une organisation effective de l'action de l'État en mer. De nombreux exercices sont menés à ce titre avec le soutien des navires militaires de passage tels que ceux de Belgique et d'Espagne associés aux exercices dans le cadre de la mission française « Corymbe » durant laquelle des exercices à la mer sont organisés, des formations financées et du soutien organisé pour la mise en condition opérationnelle des navires et des centres opérationnels. L'exercice MEGALOPS de sécurisation maritime conduit dans le golfe de Guinée par les éléments français au Gabon (EFG) fait par ailleurs intervenir in situ l'ensemble des acteurs de la chaîne de sécurité maritime de la CEEAC. La DCSD a aussi financé des études sur l'évaluation et l'adaptation du cadre juridique des poursuites en mer pour certains États côtiers (Congo et Cameroun) et le PASSMAR articulera son appui en complémentarité et, le cas échéant, en relais du travail accompli par la DCSD.

Le commandement des Etats-Unis (US) en Afrique, **AFRICOM**, mène un programme pour le renforcement des capacités d'intervention en mer, intitulé AMLEP (African Maritime Law Enforcement Partnership) avec des exercices à la mer et le concours de navires de l'US Navy ou des US Coast-Guards. Chaque année un exercice majeur « Obangame Express » réunit dans le golfe de Guinée des navires US, des États côtiers mais parfois aussi des États membres de l'UE. Tenant compte de la complexité géopolitique de la région, le PASSMAR ciblera

certaines de ces actions sur trois pays pilotes. Au **Cameroun**, le cadre juridique de lutte contre l'insécurité maritime est en cours d'évaluation dans le cadre du projet de réforme juridique de l'UNODC « Global Maritime Crime Programme » (GMPC - Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime) sous financement US qui se terminera en septembre 2017. Le Cameroun, a ainsi participé à des réunions de coordination régionale sur la réforme juridique et bénéficie d'une série de formations au droit de la mer pour les procureurs et les juges. Ce pays fait partie des pays pilotes qui pourront bénéficier d'un soutien supplémentaire en matière de renforcement des capacités afin de parvenir à une phase de poursuites pénales en matière maritime. Le pays manifeste aussi son engagement avec un dispositif militaire opérationnel de lutte contre la piraterie constitué par le bataillon d'intervention rapide, le BIR Delta. Le **Gabon** a bénéficié d'une analyse juridique et de formations au profit des magistrats conduites dans le cadre d'un programme de l'UNODC. L'évaluation du cadre réglementaire et organisationnel de l'action de l'État en mer a été menée, apportant un ensemble de recommandations pour la modification des textes de loi. Cette réforme législative doit encore aboutir. Ce pays s'est engagé dans la protection de ce patrimoine au travers notamment du programme Gabon Bleu qui tend à la création d'un important réseau de parcs marins. L'agence nationale des parcs nationaux, compétente tant en mer qu'à terre affiche un dynamisme remarquable et met en œuvre une administration, une gestion et une surveillance efficaces au service de la protection de ce patrimoine. L'action d'autres ONG reconnues intervenant pour la conservation de la faune et de la flore marines pourrait être valorisée afin de jouer un rôle particulier dans la surveillance de la zone. **Sao Tomé-et-Principe** manifeste une détermination ferme pour renforcer ses capacités de sécurisation maritime. Il a bénéficié d'un appui de l'UNODC dans le domaine de la formation juridique au profit de magistrats et d'officiers ainsi que pour l'organisation de réunions de coordination juridique.

Parmi les actions d'ONG les plus significatives, *Oceans Beyond Piracy* est un programme de *One Earth Future Foundation* qui fait référence dans le domaine de la lutte contre la piraterie maritime y compris dans le développement d'une plateforme pour l'échange volontaire d'informations et de données qui pourrait venir compléter celle déjà existante d'échange d'information⁹ sur les projets d'aide au développement dans le golfe de Guinée.

3.3. Questions transversales

Un examen général de la législation maritime en ce qui concerne le respect des droits de l'Homme sera conduit. Le projet de renforcement des systèmes judiciaires liés aux infractions maritimes, sera élaboré en intégrant la promotion et le respect des droits de l'homme, des droits civils et politiques (le droit à la vie (art. 6 du pacte international relatif aux droits civils et politiques), l'interdiction de la torture (art. 7), les limites de la détention provisoire (art. 9), le traitement humain et digne du détenu (10)) notamment. Les formations produites sous l'action de l'UNODC contiendront la composante des droits de l'homme. Les éléments d'appui de l'UNODC aux procès garantiront également l'application des droits de l'homme (accès à la justice, interprétariat, défense) et l'évaluation des situations.

En différents secteurs clefs de la gouvernance maritime, le projet promouvra l'intégration d'une perspective de genre dans les aspects de prévention, de suivi et d'intervention pour le secteur sécurité et apportera une attention particulière à la lutte contre les discriminations faites aux femmes d'une part dans les secteurs de gestion et de développement de l'activité maritime et, d'autre part, dans le processus de réforme des législations. Certaines activités permettront une collaboration renforcée avec les acteurs locaux et les OSC pour améliorer leurs capacités de monitoring des situations des droits humains, droits de la femme, de l'enfant et des mineurs non accompagnés. La promotion de l'égalité entre les sexes et de l'autonomisation des femmes sera

⁹ Friends of Gulf of Guinea Maritime Capacity Building Platform : <https://gog.oceansbeyondpiracy.org>

traîtée par le projet dans le cadre des actions de prévention, de gestion des risques sécuritaires, de maintien de l'ordre et dans le champ de la réforme du secteur de la sécurité maritime.

Le projet contribuera à la protection de la biodiversité et des écosystèmes marins et côtiers. Les activités d'appui du PASSMAR interviendront directement dans la surveillance, le renseignement et la lutte contre le braconnage (ivoire, pangolin, hippocampes, requin, ...), la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), et contre les trafics de ressources naturelles et de combustibles (trafic générant une pollution importante sur mer et sur terre).

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectifs/résultats

Ce programme s'inscrit dans le Programme des Nations unies de développement durable à l'horizon 2030. Il contribue à l'objectif 16 des ODD « *Paix, justice et institutions efficaces* ». Il favorise aussi les progrès vers l'objectif 14, « *Vie aquatique, conservation durable des mers et des ressources marines* ». Cela n'implique pas d'engagement de la part de la CEEAC qui bénéficie de ce programme.

