

# LA GOUVERNANCE ET LA RÉFORME DU SECTEUR DE LA SÉCURITÉ MARITIME

## À PROPOS DE CE DOCUMENT D'INFORMATION RSS

Le domaine maritime est d'une importance cruciale pour le commerce mondial, les communications, les relations de pouvoir et la durabilité environnementale. Pourtant, de nombreux États n'ont pas la capacité de surveiller correctement leurs territoires maritimes. Le renforcement de cette capacité est un aspect important de la réforme du secteur de la sécurité maritime (RSSM). Il s'agit d'une entreprise complexe, impliquant plusieurs agences différentes, souvent en étroite collaboration avec d'autres utilisateurs de la mer et travaillant dans différentes juridictions. Dans ce document d'information sur la RSS, nous examinons les défis et les opportunités de la réforme du secteur de la sécurité et de la gouvernance dans le secteur maritime.

## CE DOCUMENT D'INFORMATION RÉPOND AUX QUESTIONS SUIVANTES :

Qu'est-ce que la sécurité maritime? .....	2
Pourquoi la gouvernance et la réforme du secteur de la sécurité (R/GSS) sont-elles pertinentes pour la sécurité maritime? .....	4
Quels rôles est-ce que les prestataires de sécurité et les acteurs de la surveillance jouent dans la RSS maritime? .....	6
Pourquoi et comment mener une RSS maritime dans des contextes nationaux .....	7
Comment la RSS maritime peut contribuer à la sécurité maritime régionale et internationale ..	10

## À PROPOS DE CETTE SÉRIE

Les documents d'information sur la RSS fournissent une introduction concise à certaines questions liées à la bonne gouvernance du secteur de la sécurité (GSS) et à la réforme du secteur de la sécurité (RSS). Cette série résume les débats actuels, définit les termes clés et révèle les tensions centrales dans ces domaines en s'appuyant sur un large éventail d'expériences internationales. Les documents d'information sur la RSS ne cherchent pas à promouvoir des modèles, politiques ou propositions spécifiques en matière de gouvernance ou de réforme, mais proposent une liste de références additionnelles offrant aux personnes intéressées la possibilité d'approfondir leurs connaissances sur chaque sujet. Ils constituent des ressources utiles pour les acteurs de la gouvernance et de la réforme du secteur de la sécurité qui cherchent à comprendre et à appréhender de façon critique les approches actuelles en la matière.

**DCAF, le Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité, Genève** se consacre à l'amélioration de la sécurité des États et de leurs citoyens dans un cadre de gouvernance démocratique, d'état de droit, de respect des droits de l'homme et d'égalité des genres. Depuis sa création en 2000, le DCAF contribue à rendre la paix et le développement plus durables en aidant les États partenaires et les acteurs internationaux qui soutiennent ces États à améliorer la gouvernance de leur secteur de la sécurité grâce à des réformes inclusives et participatives. Il crée des produits de connaissances innovants, encourage les normes et les bonnes pratiques, fournit des conseils juridiques et politiques et soutient le renforcement des capacités des acteurs étatiques et non étatiques du secteur de la sécurité.

**Le DCAF tient à remercier les auteurs :**

**Scott Edwards**, chercheur à l'Université de Leeds et au Yokosuka Council for Asia Pacific Studies.

**Timothy Edmunds**, professeur de sécurité internationale et directeur du Global Insecurities Center à l'Université de Bristol, également co-directeur du réseau [SafeSeas](#) sur la sécurité maritime.

**Le Réseau SafeSeas** est financé par le Conseil pour la Recherche Economique et Sociale ((ESRC)) du Royaume-Uni (ES/S008810/1).



## SAFESEAS

L'unité Asie-Pacifique du DCAF, Albert Schnabel, Margherita Zuin, Hervé Auffret et Ioan Nicolau pour leurs commentaires et révisions. Sandra Vojvodici pour la traduction et Petra Gurtner pour la mise en page et la conception.

**Éditrice de la série**

Gabriela Manea

© DCAF

Les documents d'information sont disponibles gratuitement à l'adresse [www.dcaf.ch](http://www.dcaf.ch)

Les utilisateurs peuvent copier et distribuer ce matériel à condition que le DCAF soit crédité. Non destiné à un usage commercial.

**Publication à citer comme suit**

DCAF – Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité, Genève. La Gouvernance et la Réforme du Secteur de la Sécurité Maritime." Série de documents d'information sur la RSS. Genève: DCAF, 2023.

**DCAF** – Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité, Genève  
Maison de la Paix  
Chemin Eugène-Rigot 2E  
CH-1202 Geneva  
Switzerland

✉ [info@dcaf.ch](mailto:info@dcaf.ch)

☎ +41 22 730 94 00



[www.dcaf.ch](http://www.dcaf.ch)

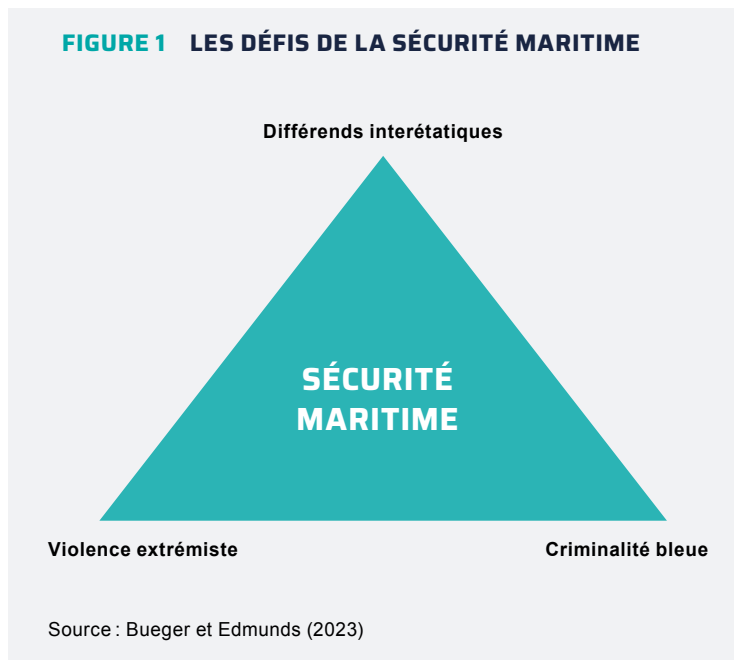
## QU'EST-CE QUE LA SÉCURITÉ MARITIME ?

