COMMISSION DE
L'OCÉAN INDIEN

Revue de presse
25 juin au 01 juillet 2019

Les articles contenus dans ce document n'engagent que les auteurs et les sources dont ils émanent. Ils ne reflètent en aucun cas une position officielle de la COI

Sommaire

I COI et ses Projets

1.1 Sécurité maritime-COI.....3

-Kenya elected to chair Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
-Mobilisation internationale pour la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental
-Operation Success
-Learning from the IFC ? : The information Fusion Center in Madagascar
-The IFC as a template and the emerging network of Center
-Legal Aspacts of Information Sharing in the Maritime Domain

1.2 Economie bleue.....11

- Le 2ème Forum Africain sur l'économie Bleue prévu en Tunisie

1.3 Connectivité aérienne.....14

-MK propose le billet d'avion à RS 4000 à ses employés

Kenya elected to chair Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia



Defence CS Raychelle Omamo with Foreign Affairs Chief Administrative Secretary Ababu Namwamba following the proceedings of the 22nd Plenary Session in Balaclava, Mauritius. Image: COURTESY

Kenya has been elected the chair of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) for a period of two years beginning January 2020.

The chairmanship will afford Kenya the opportunity to coordinate regional and international efforts to deal with the challenge of piracy which remains a threat to the Maritime sector, despite being suppressed in recent times.

The unanimous decision was made at the 22nd Plenary Session of the group held on 20th June 2019 in Balaclava, Mauritius.

Maritime security is key to Kenya's national security and the blue economy agenda.

While delivering her speech at the session, Defence Cabinet Secretary Raychelle Omamo said Kenya will work with all member states and stakeholders to ensure that efforts of the international community to deter and combat piracy activities through enhanced maritime surveillance, patrols and monitoring and capacity building remain agile and effective.

She was flanked by the Foreign Affairs Chief Administrative Secretary Ababu Namwamba.

Omamo said Kenya will further endeavor to enhance information sharing amongst all stakeholders.

"This is key for effective coordination of counter-piracy programmes. As chair, Kenya will endeavor to provide strong leadership to consolidate the work done by Mauritius and the previous chairs and to secure the legacy of the group," she said.

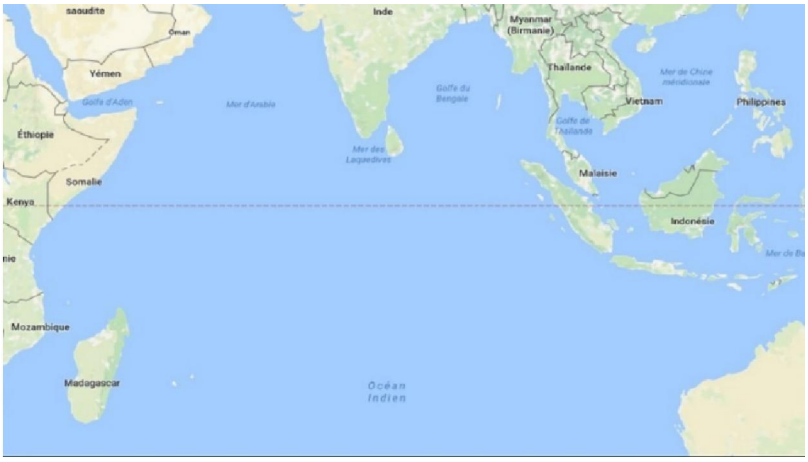
The move comes even as the diplomatic standoff between Kenya and Somalia takes an interesting turn over the oil fileds in Indian Ocean.

Arab Parliament on Thursday warned Kenya against meddling in matters of Somalia particularly interfering with its territorial boundary.

The Arab Parliament accuses Kenya of trying to "pretentiously draw a new and unfounded map in efforts to win over the territorial grounds".

“The Arab Parliament calls on Kenya to stop its hands on Somali territorial waters, which are an integral part of the Arab waters, and rejects its false pretensions to draw up a new, unfounded map while rejecting its threats to interfere in Somalia's internal affairs,” read a tweet by the Somali Ministry of Foreign Affairs.

Mobilisation internationale pour la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental



La conférence ministérielle sur la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental s'est déroulée du 18 au 20 juin à Maurice. Cet événement était organisé par la Commission de l'océan Indien et la République de Maurice avec le soutien de l'Union européenne.

Plus de 200 délégués de haut niveau venant d'une quarantaine de pays et organisations internationales ont fait le déplacement à Maurice pour cette conférence et aussi pour la 22e session plénière du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, tenu le 20 juin.