L'**objectif global** du PASSMAR est de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée.

Les **objectifs spécifiques** du PASSMAR sont: (OS.1) La gouvernance maritime et la maîtrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée sont renforcées; (OS.2) Les cadres législatifs et réglementaires nationaux sont adaptés et l'application des lois est renforcée; (OS.3) L'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée, est facilitée et coordonnée (objectif transversal intégré dans la réalisation de OS.1 et de OS.2).

Les résultats attendus sont les suivants:

- Produit 1.1: Le processus d'élaboration et d'intégration des politiques maritimes régionales de la CEEAC et du CIC est appuyé et accompagné (OS.1).
- Produit 1.2: Les capacités de suivi et de surveillance des structures stratégiques et opérationnelles de sûreté et sécurité maritimes, sont renforcées (OS.1).
- Produit 1.3: L'espace maritime commun à la CEEAC est mieux planifié et utilisé par les moyens des administrations de l'État en mer, et ses limites respectées (OS.1).
- Produit 2.1: Les cadres juridiques et les législations nationales sont révisés (OS.2).
- Produit 2.2: Les capacités d'intervention des administrations chargées de l'ordre public en mer, et du système judiciaire, sont renforcées (OS.2).

4.2 Principales activités

- **OS.1: La gouvernance maritime et la maîtrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée sont renforcées.**

Produit 1.1: Le processus d'élaboration et d'intégration des politiques maritimes régionales de la CEEAC et du CIC est appuyé et accompagné.

A.1.1.1. Mettre en place un groupe de travail, appuyer ses travaux de coordination régionale des questions liées aux affaires maritimes, d'élaboration d'une feuille de route de la CEEAC sur l'acquisition des capacités et des moyens, et d'inventaire des parties prenantes y compris les organisations de la société civile et du secteur privé.

A.1.1.2. Accompagner et appuyer le dialogue structuré entre les États/les communautés régionales au moyen d'ateliers et de réunions de haut niveau en vue d'améliorer la coordination et l'efficacité des politiques et stratégies régionales, encourager la conclusion d'accords régionaux, bilatéraux ou internationaux, et renforcer la mise en œuvre de la stratégie collective de sûreté et de sécurité maritime.

A.1.1.3. Promouvoir la gouvernance maritime (campagne de sensibilisation et de

consultation). Développer une plateforme régionale et constituer un groupe consultatif en collaboration avec les administrations et les structures maritimes de la région, le CIC, les représentants du secteur maritime privé et les organisations de la société civile ainsi que les institutions universitaires et les centres spécialisés, pour engager le dialogue, échanger l'information et les meilleures pratiques (principe de transparence), consigner les enjeux, les préoccupations, les besoins et les progrès accomplis ainsi que favoriser les collaborations multiples (veille situationnelle volontaire, par exemple) et les actions de plaidoyer dans un cadre démocratique.

Produit 1.2 : Les capacités de suivi et de surveillance des structures stratégiques et opérationnelles de sûreté et sécurité maritimes, sont renforcées.

A.1.2.1. Mettre en œuvre la stratégie de renforcement des compétences et des capacités opérationnelles des structures maritimes des États membres de la CEEAC et de la région – COM, CRESMAC et les CMC ainsi que des services du CIC, suivant une étude des besoins et l'organisation d'un atelier régional de restitution. Appuyer les travaux préparatoires (études, diagnostics) nécessaires à la décision.

A.1.2.2. Développer et mettre en œuvre les programmes de formations et de renforcement des compétences des personnels des COM, CMC, CRESMAC ou CIC, y compris à travers des programmes d'échanges et de visites auprès des autorités nationales et régionales en charge des affaires maritimes. Fournir des formations et le matériel pédagogique sur la visualisation des données d'intérêt maritime et l'expérimentation des nouveaux outils de surveillance (images satellitaires, drones).

A.1.2.3. Appuyer l'organisation des activités de coopération intersectorielle pour une meilleure animation et coordination de l'information maritime, l'amélioration de la coopération technique entre les autorités/les administrations responsables du suivi et de la surveillance en mer, utilisant des scénarii basée sur des thématiques prioritaires (braconnage, migration, trafics, pêche illégale,...). La société civile et le secteur privé, pourront être impliqués. Ces actions viseront, par les thématiques abordées, le renforcement de l'interface terre-mer.

A.1.2.4. Organiser un séminaire annuel avec l'ensemble des parties prenantes, visant à fournir un point d'étape en matière de capacités et d'activités de suivi et de surveillance de l'espace maritime régional des administrations et structures dédiées.

A.1.2.5. Fournir un appui matériel et en équipements pour répondre à titre exceptionnel et transitoire à un besoin urgent identifié au titre de la mise en capacité et le renforcement opérationnel d'une structure maritime (COM, CMC, CRESMAC, et CIC) sur base d'une évaluation de la pertinence et de l'opportunité de l'appui.

Produit 1.3: L'espace maritime commun à la CEEAC est mieux planifié et utilisé par les moyens des administrations de l'État en mer, et ses limites respectées.

A.1.3.1. Mettre en place un plan d'action (y compris via l'action diplomatique) en faveur de la résolution des différends dans les zones maritime contestées et sensibiliser sur l'importance transversale des problématiques de frontières notamment pour les questions de foncier, de ressources naturelles, d'aménagement des territoires, protection du patrimoine maritime et de l'environnement marin.

A.1.3.2. Organiser un séminaire (et ses travaux préparatoires) sur la planification et la maîtrise de l'espace maritime dans le golfe de Guinée (interdépendance des activités maritimes, enjeux de la délimitation des espaces maritimes, préservation des habitats marins, stratégies marines, approches et pratiques de la planification des espaces maritimes, pratiques transfrontalières) en collaboration avec le CIC.

A.1.3.3. Elaborer une carte marine des zones d'opérations pour les agents chargés de l'action de l'État en mer, tenant compte des activités principales (routes maritimes principales, exploitation offshore, zone de mouillage) et des priorités de sécurisation.

A.1.3.4. Réaliser une étude scientifique de faisabilité de cartographie des frontières, identifiant les principaux besoins de délimitation prioritaire (lignes de base, etc.). Lancer une phase pilote de délimitation, après validation des propositions.

- **OS.2: Les cadres législatifs et réglementaires nationaux sont adaptés et l'application de la loi est renforcée.**

Produit 2.1: Les cadres juridiques et les législations nationales sont révisés.