L'océan couvre plus de 70 % de la surface du globe. Il est d'une importance cruciale pour le commerce mondial, les communications, les relations de pouvoir et la durabilité environnementale. C'est un espace qui peut être également dangereux et vulnérable. Les revendications et contre-revendications maritimes créent souvent des tensions géopolitiques. Des criminels, tels que des pirates et des contrebandiers, menacent la navigation ou utilisent la mer pour transporter des marchandises illicites. Navires et ports ont été cibles d'attaques terroristes. La biodiversité marine et les moyens de subsistance côtiers sont menacés par la pêche illégale, la pollution et le changement climatique.

La sécurité maritime examine les moyens employés par les États et les autres acteurs afin de faire face à ces défis. Elle englobe un grand éventail de questions et les différents acteurs mettent souvent l'accent sur des priorités très différentes. Pour cette raison, il n'est pas simple d'établir une définition unique et universellement partagée de la sécurité maritime. Cependant, trois principaux ensembles de défis sont généralement liés à ce terme. Ceux-ci incluent :

- Les différends interétatiques en mer, par exemple sur les territoires maritimes ou les ressources marines ;
- La violence extrémiste et le terrorisme menés sur, depuis ou à travers la mer ;
- Criminalité « bleue », comprenant la piraterie, la contrebande et les crimes environnementaux tels que la pêche illicite.

**FIGURE 1 LES DÉFIS DE LA SÉCURITÉ MARITIME**



Source : Bueger et Edmunds (2023)

Chacune de ces dimensions de la sécurité maritime – différends interétatiques, violence extrémiste et criminalité bleue – se distingue des autres par les règles juridiques applicables, les acteurs qui y sont impliqués et les types de réponses légitimes qui y ont été développées. Cependant, chacune fait également partie du tableau plus large de la sécurité maritime, au sein de laquelle différentes questions et dimensions interagissent dans des aspects importants.

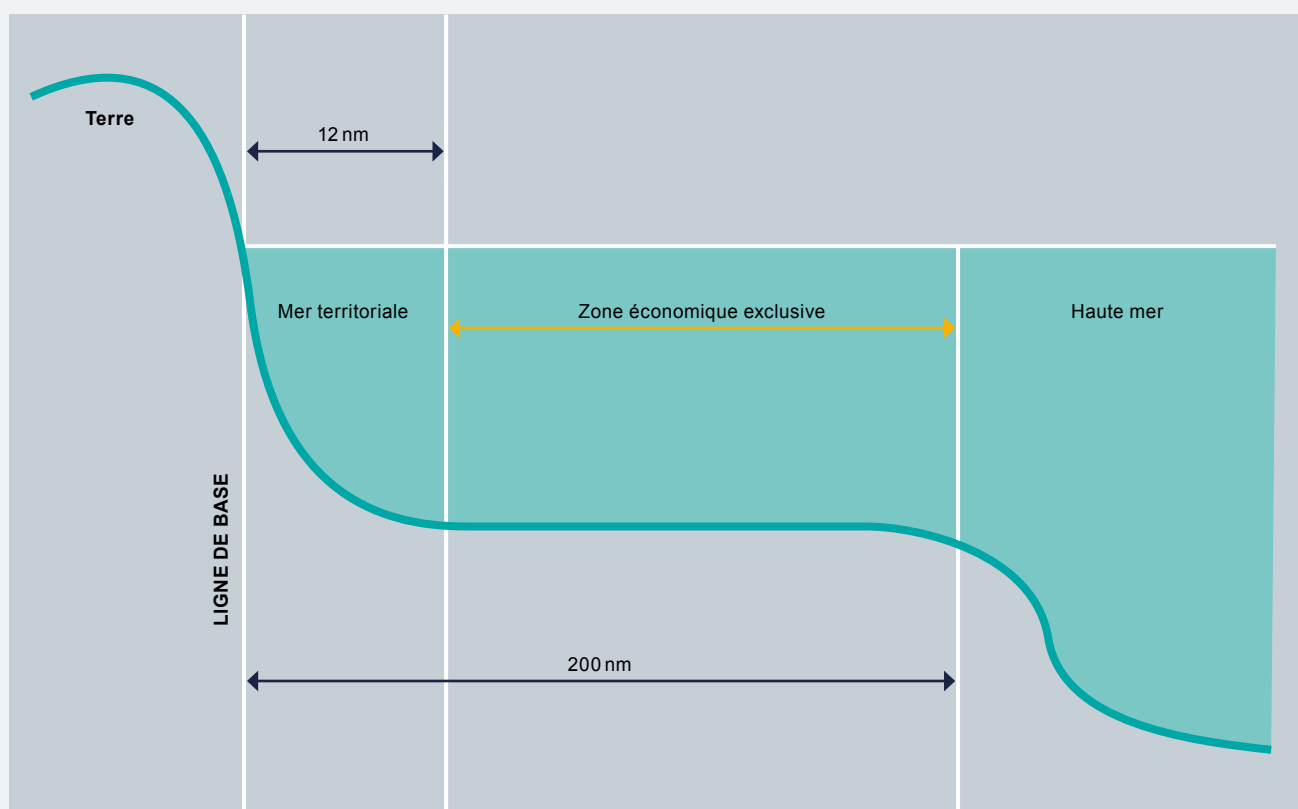
**La gouvernance maritime** est le processus par lequel les acteurs, généralement les gouvernements nationaux et leurs populations, ainsi que les entités privées, non gouvernementales, et internationales interagissent pour réglementer les activités maritimes et exercer un contrôle sur le domaine maritime.