Pour en savoir plus lire l'interview de Christian Bueger :

https://www.lemauricien.com/article/dr-christian-bueger-cela-ne-fait-pas-de-sens-dapprendre-uniquement-des-europeens/

OPERATIONAL SUCCESS

IFC and its partners have achieved many operational successes since its inception. Two examples showcase how MDA can provide the platform for cooperation within regions and between them.

One of the most prominent of these success stories involved the hijacking of *Hai Soon 12*. On 8 May 2016, Hai Soon 12 was reported missing in the Karimata Straits, Indonesia. The vessel was carrying 21 crew members and US$3 million worth of oil cargo. The vessel's AIS was switched off and the crew were not contactable via email and VHF radio, and all mobile phones were switched off. Having a good understanding of how the shipping industry functions, the IFC believed that the insurer would have required the owner of the cargo to place a secondary tracker onboard for cargo of that value. IFC was able to contact the cargo owner who provided the position of the ship via the secondary tracker. The Indonesia ILO shared this information and followed up with regular positional updates with the Indonesia Navy. Upon receiving information on the location of Hai Soon 12, the Indonesian Navy deployed two of their assets and HAI SOON 12 was intercepted within eight hours in the Java Sea. All 21 crew members, the vessel and its cargo were safely recovered. Investigation by the Indonesian authority revealed that the perpetrators planned to sail the vessel off Papua to sell the cargo in the black market.

The next success story features the IFC working with partnering a similar outfit in a different region. The *STS-50* is a fishing vessel wanted by Interpol (Purple Notice) and many countries for illegal fishing. The Regional Maritime Information Fusion Centre (RMIFC) Madagascar was tracking this vessel and as the vessel was observed to be headed to Southeast Asia, the France ILO shared information on the ship's position with the IFC. The IFC started monitoring the movement of STS 50 on a daily basis. As it was nearing Indonesian waters, the Indonesia ILO provided information and regular positional updates to the Indonesian Navy's Western Fleet Command. The Indonesian Navy successfully captured the STS-50 on 6 April 2018, east of Sabang Weh Island within Indonesia's territorial water. Thirty crew members were found onboard and detained by the authorities, including 20 Indonesians, 8 Russians, and 2 Ukranians. Investigations subsequently revealed that the Indonesians onboard had their passports removed and were working without pay (possible slavery).

Learning from the IFC?

The Information Fusion Centre in Madagascar

Antoine Jeulain

France Liaison Officer at RMIFC, Maritime Security Adviser

In 2016, the Regional Maritime Information Fusion Centre (RMIFC) was opened in Madagascar's capital, Antananarivo. The centre was one of the outcomes of the MASE Programme to Promote Maritime Security funded by the European Union, which ran from 2012 to 2018. Part of the broader response to Somali based piracy, the goal of that program was to bring together the key regional inter-governmental organisations from Eastern and Southern Africa to enhance maritime security in the region. The centre was created as part of work stream five of MASE, led by the IOC and aimed at improving the regional coordination and exchange of information. The task of the centre is to share and fuse information on maritime security and safety matters for the Western Indian Ocean region. The area of interest of RMIFC stretches from 26 N / 76 E / 37 S / 20E. The centre relies on a broad notion of maritime security and safety and covers issues, including violence at sea, illegal fishing, smuggling and contraband at sea, irregular migration at sea, and maritime safety incidents.

This contribution discusses the work of the RMIFC by contrasting it with the work of the IFC located in Singapore. Part of the same idea of how to enhance maritime security through information sharing and maritime domain awareness, the goal of the contribution is to work out key features of each centre and investigate comparative strengths and weaknesses. The basic organisational structure, issues covered, and relations to enforcement and industry are discussed.

THE IFC AS A TEMPLATE AND THE EMERGING NETWORK OF CENTRES

In East Africa and the Western Indian Ocean region, MDA capacities were developed as part of counter-piracy operations. A structure that followed the ReCAAP model was initiated in 2009, facilitated by the International Maritime Organization. The Djibouti Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden aimed at installing an information sharing network for the states of Eastern and Southern Africa and the Arab Peninsula, based on three regional information sharing centres. Following the ReCAAP model, the objective was to share information on piracy through the network and analyse it in the three centres. Yet, in practice this structure never became fully operational, since the core information sharing functions were provided by the internationally operated Maritime Security Centre Horn of Africa, part of the European Union's counter-piracy mission Atalanta, and its communication platform, the chat system Mercury. Faced with the lack of traction and progress within the Djibouti Code of Conduct, the European Union was peering towards an alternative structure which could take over the EU run and work in the long run. As part of the programme, known as MASE, an MDA centre to be based in Madagascar was funded. As discussed in greater detail in the contribution by Antoine Jeulain (Chapter 4), the Regional Maritime Fusion Center in Madagascar draws on a similar model as the IFC concerning its focus on broader maritime security issues, and also the Liaison Officer model. Moreover, the Area of Interest of the new center was designed in a way that it borders that of the IFC, stretching to Maldives in the east.

