

**VERS UNE POLITIQUE MARITIME ET OCEANIQUE
COMORIENNE AU XXIème SIECLE**

MOHAMED M'madi Ahamada

The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2007 - 2008



Oceans and Law of the Sea
Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

**DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA
OFFICE OF LEGAL AFFAIRS, THE UNITED NATIONS
NEW YORK, 2008**

DEDICACES

A toute ma famille

Que Dieu nous accorde ce qui est meilleurs.

REMERCIEMENTS

Que la Nippon Foundation of Japan trouve ici, l'expression de ma très profonde gratitude pour m'avoir offert cette opportunité de participer à ce programme de renforcement des capacités en affaires maritimes et droit de la mer.

Que le Directeur de la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la mer M. MIKULKA Vaclava accepte nos sincères remerciements pour la qualité du suivi et l'encadrement bénéficié pendant la période de cette recherche.

Mes gratitudes vont à l'endroit de Dr BAILET.F Directeur de cette recherche pour sa disponibilité, ses précieuses orientations et sa franche collaboration.

Mes remerciements s'adressent également au P.Somers, Mme Gonsaeles et tous les collaborateurs de l'Institut Maritime et la Faculté du droit public de l'Université de Gent en Belgique pour leurs orientations utiles de cette recherche.

A tout le Personnel de la Division des Affaires Maritimes et du droit de la mer et Fellows je leur dis merci.

ABSTRAT

The implementation of a maritime and oceanic policy in the Comoros Islands is a new strategy which would include in particular grouping together the actors in sector related to maritime economics in order to analyze and address the relevant problems linked to the legal identity of the Comoros as an archipelago. The objective of these consultations would to be ensure the establishment of a maritime administration as a legal institutional framework that would embracing all aspects of the dynamic maritime business sector in the Comoros Islands.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Les opinions exprimées ci-après sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les visions du Gouvernement de l'Union des Comores, des Nations Unies, de l'Institut Maritime de Gent, ni de la Nippon Foundation of Japan.

SOMMAIRE

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS	ii
ABSTRAT	iii
AVERTISSEMENT	iv
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION GENERALE	1
Première Partie : Le contexte actuel de la politique maritime aux Comores	14
Section 1. Le Contexte international	15
Section 2. Le Contexte Institutionnel et Juridique National.	51
Deuxième Partie : Vers le développement d'une Politique maritime durable aux Comores	72
Section 1. Les différentes approches de la politique maritime dans le monde qui peuvent servir de modèle	73
Section 2. L'élaboration d'une politique maritime pour un développement durable aux Comores ou « politique maritime durable »	88
CONCLUSION GENERAL	104
ACRONYME	110
BIBLIOGRAPHIE	111
TABLES DES ILLUSTRATIONS	115
ANNEXES	116
TABLE DES MATIERES	128

INTRODUCTION GENERALE

Situé à l'entrée Nord du Canal de Mozambique entre Madagascar et la Côte de L'Afrique, entre le 11°20' et le 13°40' de latitude sud et 43°11' et 45°19' de longitude Est, l'archipel des Comores est composé de quatre îles que sont : Grande Comore, Anjouan, Mohéli et Mayotte (Figure N°1 Carte des Comores). Avec une superficie de 1 862 Km² et une population de 768 000 habitants, les Comores sont rangés à la catégorie des micro-Etats.

Sur le plan administratif, les Comores sont indépendantes depuis le 6 juillet 1975, mais au terme de la crise séparatiste de l'île d'Anjouan déclenchée en 1997, le pays a approuvé en 2001 par voie référendaire une nouvelle constitution créant aujourd'hui l'Union des Comores (Voir Annexe I Chronologie: Crise séparatiste d'Anjouan et la création de l'Union des Comores).

Ainsi, la position stratégique des îles Comores au cœur de la principale route de transport maritime de l'océan indien le long de la côte africaine a toujours suscité des convoitises de la part des grandes puissances occidentales telle que la France et des organisations régionales en particulier l'Union Européenne. Mais, paradoxalement cette position stratégique ne profite à rien à l'archipel des Comores que ce soit sur le plan du transport maritime en ce qui concerne le contrôle de la navigation de son espace ou des activités halieutiques exercées par les chalutiers étrangers et son économie demeure de loin la plus faible de la sous-région.

Aujourd'hui, la question de délimitation de frontières maritimes entre les Comores et les autres îles de la région est d'autant plus complexe du point de vue des partages des ressources (halieutiques, énergétiques, minières et autres) et de gestions des droits de passage. Il n'existe pas encore une législation nationale qui définit les limites des Zones Economiques Exclusives (ZEE) et les Comores pourraient être considérés parmi les archipels qui génèrent autant des frontières. Hormis les délimitations entre l'île Maurice et la Réunion et entre les îles Glorieuses et les Seychelles qui ont fait l'objet d'un accord ; celles entre les Comores, Madagascar, Mozambique et les îles Glorieuses ne sont pas toujours identifiées et elles donnent à leur ZEE un statut précaire.