## JURIDICTIONS MARITIMES

La gouvernance maritime présente la nécessité de se conformer à des régimes juridiques variés et parfois contestés du domaine maritime et de ses États littoraux. Le cadre normatif qui en résulte comprend à la fois le droit national et international, ainsi que les accords bilatéraux et multilatéraux entre les acteurs des États-nations.

Le cœur de ce régime juridique est établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui détermine la juridiction des États sur différentes zones maritimes.

**FIGURE 2** REPRÉSENTATION SIMPLIFIÉE DES ZONES MARITIMES CNUDM



En vertu de la CNUDM, les 12 premiers milles marins à partir du littoral d'un État – ce que l'on appelle la « mer territoriale » – sont sous le contrôle de cet État et soumis à ses lois. De la fin de la mer territoriale à une distance maximale de 200 milles marins (nm) de la côte se trouve la zone économique exclusive (ZEE), dans laquelle les États ont des droits spéciaux pour explorer, exploiter et gérer les ressources marines, telles que la pêche ou les gisements sous-marins de pétrole ou de gaz. Au-delà de la ZEE se trouve une zone océanique unique connue sous le nom de haute mer, sur laquelle s'appliquent des règles juridictionnelles spéciales. En dehors de la mer territoriale, les navires sont soumis à la juridiction des États dont ils battent le pavillon.

## POURQUOI LA GOUVERNANCE ET LA RÉFORME DU SECTEUR DE LA SÉCURITÉ (R/GSS) SONT-ELLES PERTINENTES POUR LA SÉCURITÉ MARITIME ?

La gouvernance et réforme du secteur de la sécurité (R/GSS) dénote le processus politique et technique visant à améliorer la sécurité, en rendant la fourniture, la gestion et la surveillance des activités de sécurité plus efficaces et plus responsables, dans un cadre de contrôle civil démocratique, d'état de droit et de respect de droits humains. La R/GSS maritime est l'application de ces processus aux agences de sécurité opérant dans le domaine maritime.

Le contexte de la sécurité maritime a des implications spécifiques pour la R/GSS.

- La finalisation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en 1986 a représenté un nouvel aménagement territorial pour l'océan. Les États côtiers ont acquis d'importants nouveaux territoires et droits en mer, ainsi que de nouvelles responsabilités de protection et gestion de ces espaces. Nombreux parmi eux ont dû renforcer leurs secteurs de la sécurité maritime en conséquence.
- Certains États ont une longue histoire d'engagement avec la mer et des capacités de sécurité maritime très développées. D'autres ont traditionnellement donné la priorité aux problèmes terrestres, ce qui a entraîné un héritage politique de « cécité de la mer » et une sous-capacité organisationnelle dans leurs secteurs de la sécurité maritime.
- De différentes organisations, agences et acteurs sont impliqués dans la sécurité maritime. Selon le contexte, il peut s'agir entre autres de marines, de garde-côtes, d'unités de police maritime, de forces paramilitaires, de gardes-frontières et d'organismes de gestion de l'environnement marin.
- Différents États utilisent différents modèles organisationnels pour le secteur de la sécurité maritime, avec des degrés variables de concentration ou de fragmentation entre les agences. Les approches « taille unique » de la R/GSS sont par conséquent rarement applicables dans le domaine maritime.
- L'espace océanique est vaste et difficile à contrôler et surveiller. Les défis de sécurité maritime ne s'arrêtent pas aux frontières territoriales et existent à travers et entre les juridictions des États individuels, ou dans des zones de juridiction spéciale telles que la haute mer. De nombreux défis de sécurité maritime ont un caractère fondamentalement transnational. Leur résolution nécessite une coopération étroite entre les États et au sein des régions.

### BONNE GOUVERNANCE DU SECTEUR DE LA SÉCURITÉ

La « bonne GSS » préconise l'application des principes de bonne gouvernance à la fourniture, à la gestion et à la surveillance de la sécurité par l'État. Les principes de la bonne GSS sont la responsabilité, la transparence, l'état de droit, la participation, la réactivité, l'efficacité et l'efficience. Le secteur de la sécurité inclut, en plus des prestataires de sécurité, toutes les institutions et le personnel responsables de la gestion et de la surveillance de la sécurité aux niveaux national et local.

➔ Pour plus d'informations, veuillez consulter les documents d'information RSS sur [la gouvernance du secteur de la sécurité](#) et [la réforme du secteur de la sécurité](#).

- Le développement de capacités de connaissance du domaine maritime, aptes à fournir aux agences une image plus claire des mouvements et des activités en mer, est un élément clé de la R/GSS maritime. La coordination et le partage d'informations efficaces entre agences peuvent contribuer à ce processus.
- Les défis de sécurité maritime sont souvent étroitement liés et dépendants de défis plus larges de gouvernance et d'insécurité terrestre. Les liens entre les problèmes et à travers la frontière terre/mer exigent des réponses holistiques à de tels défis.
- La complexité de l'espace maritime signifie que les réponses doivent impliquer différents utilisateurs de la mer, notamment les industries du transport maritime, de la pêche et du tourisme, les communautés côtières, les pêcheurs artisanaux ? et les utilisateurs récréatifs.