In a more recent development, the government of India launched a regional MDA centre in 2018. Based on the Indian Navy's Information Management and Analysis Centre operative that collects and shares shipping data since 2014, in December 2018 the country launched an Information Fusion Centre (IFC-IOR) which is projected to support the members of the Indian Ocean Naval Symposium. With an Area of Interest that stretches

Legal Aspects of Information Sharing in the Maritime Domain

Douglas Guilfoyle

Australian Defence Force Academy

Law-enforcement or maritime security activity in the maritime domain has two predicates: jurisdiction and information. At its simplest, the law of the sea functions to allocate jurisdiction and rights between coastal states and flag states. It sets out which state may exercise authority where, and in respect to what activity. The law of the sea thus creates jurisdictional regimes dealing with

- spaces (e.g., the territorial sea or archipelagic waters);
- activities (e.g., fishing for migratory or straddling stocks); or
- both (e.g., the rights and freedoms allocated to coastal and flag states in the exclusive economic zone).

If the law of the sea regulates who may do what and where, then law enforcement or other regulatory action at sea obviously requires *knowledge* of who is doing what and where. This is the core of Maritime Domain Awareness (MDA), defined by the International Maritime Organization as:"[t]he effective understanding of any activity associated with the maritime environment that could impact upon… security, safety, economy or [the] environment."[1]

The need for accurate MDA intelligence is also a result of limited resources:

> "effective maritime law enforcement requires choices to be made about the deployment of finite assets. Even when maritime patrols are conducted in order to 'randomly' intercept crimes such as human or drug smuggling, where such patrols occur is itself based on intelligence. Even the most well-resourced navies and coast guards cannot maintain a 'cordon of steel' around a national coastline."[2]

The difficulty, of course, in addressing maritime crime or maritime

security issues on a regional basis then becomes information sharing. The importance of cooperative efforts at a regional level, including information sharing, to combat maritime security threats is well documented. The United Nations Security Council has noted, for example, that the development of an effective regional maritime security strategy for the Gulf of Guinea will require not only "capacity to conduct [joint] regional patrols" but also the establishment and maintenance of "joint coordination centres and joint information-sharing centres".[3] In the context of what was probably the world's largest coordinated effort to suppress maritime criminal activity, the response to Somali piracy, the security council has noted "the need for states, international and regional organisations, and other appropriate partners to exchange evidence and information for anti-piracy law enforcement purposes".[4] Indeed, it has singled out for praise the role of information sharing centres in Kenya and Tanzania, as well as the establishment of the Maritime Information Fusion Centre in Madagascar and the Regional Centre for Operations Coordination in Seychelles, established under a regional agreement.[5]

Such MDA information fusion centres (IFCs) are now widely acknowledged as a best-practice tool in fighting maritime crime and taking effective maritime security measures.[6] The IFC in Singapore is certainly a leading example of the genre. The success of the Singapore IFC is based on "multinational and inter-agency collaboration" where International Liaison Officers from regional government agencies can sit alongside Republic of Singapore Navy personnel. The coordination of information, authority, and assets across and between governments is greatly enhanced by having representative personnel sitting in the same IFC. Indeed, in various forms, national governments – especially in large jurisdictions like the United States – have devised whole-of-government processes for information exchange and coordination of maritime security operations. Similar to the model of many IFCs, the United States in 2005 adopted its Maritime Operational Threat Response (MOTR) Plan to better coordinate the