A.2.1.1. Planifier l'assistance nécessaire au renforcement des capacités d'expertise légale et de diagnostic dans le processus de réforme et d'adaptation des cadres juridiques et des législations dans un contexte régional. Effectuer la mise en œuvre des activités 2.1.2 et 2.1.3 en coordination avec le projet et le Comité de Pilotage du PASSMAR.

A.2.1.2. Procéder à la révision des cadres normatifs et législatifs de la République démocratique du Congo, du Congo et de l'Angola, visant le renforcement de l'activité judiciaire. Examiner la législation en vigueur, identifier les lacunes dans la transposition des conventions internationales, produire des recommandations d'amendements, formuler des projets de loi pour l'adaptation des législations de la République démocratique du Congo, du Congo et de l'Angola. La possibilité d'associer la Guinée Equatoriale aux travaux sera recherchée.

A.2.1.3. Poursuivre l'adaptation des législations nationales du Cameroun, du Gabon, et de Sao Tomé-et-Principe. Appuyer la mise en œuvre des recommandations effectuées pour le Cameroun, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe après examen et identification des lacunes législatives.

Produit 2.2: Les capacités d'intervention des administrations chargées de l'ordre public en mer, et du système judiciaire, sont renforcées. L'appui concernera les procureurs, les juges, les agents de police, les auxiliaires de justice et le personnel technique. Il sera fourni l'assistance d'un expert juridique et d'un expert technique et opérationnel pour chaque pays concerné et pour une durée de 18 mois respectivement.

A.2.2.1. Développer un plan d'action détaillé des appuis et des formations envisagés à partir d'une analyse des besoins par pays et par zone et suivant la validation du Comité de Pilotage du PASSMAR. Identification et validation des sessions complémentaires de formation à ARSTM/ISMI.

A.2.2.2. Elaborer et mettre en œuvre les programmes de formation visant: **1)** le développement des procédures opérationnelles standards (POS) dans les domaines prioritaires (piraterie, pêche INN, pollution, trafic de drogue, ...); **2)** le renforcement des capacités des agents de police en mer et des magistrats sur le droit de la mer ; **3)** la formation des officiers de police judiciaire au relevé des infractions et à la rédaction des procédures dans le domaine maritime ; et **4)** le renforcement des capacités techniques liées aux systèmes et nouveaux instruments de surveillance maritime dans un cadre régional, y compris à travers des exercices en mer s'appuyant sur l'utilisation combinée des images satellite fournies par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA)¹⁰ et le programme de l'UE Copernicus.

Dans le cadre des formations ciblées au point 3), les unités intervenant en mer recevront du premier matériel de constatation et des consommables de détection (drogues, explosifs), d'aide à la collecte de preuves, incluant des tests de drogue, kits étanches pour la conservation des preuves, caméras. Il sera aussi élaborer et diffuser des manuels multilingues sur les procédures de collecte et de partage des preuves.

A.2.2.3. Promouvoir et renforcer la coordination juridique régionale parmi les acteurs de la chaîne pénale, y compris les intervenants chargés de la police en mer, les services des

¹⁰ EMSA: European Maritime Safety Agency – à Lisbonne

administrations nationales en charge des infractions en mer, et les structures maritimes de la région. Mise en œuvre des rencontres régionale.

A.2.2.4. Fournir un appui intégré pour faciliter le déroulement des procédures juridiques dès l'engagement des poursuites et jusqu'au procès (représentation légale des suspects, acquisition de systèmes de transcription audio, acquisition de bibliothèques sur le droit de la mer; appui à l'audition des témoins et interprétariat).

A.2.2.5. Développer une première phase pilote d'appui aux centres nationaux du casier judiciaire, d'aide à la constitution d'un système régional de gestion et de suivi des dossiers judiciaires, d'aide à la statistique, d'appui à la gestion des mandats d'arrêt, et d'appui à la numérisation des dossiers et des archives judiciaires en matière de criminalités maritimes. Valider le montage d'une base de données juridiques partagées entre les pays membres de la CEEAC. Le projet recherchera les services et l'expertise d'Interpol.

4.3 Logique d'intervention

Le projet appuiera le renforcement des capacités de coordination, de surveillance, de réponse et d'intervention des instances et des structures maritimes nationales et régionales de la CEEAC, visant l'opérationnalisation et la mise en œuvre du protocole de Kinshasa et du Code de conduite de Yaoundé. Pour atteindre ses objectifs et les résultats escomptés, le projet interviendra selon une double approche et en parfaite complémentarité avec l'ensemble des autres actions existantes. D'une part, il apportera un appui spécifique au renforcement de la gouvernance maritime, des politiques et des engagements pris dans le cadre du processus de Yaoundé et de la coopération interrégionale ainsi qu'au renforcement de la coordination des acteurs, des stratégies opérationnelles et des initiatives au sein de la CEEAC et en collaboration avec le SG-CEEAC. D'autre part, il fournira les appuis nécessaires au renforcement des capacités opérationnelles et de coopération multi-acteurs des structures maritimes régionales et nationales de la CEEAC et du CIC, y compris à travers le renforcement des cadres juridiques, contribuant à une meilleure maîtrise et sûreté des espaces maritimes dans le golfe de Guinée.

Selon une programmation séquentielle, les activités stratégiques seront validées avant leur mise en œuvre opérationnelle via notamment les plans d'actions. L'équipe de l'assistance technique sera en charge du développement et de l'actualisation des plans d'actions, à la fois outils et produits des activités de dialogue. L'assistance technique développera aussi une plateforme régionale en ligne prévue pour une diffusion simplifiée de l'information relative au projet et une communication efficace sur ses activités. Les plans d'actions serviront aussi au mécanisme de suivi et de contrôle des actions menées et des résultats obtenus. La diffusion de ces plans d'actions auprès des PTF actifs dans la région permettra aussi de garantir une coordination indispensable et une parfaite complémentarité du projet avec les autres actions en cours ou futures – tout spécialement les projets SWAIMS et Gogin ainsi que les initiatives spécifiques des États membres de l'UE intervenant dans la région.

Le golfe de Guinée est l'une des régions les plus durement touchées par l'insécurité maritime. Dans un contexte géostratégique complexe, le PASSMAR interviendrait au moment opportun dès 2018 en faveur d'une coopération renforcée avec l'ensemble des acteurs impliqués.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le secrétariat général de la CEEAC, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

5.2 Période indicatif de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords

correspondants seront mis en œuvre, est de **60 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) 2015/322.