**La RSS maritime est nécessaire** pour diverses raisons, selon les circonstances politiques et le contexte de chaque situation. Les raisons fréquentes pour lancer des processus de RSS maritime incluent :

- Assurer le respect des lois, de la réglementation et des obligations internationales, régionales et/ou nationales, comme par exemple celles énoncées dans la CNUDM ;
- Réagir à l'émergence de nouveaux défis de sécurité maritime, comme une augmentation d'attaques de piraterie ou des activités migratoires informelles ;
- Répondre aux pressions liées au changement climatique dans les régions côtières et en mer ;
- Assurer la bonne intendance des ressources océaniques ;
- Faciliter les activités économiques marines, ou ce que l'on appelle parfois « l'économie bleue » ;
- Assurer la viabilité des aires marines protégées (AMP), qui nécessitent mise en œuvre et protection ;
- Protéger les infrastructures océaniques en expansion telles que les câbles sous-marins et les plates-formes pétrolières ou éoliennes offshore ;
- Répondre aux changements d'orientation politique dus aux élections ou aux nouvelles nominations à un poste ;
- Permettre la réponse aux catastrophes, ainsi que les secours, en mer et dans les régions côtières ;
- Restaurer une gouvernance efficace du secteur de la sécurité après un conflit ou l'effondrement de l'État ;
- Mettre en œuvre l'égalité des genres.

## ÉGALITÉ DES SEXES ET SÉCURITÉ MARITIME

L'intégration du genre dans le secteur maritime est importante pour garantir que l'impact des politiques et des programmes de RSS sur les femmes, les hommes, les garçons et les filles est pris en compte à chaque étape du processus de réforme. Des mesures visant à promouvoir la participation égale des hommes et des femmes dans les agences du secteur de la sécurité maritime sont souvent nécessaires pour surmonter les préjugés traditionnels de genre dans ces organisations.

→ Pour plus d'informations, veuillez consulter les documents d'information RSS sur [L'égalité des genres et la réforme du secteur de la sécurité](#).

## GENDER EQUALITY, GOOD SSG AND MARITIME SECURITY

Les défis de sécurité maritime peuvent considérablement aggraver les conditions de vie et l'insécurité des femmes et des filles engagées dans des activités maritimes et vivant dans des communautés côtières. Ces défis créent également des conditions dans lesquelles la violence basée sur le genre (VBG) peut prospérer.

→ Pour plus d'informations, veuillez vous référer aux documents d'information sur égalité des genres et la bonne GSS : [L'égalité des genres et la bonne gouvernance du secteur de la sécurité](#) et [L'égalité des genres et la réforme du secteur de la sécurité](#).

Les femmes et les filles jouent un rôle actif dans les communautés côtières et les activités économiques maritimes, en particulier dans la chaîne d'approvisionnement de la pêche. Elles peuvent également participer ou faciliter des activités maritimes illicites. Parfois, elles le font par choix. Cependant, les problèmes structurels d'inégalité entre les sexes ou la menace de violence sexuelle peuvent pousser les femmes et les filles vers la criminalité maritime.

→ Pour plus d'informations, veuillez consulter les documents d'information RSS sur [L'égalité des genres et la bonne gouvernance du secteur de la sécurité](#).



## QUELS RÔLES EST-CE QUE LES PRESTATAIRES DE SÉCURITÉ ET LES ACTEURS DE LA SURVEILLANCE JOUENT DANS LA RSS MARITIME ?

### Rôles et responsabilités des acteurs

La sécurité maritime se compose des actions de plusieurs agences différentes, souvent en étroite collaboration avec d'autres utilisateurs de la mer. En tant que prestataires de sécurité, les garde-côtes, les marines, les agences frontalières, les agences environnementales et la police (maritime) sont chargées de surveiller les mers et de répondre à l'insécurité en mer.

Les prestataires de sécurité terrestres, le plus souvent des forces de police et des agences de renseignement, traitent les activités terrestres qui facilitent les défis de sécurité maritime, telles que le blanchiment d'argent ou la distribution de marchandises illicites.

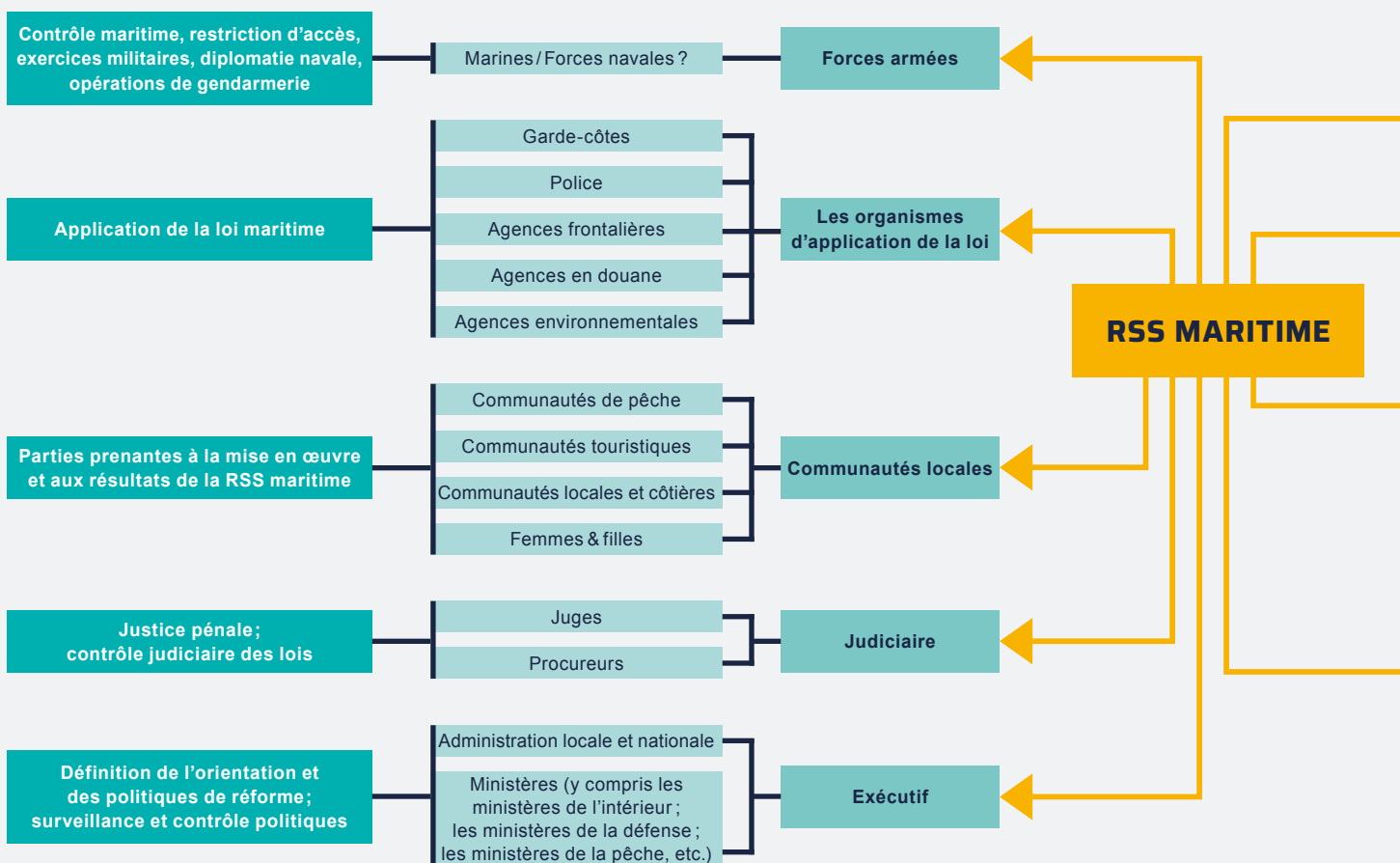
Des acteurs privés, tels que l'industrie du transport maritime, les industries extractives ou les autorités portuaires, peuvent également être impliqués dans la prestation de la sécurité maritime.