Le 2ème Forum Africain sur l'économie Bleue prévu en Tunisie

Par
Moctar FICOU
-



Le coup d'envoi de la deuxième édition du Forum Africain sur l'économie Bleue (ABEF), est donné mardi 25 juin 2019 en présence de plusieurs ministres africains, experts des océans, hommes d'affaires et investisseurs locaux et étrangers. La séance de l'ouverture aura lieu en présence notamment du ministre des affaires locales et de l'Environnement Mokhtar Hammami et le ministre de l'Agriculture, des ressources hydrauliques et de la pêche Samir Taieb. Plusieurs représentants de la société civile et d'organismes nationaux et internationaux prennent également part à ce forum qui prendra fin mercredi 26 juin 2019. Pour cette deuxième édition, les discussions porteront sur les défis et les opportunités de l'économie des océans en Afrique, les synergies entre industries traditionnelles et nouvelles industries émergentes, et la promotion des principes de durabilité de l'économie bleue pour assurer une prospérité à long terme ainsi qu'une croissance inclusive et durable sur l'ensemble du continent. Notons que selon la Banque Mondiale, le concept de l'économie bleue vise à promouvoir

la croissance économique, l'inclusion sociale et la préservation ou l'amélioration des moyens de substance tout en garantissant la durabilité environnementale des océans et des zones côtières. Il est à rappeler que la première édition du Forum Africain sur l'économie Bleue (ABEF) s'est tenu à Londres le 8 juin 2018, renseigne realites.com.tn.

«Le défi de l'économie bleue, c'est la sécurité»

Le Secrétaire général de la Commission de l'océan Indien (COI), Hamada Madi, a affirmé lors d'un entretien que pour développer l'économie bleue, il faut investir dans les infrastructures. La Convention de financement d'un nouveau programme pour la sécurité portuaire et la sûreté en mer signée le 2 mai dernier renforcera le partage d'informations sur le fret et les passagers, les capacités des services répressifs et des douanes contre le crime organisé et le risque terroriste ou encore les moyens de contrôle, de surveillance et de saisie des cargaisons. Il s'inscrit dans la lignée du programme régional de sécurité maritime (MASE) financé par l'Union européenne pour créer une architecture de sécurité maritime adaptée et moderne dans l'océan Indien occidental. S'exprimant sur les projets de la COI, il affirme qu'ils sont nombreux. « Je citerai le démarrage du nouveau programme régional de pêche, ECOFISH financé par l'Union européenne, qui consolidera les filières de pêches durables et relancera l'emblématique Plan régional de surveillance des pêches qui engage huit États de la région. Cette année sera marquée par de nouveaux programmes d'adaptation aux effets du changement climatique et de lutte contre les pollutions marines, lit-on dans le site d'information defimedia.info.

Les défis de l'économie dans la région

Le premier des défis, c'est la sécurité. Outre la piraterie, il s'agit aussi de trafic de drogue, de trafic d'êtres humains, de trafic d'armes, de trafic de ressources naturelles, de pêche illégale ou de pollution marine. Or, je constate avec préoccupation que le programme MASE, qui a donné d'excellents résultats, s'achèvera en 2022 et, au-delà du projet sur la sécurité portuaire. Il est nécessaire de consolider les acquis de ce programme pour sécuriser durablement nos espaces océaniques. Ce sera un point débattu lors de la Conférence ministérielle du 19 juin organisée par Maurice. C'est toute une multitude de secteurs qui est concernée : tourisme, pêche, transport, logistique, énergies durables. Pour développer l'économie bleue, il faut investir dans les infrastructures, les secteurs productifs mais aussi dans la sensibilisation, la gestion des ressources naturelles et la préservation des écosystèmes. Personne ne peut contester la responsabilité de préserver les récifs pour des raisons écologiques, sociales et économiques, ajoute la même source.

Mobilisation internationale pour la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental

Durant toute une semaine, la sécurité maritime a été au cœur de l'agenda régional. Plus de 200 délégués de haut niveau venant d'une quarantaine de pays et organisations internationales ont fait le déplacement à Maurice pour la Conférence ministérielle sur la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental des 18 et 19 juin 2019 et pour la 22e session plénière du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes le 20 juin. Ces rencontres ont permis de faire le point sur les enjeux de sécurité maritime et les initiatives en cours pour y répondre. Au total, une trentaine d'initiatives luttant contre les différents aspects de l'insécurité maritime (piraterie, trafic de drogue, traite d'êtres humains, attaques à mains armées, pêche illégale, blanchiment d'argent, risque terroriste, pollution…) ont cours dans l'océan Indien occidental. Les participants à la Conférence ministérielle ont ainsi appelé à une coordination effective de l'ensemble de ces initiatives pour éviter les chevauchements et assurer une sécurisation de long terme de l'océan Indien occidental traversé par des routes maritimes d'importance mondiale, a pour sa part indiqué myt.mu.