5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

SO.

5.4.Modalités de mise en œuvre

5.4.1 Passation de marchés (gestion directe)

Objet en termes génériques, si possible	Type (travaux, fournitures, services)	Nombre indicatif de marchés	Trimestre indicatif pour le lancement de la procédure
Assistance technique: Coordination et gestion du programme; suivi des contrats (activités sous P1.1, P1.2, P1.3); assistants techniques. Gestion des experts court-terme.	Services	1	A partir de Trimestre 2, Année N – 1 (appel d'offres assistance technique (AT))
Activités d'appui et de mise en œuvre des résultats P1.2 et P1.3	Fournitures et services	5	A partir de trimestre 3, année 1

Il est envisagé de lancer le marché de services pour l'assistance technique long-terme sous clause suspensive.

5.4.2 Gestion indirecte avec une organisation internationale

Une partie de la présente action, ayant comme objectif de contribuer au renforcement des cadres législatifs et réglementaires nationaux et de l'application de la loi au sein de la CEEAC (OS.2), peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec l'UNODC, conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 FED applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323. Cette mise en œuvre implique le renforcement de l'état de droit en mer, la législation et l'application de la loi relative aux crimes et délits maritimes. Cette partie de l'action comprendra des appuis à la réforme et la révision des cadres juridiques des pays côtiers de la CEEAC, le renforcement des compétences et des capacités légales, l'application régionale de la collaboration judiciaire, et la création d'une base régionale du casier judiciaire.

Ce mode de mise en œuvre se justifie car l'axe d'intervention choisi relève des thématiques essentiellement juridiques dans le champ de l'action de l'État et l'UNODC, à travers son programme mondial de lutte contre la criminalité maritime (Global Maritime Crime Programme - GMCP), possède une expérience avérée et avancée tant aux niveaux national que régional et global, en matière de lutte contre la criminalité maritime et le renforcement des cadres juridiques. En l'occurrence, l'UNODC est la seule organisation internationale qui intervient déjà auprès des pays côtiers du golfe de Guinée pour l'évaluation et l'adaptation des cadres législatifs nationaux, le renforcement des capacités des organes et des agents en charge de l'application de la loi, ou encore pour le renforcement des compétences des tribunaux et des magistrats et l'élaboration de mémorandums d'entente en matière de jurisprudence maritime. L'UNODC a par ailleurs signé un mémorandum d'entente (2015) avec la CEEAC, ce qui encadre et facilite les relations interinstitutionnelles et la coordination entre les parties. L'UNODC interviendra aussi dans le cadre de la mise en œuvre de SWAIMS pour ce même secteur et son intervention dans le PASSMAR renforcera donc la cohérence et la convergence des appuis apportés simultanément par l'UE auprès de la CEDEAO et la CEEAC.

L'entité en charge réalisera les tâches d'exécution budgétaire suivantes: engagement et liquidation des dépenses associées à la mise en œuvre de la composante; engagement et liquidation des dépenses associées aux activités de renforcement des capacités (formation), lancement et gestion d'appels d'offres, recrutement des experts juridiques/autres,

L'organisation internationale en charge fait actuellement l'objet d'une évaluation ex ante conformément à l'article 61, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323. L'ordonnateur compétent de la Commission considère que, sous réserve de la conformité à l'évaluation ex ante sur la base du règlement (UE, Euratom) n° 1605/2002 et d'une coopération de qualité établie de longue date avec elle, l'organisation internationale peut être investie de tâches d'exécution budgétaire en gestion indirecte.

5.5. Champ d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable, sous réserve des dispositions suivantes.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.6. Budget indicatif

	Contribution de l'UE (en EUR)
5.4.1 - Gestion directe	4 000 000
<i>Passation de marchés de services - assistance technique (activités d'appui sous P.1.1, 1.2 et 1.3)</i>	<i>3 800 000</i>
<i>Passation de marché de fournitures (sous P.1.2)</i>	<i>200 000</i>
5.4.2 - Gestion indirecte avec une organisation internationale: UNODC (P.2.1 et P.2.2)	4 600 000
5.9 – Évaluation, 5.10 – Audit	300 000
5.11 – Communication et visibilité	100 000
Provisions pour imprévus	1 000 000
TOTAL	10 000 000

5.7. Structure organisationnelle et responsabilités

▪ Comité de pilotage

Le comité de pilotage sera placé sous l'autorité du secrétaire général de la CEEAC et du chef de la délégation de l'UE à Libreville. Il est chargé de définir l'orientation générale de l'action, de procéder aux arbitrages nécessaires, de promouvoir la coordination des donateurs et la complémentarité des initiatives, de service de forum pour un dialogue renforcé parmi les partenaires. Il sera composé des représentants de la cellule spécialisée sur les questions de sûreté et de sécurité maritimes/DIHPSS (Département de l'intégration humaine, paix sécurité et stabilité) du secrétariat général de la CEEAC et de la Délégation de l'UE régionale. Le cas

échéant, les représentants de l'UNODC, des États membres (UE/CEEAC) ou de toute autre partie prenante concernée (Interpol, CIC, ISMI, CRESMAC, SWAIMS, Gogin, etc.) seront invités à participer. L'AT, l'UNODC et les services CEEAC concernés par l'appui, présenteront les activités réalisées, les difficultés éventuellement rencontrées, les résultats atteints, les plans d'actions et les budgets de la période suivante. Le comité de pilotage se réunira au moins deux fois par an et agira en tant qu'organe souverain de la tutelle du projet. Le secrétariat du comité sera assuré par le chef de l'AT.

- **Comité de suivi technique**

Un comité technique sera chargé du suivi opérationnel, administratif/financier et de la coordination technique des activités du projet et de ses composantes. Il sera composé du chef de l'AT qui assure le secrétariat, des représentants «techniques» de la cellule spécialisée sur les questions de sûreté et de sécurité maritimes de la CEEAC, du coordonnateur de la cellule d'appui à l'ordonnateur régional, du représentant de la Délégation de la UE et de toute autre structure jugée pertinente/concernée (représentants EM-CEEAC et/ou des ambassades d'EM-UE). L'UNODC assistera au comité technique. Le comité se réunira sur base trimestrielle ou lorsque les circonstances l'exigent et veillera à l'articulation, la cohérence et la synergie du projet avec d'autres interventions en cours telles que SWAIMS et Gogin.