Les communautés côtières et les autres utilisateurs de la mer ont un intérêt dans la sécurité maritime, et peuvent apporter d'importantes perspectives soit sur la nature des défis de sécurité maritime, soit sur l'impact des réponses qui sont apportées à ces défis.

Il est important que tous les acteurs impliqués soient engagés dans l'analyse, la planification et la mise en œuvre de la RSS maritime afin de maximiser l'« adhésion » organisationnelle dans l'ensemble du secteur.

La GSS maritime, comme d'autres formes de GSS, est un processus normatif en ce sens qu'elle préconise des réformes organisationnelles en matière de contrôle civil, de responsabilité et d'état de droit. Cela implique la mise en place de mécanismes de contrôle démocratique appropriés des acteurs et des opérations du secteur de la sécurité maritime, par les institutions étatiques et les groupes de la société civile.

**FIGURE 3 RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA SÉCURITÉ MARITIME**



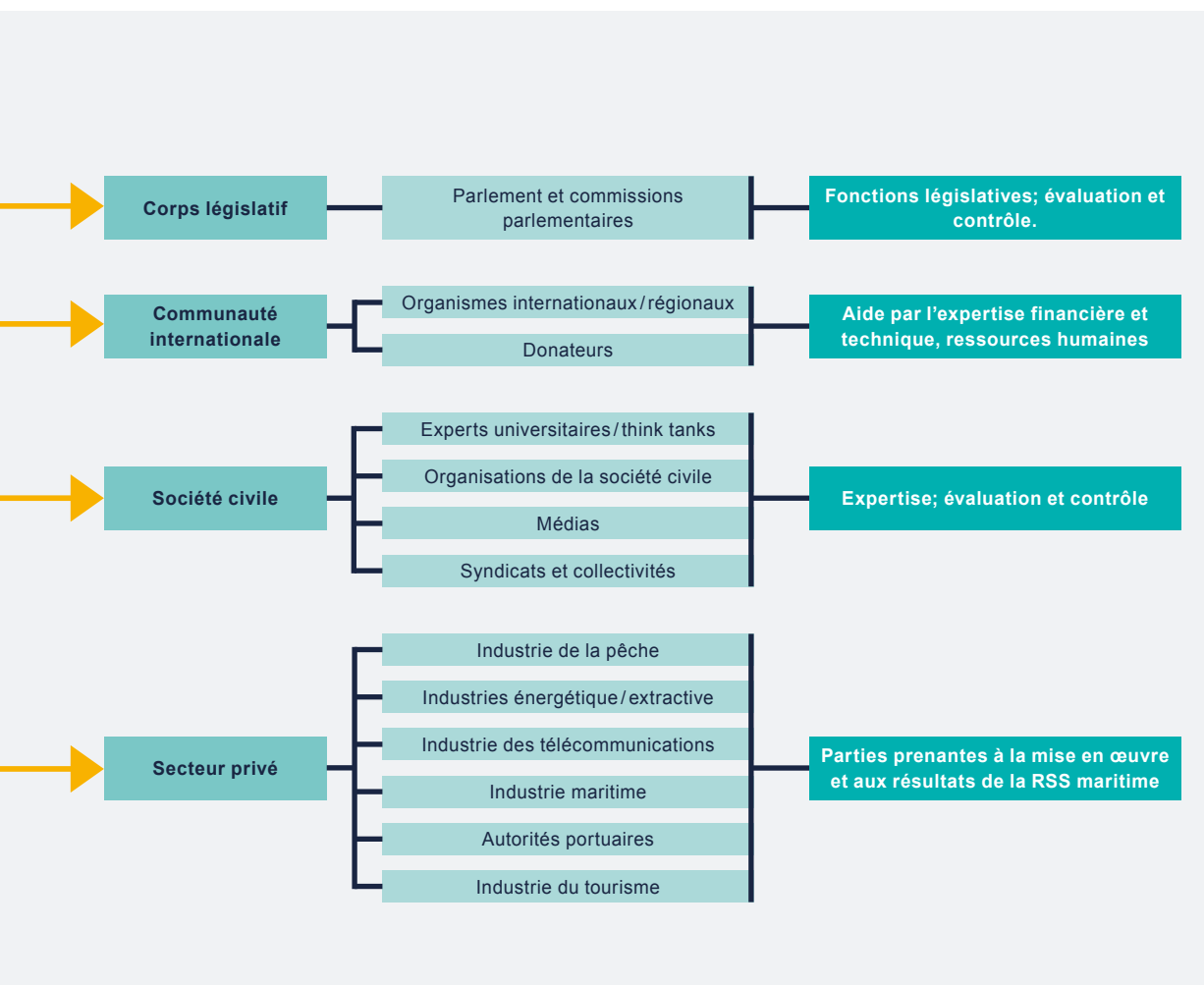
## POURQUOI ET COMMENT MENER UNE RSS MARITIME DANS DES CONTEXTES NATIONAUX

Dans la pratique, la R/GSS maritime doit être spécifique au contexte, reflétant les diverses circonstances et configurations des parties prenantes dans les pays où elles ont lieu. Cependant, deux objectifs fondamentaux sont communs à la plupart des activités de R/GSS maritime d'une manière ou de l'autre : 1) renforcer les capacités et l'efficacité ; et 2) améliorer les normes professionnelles et la responsabilisation.

Ces objectifs intègrent des réformes tant au niveau organisationnel qu'institutionnel. Les réformes au niveau organisationnel sont celles qui ont lieu au sein des agences de sécurité maritime elles-mêmes. Les réformes au niveau institutionnel portent sur les structures de gouvernance plus larges au sein desquelles ces agences opèrent.

**Les réformes au niveau organisationnel** impliquent des changements dans n'importe quelle partie de l'organisation, sa capacité et ses structures de gestion. A titre d'exemples, citons :

- La mise en place de structures organisationnelles et de chaînes de commandement claires ;
- Le renforcement des politiques de gestion des ressources humaines, y compris en ce qui concerne le recrutement, la formation, l'égalité des genres, la promotion, les nominations, les récompenses, les prestations de retraite et la discipline ;