l'express

Connectivité aérienne

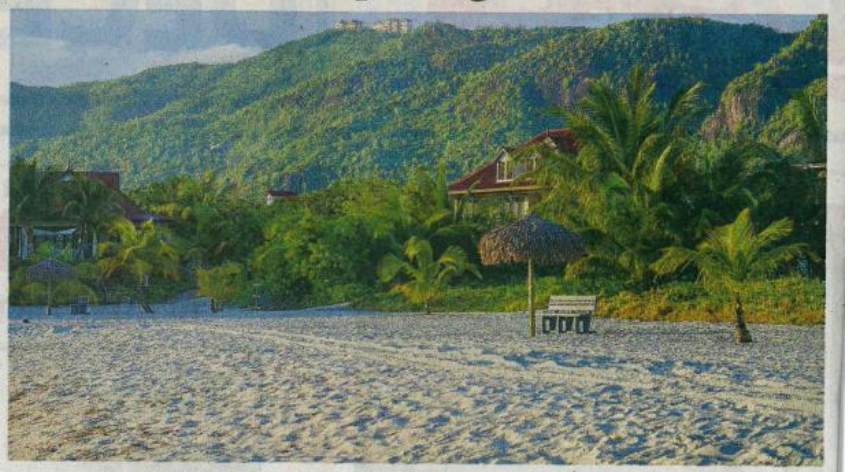
28 juin 2019

https://www.lexpress.mu/article/355623/partir-aux-seychelles-pour-rs-4-000-il-

DESSERTE SUR LES SEYCHELLES

MK propose le billet d'avion à Rs 4 000 à ses employés

Air Mauritius offre un tarif promotionnel à ses employés pour le lancement de sa desserte sur les Seychelles. Elle compte assurer une meilleure connectivité entre les îles de l'océan Indien.



Air Mauritius, à travers la destination Seychelles, veut encourager le trafic d'affaires et de loisirs entre les pays de la région.

LE premier vol d'Air Mauritius (MK) sur les Seychelles est prévu le mardi 2 juillet, à 8 h 30. Cette desserte se fera deux fois la semaine par un Airbus A319. Cependant, pour l'heure, les passagers ne se bousculent pas au portillon pour remplir cet avion qui dispose de 108 sièges en classe Économie et 16 en classe Affaires. Les membres du personnel du transporteur national se sont donc vu proposer des promotions alléchantes sur le billet d'avion pour les Seychelles. Un billet d'avion à Rs 4 000 (100 euros au taux de change du jour) l'unité leur est offert.

Il nous revient que ce tarif ne sera pas déduit du quota de l'employé et s'applique également aux bénéficiaires de ce dernier. MK devra-t-elle venir avec ce genre de promotions pour les employés sur chacun de ses vols sur l'archipel des Seychelles ? À cette question, un officiel d'Air Mauritius répond d'abord que la compagnie aérienne propose des tarifs promotionnels à chaque lancement de vol. *«Dans ce cas précis, une promotion a été lancée pour les membres du personnel sur la base des sièges disponibles.»* Il précise que *«les promotions seront reconduites à chaque fois que la compagnie sent le besoin de booster ses ventes»*.

Nous nous sommes renseignés également sur le taux de remplissage des premiers vols sur cette destination régionale. Sauf qu'on s'est heurté à la réplique que *«cette information ne peut être divulguée car commercialement sensible»*. Avant qu'on nous concède qu'il s'agit *«d'une nouvelle desserte et qu'il y a nécessairement une période d'investissement»*.

Quid de la clientèle de MK sur les Seychelles ? S'agit-il des touristes de la région transitant par Maurice pour ensuite mettre le cap sur les Seychelles ? De Mauriciens ? De Seychellois ? Selon Air Mauritius, sa stratégie vise, pour commencer, à attirer le trafic d'affaires et de loisirs en provenance et à destination de Madagascar, de La Réunion, de l'Afrique du Sud et de l'Australie.

Ensuite, proposer des forfaits de destinations combinées, c'est-à-dire Maurice-Seychelles. Et pour finir, élargir le choix aux voyageurs des deux îles. *«Cette desserte s'insère aussi dans le cadre de la politique de connectivité prônée par la Commission de l'océan Indien et l'Alliance vanille, dont l'une des priorités est une meilleure connectivité entre les îles de l'océan Indien, avec des solutions de voyages tous les jours pour connecter ces îles»*, fait-on aussi valoir du côté d'Air Mauritius.

Le second vol hebdomadaire sur les Seychelles est un vol nocturne programmé le vendredi 5 juillet, à 22 h 30, au départ de Plaisance, pour une arrivée à l'aéroport de Pointe Larue, sur l'île de Mahé, à 1 h 10 le samedi matin.

Karen WALTER