- **Unité de gestion du programme (UGP)**

Une unité de gestion du programme, idéalement logée au sein du DIHPSS à Libreville (Gabon), sera constituée par un consortium/bureau d'études et composée pour le long terme de deux experts principaux (coordination globale, appui aux activités, appui au dialogue) et d'un assistant administratif et financier. L'UGP sera responsable de la coordination stratégique, administrative et financière du projet. En étroite collaboration avec la cellule spécialisée sur les questions de sûreté et de sécurité maritimes, l'UGP sera chargée de la réalisation des résultats identifiés.

5.8. Suivi des résultats et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du consortium/bureau d'études en collaboration étroite avec la CEEAC. À cette fin, le consortium/bureau d'études doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins deux fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique. Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

Pour l'action menée par l'UNODC, le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités de l'UNODC dans le champ de la convention de délégation. À cette fin, l'UNODC va établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement et des rapports finaux, suivant les termes de la convention de délégation.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

5.9. Évaluation

Eu égard à l'importance et à la nature de l'action, il sera procédé à des évaluations à mi-parcours et finale de la présente action ou de ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée pour identifier et résoudre des problèmes et à des fins d'apprentissage, en particulier par rapport au processus d'opérationnalisation des stratégies régionales et de réformes des cadres juridiques nationaux suivant une problématique d'intégration régionale; et par ailleurs pour aider à la formulation et l'identification des actions ultérieures dans le secteur de concentration - par exemple pour le secteur relatif à la gestion et le contrôle des frontières maritimes.

Une évaluation finale sera réalisée à des fins de responsabilisation et d'apprentissage à divers niveaux (y compris la révision des politiques) et particulièrement pour évaluer l'impact de l'appui dans le secteur de concentration.

La Commission informera le partenaire de mise en œuvre au moins 1 mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire de mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts en charge de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et activités du projet.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire de mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

À titre indicatif, il sera conclu 2 marchés de services d'évaluation respectivement en 2019 pour l'évaluation à mi-parcours, et 2021 pour l'évaluation finale.

5.10. Audit

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions. À titre indicatif, il sera conclu 3 marchés de services d'audit entre 2019- 2021.

5.11. Communication et visibilité

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE. Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, la CEEAC, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation. Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

À titre indicatif, deux marchés de services de visibilité et communication seront conclus au titre d'un contrat-cadre au deuxième trimestre 2018. La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

6 CONDITIONS PRÉALABLES

S.O

Liste des acronymes:

ACP	Afrique Caraïbes Pacifique
AFRICOM	Commandement des États-Unis pour l'Afrique
ALPC	Armes légères et de petits calibres
AMLEP	African Maritime Law Enforcement Partnership (USA)
APF	African Peace Facility (Programme d'appui UE à l'Union africaine)
APSA	Architecture africaine de paix et sécurité
ARSTM	Académie régionale des sciences et techniques de la mer
ASECMAR	Appui à la réforme du secteur de la sécurité maritime
AT	Assistance technique
BAD	Banque africaine de développement
BIR	Bataillon d'intervention rapide
CDS	Commission de défense et de sécurité
CEDEAO	Communauté économique et douanière des États d'Afrique de l'ouest
CEEAC	Communauté économique des États d'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)
CER	Communauté économique régionale
CESM	Centre d'études stratégiques de la marine (Paris)
CGG	Commission du golfe de Guinée
CIC	Centre interrégional de coordination
CMC	Centre multinational de coordination
COM	Centre des opérations maritimes
COPAX	Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique centrale
CRESMAC	Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale
CRESMAO	Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique occidentale
CRIMGO	Routes maritimes critiques du golfe de Guinée
DCSD	Direction de la coopération de sécurité et de défense (France- MAEE)
DIHPSS	Département de l'intégration humaine, paix sécurité et stabilité
DSH	Direction de la sécurité humaine
DPBARH	Département du programme, du budget, de l'administration et des ressources humaines
DUE	Délégation de l'Union européenne (DUE-Gabon = Délégation de l'UE au Gabon)
EM-UE	États-membres de l'Union européenne
EM-CEEAC	États-membres de la CEEAC
EMR	État-major régional de la CEEAC
EMSA	European Maritime Safety Agency (Lisbonne)

ESIG	Ecole supérieure internationale de guerre
EUPST	European Union Police Services Training
FED	Fonds européen de développement
FOGG	Friends of Gulf of Guinea
FOMAC	Force multinationale de l'Afrique centrale
GMCP	Global Maritime Crime Programme
GdG	Golfe de Guinée
Gogin	Gulf of Guinea International Network
IcSP	Instrument contribuant à la sécurité et à la paix
INN	Illicite, Non déclarée, Non réglementée (concerne la pêche)
ISMI	Institut de sécurité maritime interrégionale
MARAC	Mécanisme d'alerte rapide en Afrique centrale
OIPC	Organisation internationale de police criminelle
OMI	Organisation maritime internationale (ONU)
ONG	Organisation non-gouvernementale
OPJ	Officier de police judiciaire
OSP	Opération de sécurité et de paix
PTF	Partenaire(s) technique(s) et financier(s).
RDC	République démocratique du Congo
SG-CEEAC	Secrétaire général de la CEEAC
PAPS	Programme d'Appui de l'Union européenne en matière de Paix et de Sécurité
PIR	Programme indicatif national
POS/SOP	Procédures opérationnelles standard / Standard Operating Procedure
STP	Sao Tomé et Principe
SWAIMS	Support to West Africa integrated maritime strategy (Programme UE)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNODC	(UNODC) Office des Nations unies pour la drogue et le crime

Liste des appendices:

Appendice A Matrice indicative du cadre logique

Appendice B Dispositif institutionnel de sécurité collective maritime dans le golfe de guinée

Appendice C Situation des centres des opérations maritimes (COM) de la CEEAC

**Appendice A: MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE DU PROGRAMME D'APPUI A LA STRATEGIE DE SURETE ET SECURITE
MARITIMES EN AFRIQUE CENTRALE (PASSMAR)**