- La création de réglementations nouvelles ou révisées, de systèmes de contrôle et de supervision, de codes d'éthique, de mesures anti-corruption et de procédures opérationnelles standard (POS) ;
- La mise à jour des codes de pratique, les formations et les modes opératoires pour répondre et s'adapter aux nouvelles problématiques ou aux nouveaux espaces juridiques ;
- Le développement de nouvelles compétences et capacités par le renforcement des capacités et la formation ;
- Le renforcement des procédures de ressource et de budgétisation ;
- Les activités d'intégration du genre.



**FIGURE 4 MATRICE SIMPLIFIÉE DES RÉFORMES DU SECTEUR DE LA SÉCURITÉ**

	Capacité et efficacité	Normes professionnelles et responsabilité
Réformes au niveau organisationnel	Mandat Ressources humaines Capacité, équipement Structure, règles et procédures	Procédures disciplinaires Structures de carrière fondées sur le mérite et égalitaires entre les genres Responsabilité budgétaire
Réformes au niveau institutionnel	Stratégies nationales Organes de gestion Structures de coordination	Surveillance politique et juridique Contrôle par la société civile et le public en général

Les réformes au niveau institutionnel se concentrent sur les structures politiques, administratives et juridiques qui dirigent et supervisent les activités du secteur de la sécurité maritime. Les exemples incluent :

- La création de stratégies de sécurité maritime pour ordonner, hiérarchiser et harmoniser les mesures de sécurité maritime à l'échelle du gouvernement ;
- La mise à jour des cadres juridiques afin d'assurer une gouvernance adéquate des espaces maritimes, conforme au droit et aux normes internationales, ainsi que de clarifier les rôles et mandats des différentes agences de sécurité maritime ;
- La mise à jour des procédures budgétaires qui modifient la manière dont les budgets des agences sont alloués, afin que différentes institutions puissent être tenues responsables de l'utilisation efficace des ressources ;
- Le renforcement de l'examen et de la surveillance des activités du secteur de la sécurité maritime par le biais de processus parlementaires et de l'engagement de la société civile.

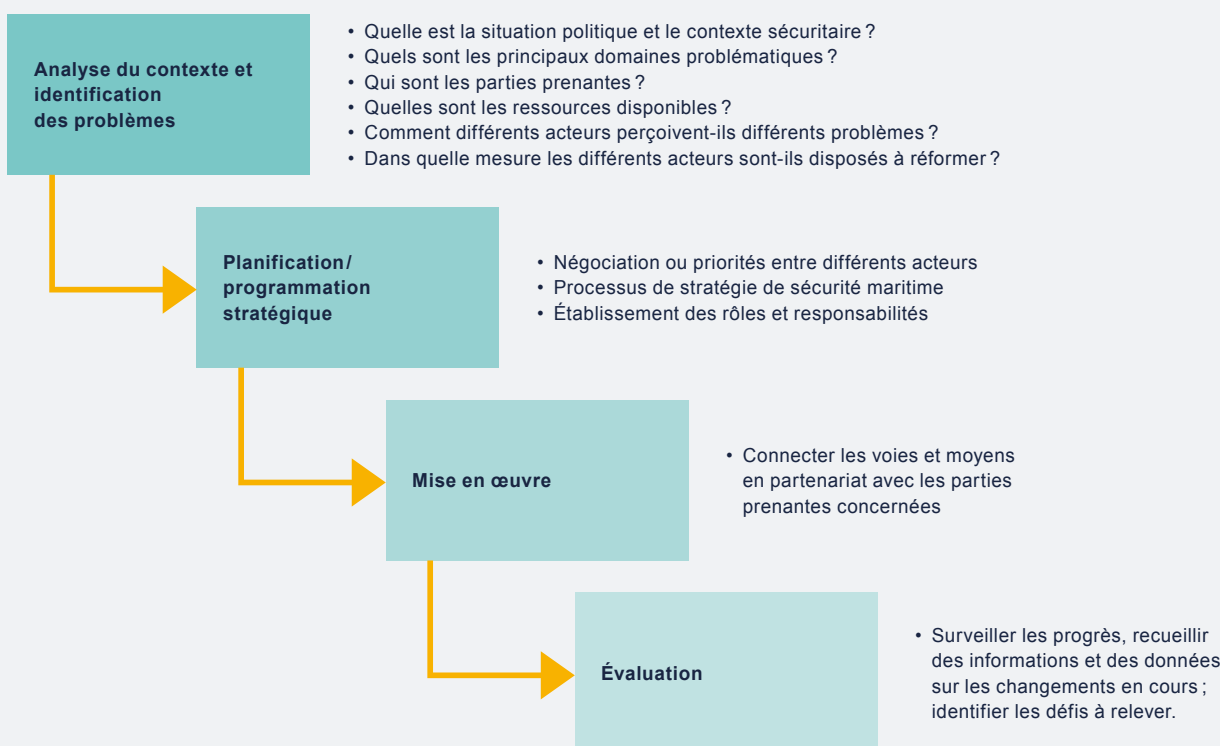
**La RSS maritime comme processus contextualisé et contesté**