	Logique d'intervention	Indicateurs	Valeur de réf. (incl. année de référence)	Cibles (incl. année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif général : Impact	Renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée.	1. Nombre d'attaques armées en mer rapportées 2. Nombre d'activités illégales relevées (autres que point 1) 3. Nombre d'interventions menées en mer par les autorités 4. nombre de cas menés en justice	1. Plus de 6 événements en 2016 2. Env. 50 cas en 2016 3. Moins de 5 en 2016 4. 1 cas en 2015	1. Occurrence ramenée à 0 d'ici 2022. 2. Moins de 10 cas par an 3. Voir ci-dessous. 4. Voir ci-dessous	Rapports et analyses: -Bureau maritime international (BMI) -ONG Oceans Beyond Piracy -Banque mondiale (pêche INN) -Chambre Internationale du Commerce -Sources UNODC -Sources Interpol -Données judiciaires	/
Objectifs spécifiques : Effets directs	OS.1: La gouvernance maritime et la maîtrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée sont renforcées	1. Statut des mesures et des décisions politiques, stratégiques et administratives 2. Statut des structures et des stratégies de gouvernance et de surveillance maritimes 3. Taux d'efficacité de la surveillance et de la réglementation maritime 4. Niveau de participation et représentativité des acteurs de la société civile et du secteur privé » dans le groupe consultatif (en nombre de réunions et en effectif)	1. Existence des dispositions de la Charte de Lomé 2. Fonctionnalité et opérationnalité partielles des structures maritimes 3. Indicateurs inexistant (valeur à établir durant la phase de démarrage) 4. Aucune donnée sur l'implication des acteurs dans la concertation et les processus de décision	1. Adoption des textes, des dispositions et des réglementations. 2. Parachèvement du dispositif de sécurité collective en mer d'ici 2022 et des mécanismes de coordination d'ici 2020 3. Indicateurs de gestion et de perception à établir (valeur à établir durant la phase de démarrage) 4. Evolution positive de la métrique par rapport à l'objectif de gouvernance	1 & 2. Rapports et communications des autorités régionales (CIC, CEEAC) 3 & 4. Rapports techniques, rapports de performance, rapports de mise en œuvre AT et du Comité de Pilotage. Rapports d'activités de la plateforme, rapports des réunions	1 & 2. Volonté politique d'appuyer le processus de gouvernance maritime et d'intégration régionale Pleine capacité de coordination du CIC. 3. Proportion élevée des actions effectuées par an et qui font l'objet d'une évaluation de leur efficacité

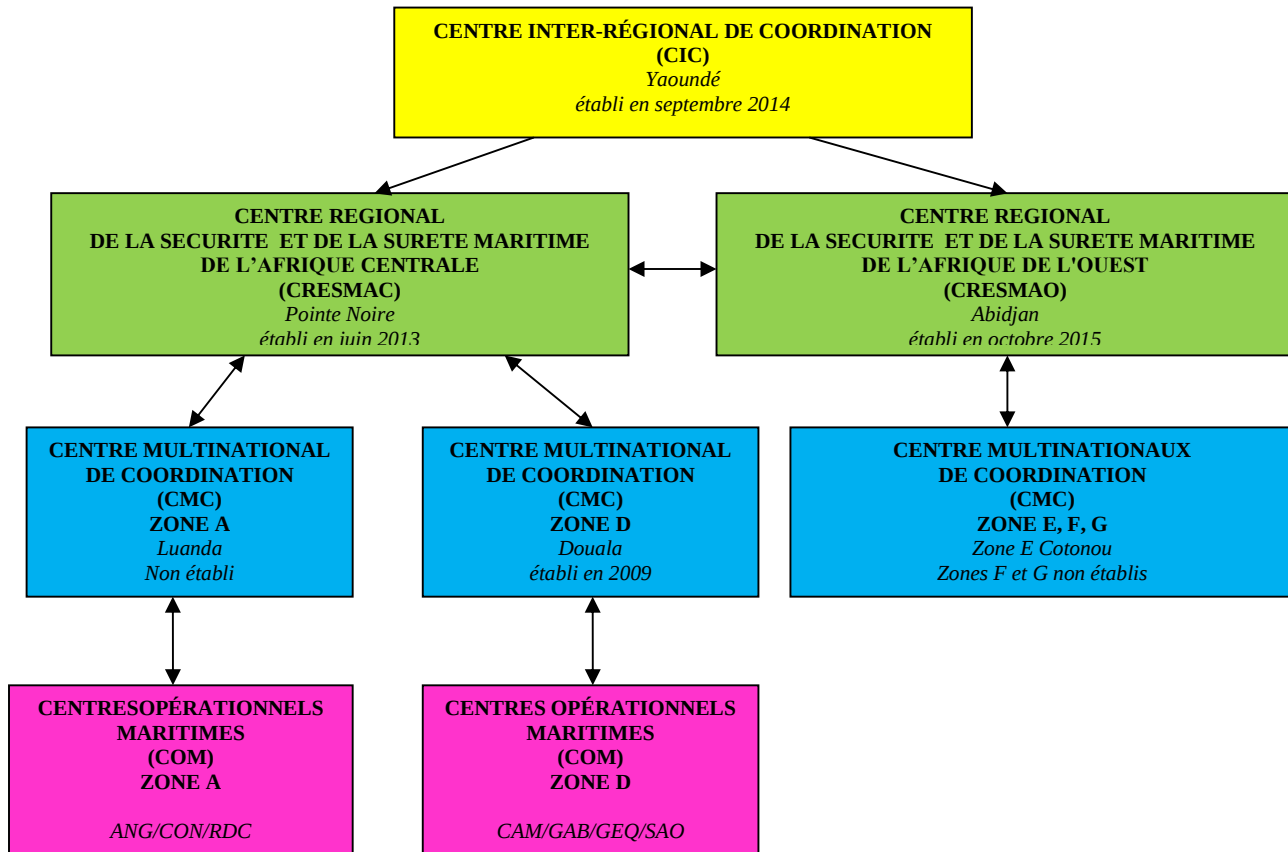
Objectifs spécifiques : Effets directs	OS.2: Les cadres législatifs et réglementaires nationaux sont adaptés et l'application de la loi est renforcée	1. Nombre des pays ayant procédé à l'adaptation, la modernisation et le renforcement de leurs cadres juridiques et législatifs et des procédures standardisées 2. Nombre d'interventions des agents de l'ordre public en mer 3. Nombre des procédures judiciaires et légales engagées/abouties relatives aux délits en mers 4. Niveau de collaboration et d'échange d'information judiciaire et légale à niveau régional 5. Nombre d'interventions d'appui technique (expertise, formation) et matériel (équipement de formation)	1. Bilan à établir en première phase de l'AT pour chaque secteur d'appui concerné 2. Aucune données précises en 2016 – à définir en phase de démarrage 3. Aucune condamnation prononcée contre des pirates dans le golfe de Guinée à ce jour. 4. Faible échange d'ordre judiciaire à niveau régional 5. Indicateurs de gestion et de qualité/satisfaction à établir durant la phase de démarrage	6 pays côtiers ont effectué les réformes nécessaires des cadres et des instruments juridiques 2. Taux d'intervention de 100% sur analyse de cas 3. Augmentation significative (+50%) et afférente des condamnations 4. En 2020, accès pour chaque État aux bases infractions maritimes. Création du casier judiciaire régional d'ici 2020 5. Taux de réalisation satisfaisant par rapport à l'identification validée des besoins à établir durant la phase de démarrage	Inventaires des textes à amender / parution des textes adoptés. Statistiques Min. Just Rapport d'interventions et d'activités / communiqués des autorités. Rapport d'activité du projet / de l'AT / Comité de Pilotage	Les pays régionaux ont élaboré ou entendent élaborer une stratégie nationale de sécurité maritime. Les pays qui ont besoin d'une réforme juridique sont d'accord avec la nécessité urgente d'harmoniser leur cadre juridique et d'exiger un soutien. Conditions suffisantes et nécessaires de mise en œuvre des appuis au sein des structures/institutions bénéficiaires
Objectifs spécifiques : Effets directs	OS.3 : L'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée, est facilitée et coordonnée	1. Taux d'activité de la plateforme consultative 2. Niveau d'accès à l'information des représentants de la société civile aux questions liées à la gouvernance maritime et aux secteurs concernés 3. Nombre et qualité des plaidoyers et interpellations sur l'application de la Charte de Lomé et des textes en vigueur 4. Développement des partenariats et des actions conjointes entre la société civile, le secteur maritime privé et les acteurs institutionnels – y compris en matière de surveillance.	1. La société civile n'est pas associée dans le processus régional 2 et 3. Données à actualiser et à définir en phase de démarrage du projet 4. Absence de réseau de la société civil à niveau régional pour le secteur maritime	1. Plateforme régionale active pour une meilleure coordination des acteurs 2 et 3. Agenda local établi et diffusé pour l'intégration des priorités des représentants de la société civile et du secteur privé dans le processus régional 4. Nbre de partenariats et comité de suivi et d'information de la société civile et du secteur maritime privé	Rapports d'activités du groupe consultatif et de l'AT. Rapports internes CEEAC Rapports d'activités de organisations impliquées Bulletins	Volonté politique et intérêt privé d'appuyer la participation et la mobilisation des groupes représentatifs de la société civile en matière de gouvernance maritime et d'intégration régionale

Produits :	1.1 - Le processus d'élaboration et d'intégration des politiques maritimes régionales de la CEEAC est appuyé et accompagné	1. Niveau d'exécution des dispositions de la charte de Lomé et du Code de Conduite 2. Niveau de pertinence du dialogue politique sectoriel, de consultation et d'échange d'information avec les représentants du secteur maritime privé et de la société civile	1. Objectifs de référence de la Charte (Article 3). 2. Plateforme multi acteurs inexistante	1. Taux élevé de mise en œuvre de la Charte de Lomé et du Code de conduite d'ici 2022 2. Plateforme multi acteurs opérationnelle	Protocoles d'entente, feuille de route, plans d'actions, dispositions réglementaires. Rapport de suivi et d'activités.	Volonté et engagement politiques des États et des structures régionales
Produits : résultats opérationnels	1.2: Les capacités de suivi et de surveillance des structures stratégiques et opérationnelles de sûreté et sécurité maritimes, sont renforcées	1. Niveau d'augmentation de la capacité de surveillance et de réponse des structures maritimes de la région 2. Statut du fonctionnement du CRESMAC et des structures maritimes zonales et nationales 3. Statut des mécanismes de coordination pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes.	1. Structures à majorité de faible capacité 2. Pas de règlements de fonctionnement établi 3. Une réunion des Chefs d'État-major de la marine en 2015	1. Mise à niveau et à capacité des structures. 2. Règlement du CRESMAC d'ici 2019 / autres d'ici 2020. 3. Une réunion annuelle des Chefs d'État-Major et deux rencontres par an pour les travaux préparatoires. Une rencontre annuelle par an des structures régionales (bilan annuel).	Rapports annuels des structures bénéficiaires Rapports sectoriels de la CEEAC / CIC Rapports d'activités de l'AT pour les appuis apportés Rapports d'évaluation et de suivi Communiqués. Presse	Implication forte des acteurs concernés
Produits : résultats	1.3: L'espace maritime commun à la CEEAC est mieux planifié et utilisé par les moyens des administrations de l'État en mer, et ses limites respectées	1. Niveau de gestion intégrée de l'espace commun maritime 2. Niveau d'organisation administrative et opérationnelle commune des pays côtiers 3. Statut de formalisation des frontières maritimes de la zone	1. Valeur de référence à établir durant la phase de démarrage 2. Valeur de référence à établir durant la phase de démarrage 3. Pas de cartographie des zones opérationnelles	1. A définir 1. A définir 3. Cartographie établie en 2019	Rapports annuels des structures bénéficiaires Rapports sectoriels de la CEEAC / CIC Rapports d'activités de l'AT pour les appuis apportés	Appui et volonté politiques des autorités nationales et régionales