La RSS maritime implique généralement quatre phases d'activité distinctes, comme indiqué à la figure 5.

En pratique, la plupart des programmes RSS maritime ne sont pas aussi ordonnés que la formulation de type idéal présentée à la figure 5. Par exemple, des défis pratiques ou une résistance organisationnelle lors de la phase de mise en œuvre peuvent obliger les parties prenantes à revoir leurs hypothèses contextuelles ou de planification. Étant donné que la RSS implique des changements organisationnels susceptibles de menacer les intérêts et les façons de faire existants, elle peut se heurter à une résistance au sein du secteur de la sécurité lui-même.

La RSS maritime devrait être plutôt perçue comme une activité progressive, contestée et en constante évolution plutôt qu'un processus rigide et linéaire de planification et de mise en œuvre. Ces dynamiques devraient être reconnues dans le cycle de planification de la RSS maritime, lequel devrait inclure des processus de consensus et de renforcement de la confiance entre les parties prenantes, ainsi que des mécanismes de réévaluation et d'examen réguliers.

**FIGURE 5 LE PROCESSUS DE RSS MARITIME**





## Le besoin de coordination

L'amélioration de la coordination et la mise en œuvre de l'interopérabilité entre les ministères et organismes est une composante essentielle de la RSS maritime. En effet, de nombreux problèmes de sécurité maritime nécessitent des réponses de plusieurs agences, ainsi qu'une coopération avec des acteurs privés et communautaires. La coordination permet également aux États de minimiser des dédoublements ou des contradictions dans ces activités de sécurité maritime, ainsi que de surmonter les contraintes de ressources grâce à la mise en commun de ressources et de capacités limitées.

Les opérations de sécurité maritime peuvent nécessiter la coordination et la coopération d'acteurs aussi variés que les marines, les garde-côtes, les agences environnementales, les agences frontalières, les services de police, les autorités portuaires, l'industrie du transport maritime et les communautés de pêcheurs, entre autres.

La coordination se heurte souvent à des obstacles considérables dans la pratique. Ceux-ci comprennent :

- La limitation de ressources, conduisant à des conflits et à une concurrence entre les différentes parties prenantes, en particulier si l'on craint que certains acteurs « gagnent » tandis que d'autres « perdent » ;
- Les priorités, fonctions, cultures et pratiques organisationnelles différentes ;
- Le refus de s'engager avec les parties prenantes non gouvernementales ou manque de transparence.

Il existe également une série de stratégies communes pour renforcer et faciliter la coopération entre les acteurs de la sécurité maritime, dont certaines sont illustrées à la figure 6.

### FIGURE 6 ACTIVITÉS DE COORDINATION

#### Identifier de nœuds d'intérêt commun

L'identification de problèmes partagés peut créer un intérêt commun entre différents acteurs.

#### Stratégies de sécurité maritime

Les stratégies de sécurité maritime établissent et détaillent des priorités, des rôles et des responsabilités clairs. Elles prévoient également de mécanismes d'examen et de reddition de comptes. Il est important d'élaborer et de maintenir à jour des stratégies afin de rassembler différents acteurs et négocier des points de vue différents entre eux.

#### Connaissance du domaine maritime

La connaissance du domaine maritime (CDM) fait référence à la collecte et au traitement d'informations sur ce qui se passe en mer. En encourageant le partage d'informations, elle crée un espace distinct pour la coopération et encourage l'établissement d'un climat de confiance. Il facilite également la coordination en développant une compréhension collective des zones maritimes.

#### Mettre en place des structures de coordination

La mise en place de structures de coordination dédiées peut faciliter la coopération entre les agences. Les structures peuvent prendre la forme d'organes consultatifs, de chaînes de commandement centralisées ou d'organisations faïtières qui coordonnent l'action.

#### Planification spatiale marine

La planification spatiale marine (PSM) est un processus public d'analyse et d'allocation des activités humaines dans les zones marines pour atteindre des objectifs écologiques, économiques et sociaux. Il offre la possibilité aux différentes parties prenantes d'être consultées sur des espaces maritimes distincts, en mobilisant différents acteurs et en assurant une plus grande responsabilisation.

#### Coopération opérationnelle/technique

La coopération opérationnelle et technique peut surmonter les obstacles en contournant des questions plus politiquement chargées telles que la concurrence entre les agences ou l'allocation des ressources.