Produits : résultats opérationnels	2.1: Les cadres juridiques et les législations nationales sont révisés	1. Statut des diagnostics et des suivis de départ 2. Nombre d'États dont le dispositif législatif de départ a été évalué 3. Nombre d'États ayant révisé leur législation – ou étant en cours de validation des nouvelles dispositions légales 4. Etendue des législations pour les domaines clés: piraterie, pêche INN, trafic êtres humains, trafic de stupéfiants, contrebande, pollution	1. Valeur de référence à établir durant la phase de démarrage 2. Aucun État en 2016 n'a procédé à l'évaluation de ses dispositifs législatifs 3. Trois pays en processus d'amendement des législations 4. Données de référence à fournir en début de projet	1. Diagnostics complets dès 2019 2. Les dispositifs législatifs des pays côtiers sont évalués dès 2019 3. Six pays d'ici 2021 4. Au minimum les législations couvrent 80% des domaines prioritaire en 2021	Rapport des bureaux UNODC Veille journal officiel des États concernés Rapport CIC Rapport d'activités AT	Engagement fort des autorités nationales pour s'engager dans le processus des réformes
Produits : résultats opérationnels	2.2: Les capacités d'intervention des administrations chargées de l'ordre public en mer, et du système judiciaire, sont renforcées	1. Nombre d'étude des procédures opérationnelles (POS) nationales existantes (axé sur le cadre des poursuites) 2. Statut des POS (développées, validées, adoptées) 3. Niveau de connaissance/compétences des personnels formés des administrations chargées de l'ordre public en mer 4. Statut des accords et modalités de coordination juridique régionale 5. Statut des appuis au déroulement des procédures judiciaires et légales 6. Statut d'une base de donnée judiciaire régionale	1. Trois études en 2017 2. Les études POS existantes ne sont pas transposées en règlements en 2016 3. Diagnostic et données de référence à fournir en début de projet 4. Pas de coordination régionale 5. Aucun appui apporté 6. Pas de base de données judiciaires régionale	1 et 2. Réalisation, et validation d'une POS par pays (travail spécifique) pour 2020. 3. Quatre programmes de formations (point A.2.2.2) accomplis et finalisés jusqu'en 2021 4. Des mémorandums d'entente de collaboration et de partage de l'information judiciaire d'ici 2020 5. Assistance apportée pour 2 procès max. par pays d'ici 2022 6. Une première base de données accessibles dès 2020	Rapports UNODC Statistiques ONG Oceans Beyond Piracy Information CIC Information Interpol sur les poursuites Communication avec les organismes nationaux Rapports d'activité AT	Appui et engagement des autorités nationales pour la coordination et le partage de l'information

APPENDICE B

DISPOSITIF INSTITUTIONNEL DE SÉCURITÉ COLLECTIVE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE



Niveau	Fonction	Fonctions statutaires et ancrage
Supra -régional (CIC)	Stratégique	Promouvoir les coopération, coordination, mutualisation et interopérabilité des moyens, en vue de la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et sécurité dans le domaine maritime commun des deux régions (Protocole additionnel au Mémoire d'entente, art. 3.1)
Régional (CRESMAC/CRESMAO)	Stratégique et Coordination	Direction, planification et coordination du niveau stratégique et opérationnel. Rattaché au Secrétariat général de la CEEAC ¹¹
Zonal (CMC)	Coordination et opération	Planification et mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de sécurisation de chaque zone par l'élaboration d'un plan de sécurisation comprenant: un plan d'équipements et d'installations ; un plan de surveillance ; un plan de formation contenant des règles d'entraînement et des procédures opérationnelles harmonisées de lutte contre tous les fléaux marins. Situé à l'État-

¹¹ Source: Présentation PowerPoint du capitaine de vaisseau Sosthène LoullaMabicka, Directeur du CRESMAC



major des Armées de chacun des quatre États pilotes de zone: Angola, Congo, Gabon, Cameroun (Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer, art. 5.3).



Pays (COM)

Opération

Mise en œuvre de la stratégie (Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer, art. 5.4). Interface entre la chaîne de commandement (politique puis militaire) de l'action en mer d'un État quelconque et ses unités nautiques (civiles et/ou militaires) déployées sur son champ d'action maritime¹²

APPENDICE C

Situation des centres des opérations maritimes (COM) de la CEEAC

État	Centre des opérations maritimes		
	Crée /Equipé	Fonctionnel	Multidimensionnel
Angola	oui		non
Burundi			
Cameroun	oui	oui	non
Congo	oui	oui	non
Gabon	oui	oui	non
Guinée Equatoriale	oui	oui	non
RCA			
RDC	oui	oui	non
Rwanda			
Sao Tome-et-Principe	oui	oui	non
Tchad			

CRESMAC	oui	oui	non
CMC ZONE A	non	non	non
CMC ZONE D	oui	oui	non

Observations:

- 1) Les COM actuels sont exclusivement opérés par des militaires;
- 2) Le caractère multidimensionnel n'est pas encore pris en compte;

¹² Source: Mienahoulbarol, "Mise en place d'un centre opérationnel de marine du Congo dans le golfe de Guinée : cadre juridique et procédures opérationnelles", Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Nations unies, 2011.

- 3) Les COM sont généralement placés sous l'autorité d'un officier de la marine en raison de la puissance de leurs moyens navals, de leur connaissance de la mer et du pouvoir dont les marines nationales sont investis dans le cadre de la gestion de la violence en mer;
- 4) La tutelle des COM est généralement assurée par une autorité nationale interministérielle compte tenu de leur structure multidimensionnelle et inter administration, malheureusement cet échelon indispensable n'existe pas encore dans nos États sauf en Afrique de l'Ouest. Cette autorité, souvent appelée Secrétaire General à la mer ou Délégué Général à la mer dans certains pays, est chargée de l'exercice de l'autorité de l'État en mer dans le cadre de l'action de l'État en mer;

Attributions/fonctions des COM:

- Recueille à travers ses adjoints les informations obtenues par les dispositifs nationaux.
- Pourvoit le CMC correspondant en données.
- Se fait communiquer les plans de patrouilles des administrations agissant en mer.
- Exprime des demandes de renseignements et d'appui.
- Partage les informations.
- Emet des avis aux navigateurs.
- Assure la protection défense de ses installations.
- Veille à la sureté au sein de son service.

Les variantes possibles d'organisation des COM :

1^{ère} variante, le COM comprend:

- Un chef de cellule: Officier de la marine ;
- Un officier de la gendarmerie ;
- Un représentant de la marine marchande ;
- Un représentant de la douane ;
- Un représentant du ministère des pêches maritimes ;
- Un représentant du ministère du pétrole, en cas de besoin.

2^e variante, le COM comprend:

- Un chef de COM: officier de la marine;
- Un adjoint marine
- Un adjoint gendarmerie ou police maritime ;
- Un adjoint affaires maritimes marine marchande ;
- Un adjoint douane ;
- Un adjoint pêches maritimes ;
- Un Etat-major comprenant :
 - un bureau opérations doté d'un CPCO
 - Un bureau renseignement et transmissions
 - Un bureau logistique
 - Un bureau études et relations internationales
 - Un bureau documentation
 - Un bureau administratif et financier

Les espaces océaniques