## COMMENT LA RSS MARITIME PEUT CONTRIBUER À LA SÉCURITÉ MARITIME RÉGIONALE ET INTERNATIONALE

Les questions de sécurité maritime traversent souvent les frontières internationales. Pour y faire face, les voisins et les régions doivent travailler ensemble. Cependant, la coopération n'est pas toujours facile et se heurte à une série d'obstacles communs. Ceux-ci comprennent :

- La fragmentation des réponses régionales centrées sur différents domaines ou points de contact ;
- La concurrence pour une aide extérieure limitée ;
- La sensibilité caractéristique des questions de souveraineté ;
- La persistance, dans certains cas, de conflits sur les frontières maritimes ;
- Le risque de conséquences imprévues résultant d'accidents ou d'activités d'application de la loi en mer, y compris des incidents de pollution ou des pertes de vies. De telles conséquences peuvent avoir un impact sur les ressortissants étrangers et provoquer des tensions interétatiques.

Le RSS maritime peut aider à relever certains de ces défis :

- Le respect des lois, normes et principes internationaux renforcés pendant la RSS maritime peut atténuer les tensions en créant des relations prévisibles et stables avec les partenaires internationaux et en répartissant clairement les compétences respectives d'opération.
- Un secteur de la sécurité maritime qui est à la fois responsable et bien administré, avec une surveillance efficace, est plus susceptible d'être prévisible et digne de confiance dans les opérations de sécurité maritime collaboratives.
- Les États régionaux partagent souvent un intérêt à relever des défis communs de sécurité maritime. L'identification de ces nœuds d'intérêt communs peut fournir une base pour une coopération renforcée.
- Des secteurs nationaux de la sécurité maritime, avec des priorités, des rôles et des responsabilités clairs et opérant au sein d'une structure de coordination claire, peuvent faciliter l'identification de points de contact pour amorcer la coopération. Ces points de contact peuvent contribuer à faciliter un travail conjoint durable et le renforcement de la confiance entre les acteurs.

Une approche collaborative entre les différents organismes régionaux chargés de l'application des lois maritimes peut également être facilitée par :

- Les activités CDM régionales, où les partenaires s'entraident pour produire une image commune du trafic maritime et des potentielles menaces de sécurité ;
- La coopération technique telle que le renforcement des capacités. Cela peut faciliter le partage de bonnes pratiques et de procédures opérationnelles entre les acteurs ;
- Les patrouilles et exercices conjoints, qui peuvent faciliter la confiance, la coordination et la familiarité avec les pratiques entre des partenaires régionaux.

## RESSOURCES ADDITIONNELLES

Pour un aperçu de la sécurité maritime :

- Christian Bueger  
**What is maritime security?**  
*Marine Policy*, Vol. 53, 159-164, 2015.
- Christian Bueger et Timothy Edmunds  
**Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies**  
*International Affairs*, Vol. 93(6), 1293-1311, 2017.
- Christian Bueger et Timothy Edmunds  
**Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea**  
*Marine Policy*, Vol. 119, 2020.
- Christian Bueger et Timothy Edmunds  
**Maritime Security**  
*in Applied Security: An Introduction*, eds. Malte Riemann and Norma Rossi (London: Sage, forthcoming 2023).

Pour un aperçu de la RSS maritime :

- Timothy Edmunds  
**Maritime Security Sector Reform – Lessons from the Mainstream**  
Lessons from Piracy, 2014.
- John F. Sandoz  
**Maritime Security Sector Reform**  
United States Institute for Peace, 2012.
- USAID  
**Maritime Security Sector Reform**

Pour un aperçu du renforcement des capacités en matière de RSS maritime :

- Christian Bueger, Timothy Edmunds et Robert McCabe  
**Capacity Building for Maritime Security: The Western Indian Ocean Experience**  
(London: Palgrave), 2021.
- Christian Bueger, Timothy Edmunds et Robert McCabe  
**Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge**  
*Third World Quarterly*, Vol. 41(2): 228-246, 2019.

Pour un aperçu des différents rôles des parties prenantes dans la sécurité maritime :

- Ian Bowers, Swee Lean Collin Koh  
**Grey & White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus**  
(London: Palgrave), 2019.
- John Bradford, Scott Edwards  
**Evolving Stakeholder Roles in Southeast Asian Maritime Security**  
RSIS IDSS Paper Series, IP22058, 2022.
- Scott Edwards  
**The Role of Southeast Asian States in Maritime Security**  
RSIS IDSS Paper Series, IP22059, 2022.

Pour un aperçu des dynamiques genrées dans le domaine maritime :

- Ioannis Chapsos et Elizabeth Ann Norman  
**Is maritime security gender blind?**  
*Marine Policy*, 147, 2023.
- Ifesinachi Marybenedette Okafor-Yarwood, Sayra van den Berg, Yolanda Ariadne Collins, Clement Sefa-Nyarko  
**“Ocean Optimism” and Resilience: Learning from Women’s Responses to Disruptions Caused by COVID-19 to Small-Scale Fisheries in the Gulf of Guinea**  
*Frontiers in Marine Science*, 2022.

### AUTRES RESSOURCES DU DCAF SUR LA RSS

Les publications du DCAF comprennent une large gamme de manuels et outils spécifiques permettant de guider les praticiens oeuvrant dans le domaine de la RSS et de la bonne GSS, téléchargeables gratuitement à l’adresse suivante : [www.dcaf.ch](http://www.dcaf.ch)

**DCAF** Le Centre pour la  
gouvernance du secteur  
de la sécurité, Genève

**DCAF - le Centre de Genève pour la  
gouvernance du secteur de la sécurité**

**Maison de la Paix**  
Chemin Eugène-Rigot 2E  
CH-1202 Geneva  
Switzerland

✉ **info@dcaf.ch**

☎ **+41 22 730 94 00**



---

**www.dcaf.ch**

---