Dès lors que le prolongement naturel du territoire est limité par les ZEE des Etats voisins, la délimitation pose un problème et doit faire l'objet d'un accord. Dans ce contexte, il faut relancer les bases d'une véritable discussion de délimitation des zones maritimes pour ainsi combler ce vide juridique qui continue d'entraver le développement d'une politique maritime durable aux Comores.

La politique maritime est intimement liée à la politique extérieure, elle-même définie par le pouvoir en place. Ici, acteurs politiques, militaires et diplomatiques sont concernés et interagissent en fonction des intérêts multiples pour donner une définition plus sûre et exacte de ce concept de délimitation des frontières maritimes.

En appliquant la théorie *de l'uti possidetis juris* qui signifie qu' « un interdit du Prêteur prohibait toute atteinte au statu quo immobilier »¹, qui est la règle du droit international pour les tracés des frontières, il convient de spécifier que dans le cas des Comores et l'île sœur de Mayotte, cette définition souffre de lacunes. Car lors de l'accession à l'indépendance des Comores (excepté Mayotte), le problème ne s'est pas posé et les limites des frontières devraient être analysées à travers l'identité nationale de l'Etat archipel. Aujourd'hui, dans le territoire national des Comores se superpose une entité administrative française (Mayotte) dont les limites géographiques sont celles des autres îles. On est donc en présence d'une situation complexe et dont les limites territoriales ne peuvent pas se recouper.

Or dans la conception géographique où on est en présence des "situations spécifiques", la délimitation doit s'appuyer sur l'équidistance, les plans hydrographiques relatifs à la bathymétrie et à la nature des fonds. Ce qui signifie qu'un partage du domaine maritime comorien pourrait remettre en cause la théorie avancée par les premiers explorateurs du domaine maritime et océanique. Car ces derniers stipulaient la thèse selon laquelle que ce sont les éléments naturels qui ont permis à l'élaboration de leur carte de délimitation en raison des avantages que procurent les connaissances géographiques.

Une remise en cause de cette théorie pourrait créer un vide identitaire et la recherche

¹ LOMBART. L, 2003, Article *l'Uti possidetis Juris et la mémoire des frontières en droit international*, Centre d'Etudes et de Recherches Internationales et Communautaires, p.2.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

d'une solution juridique pourrait occasionner une crise conflictuelle et politique.

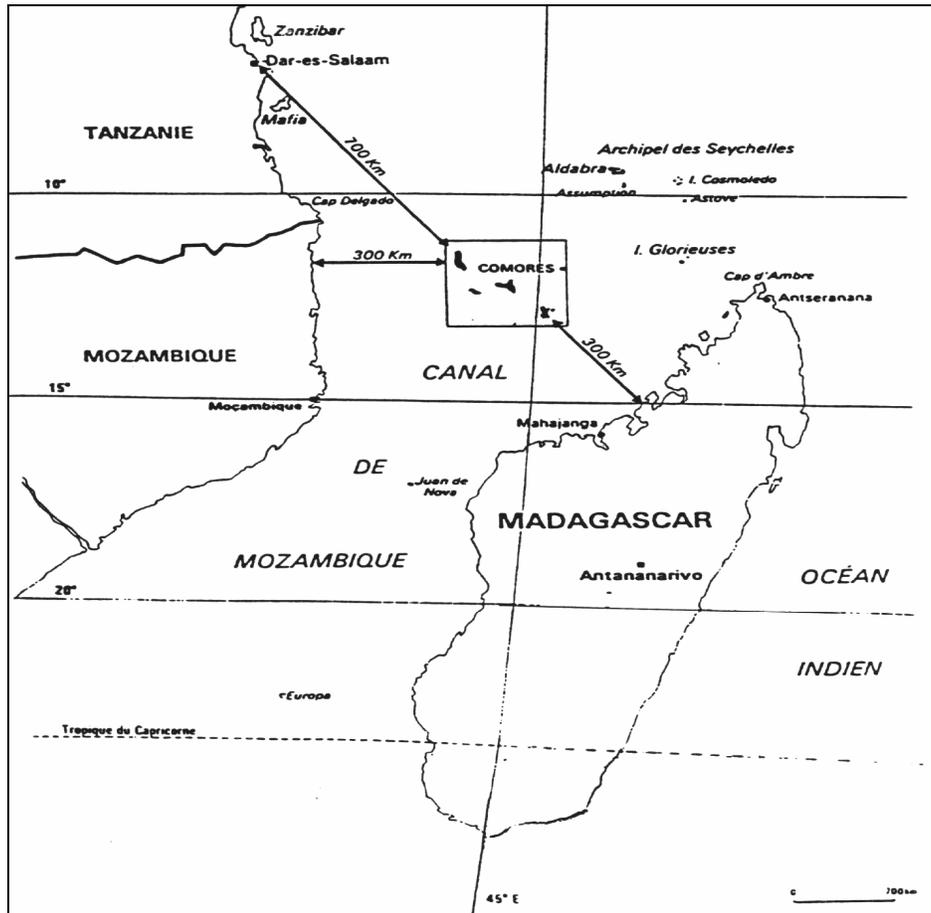


Figure 1

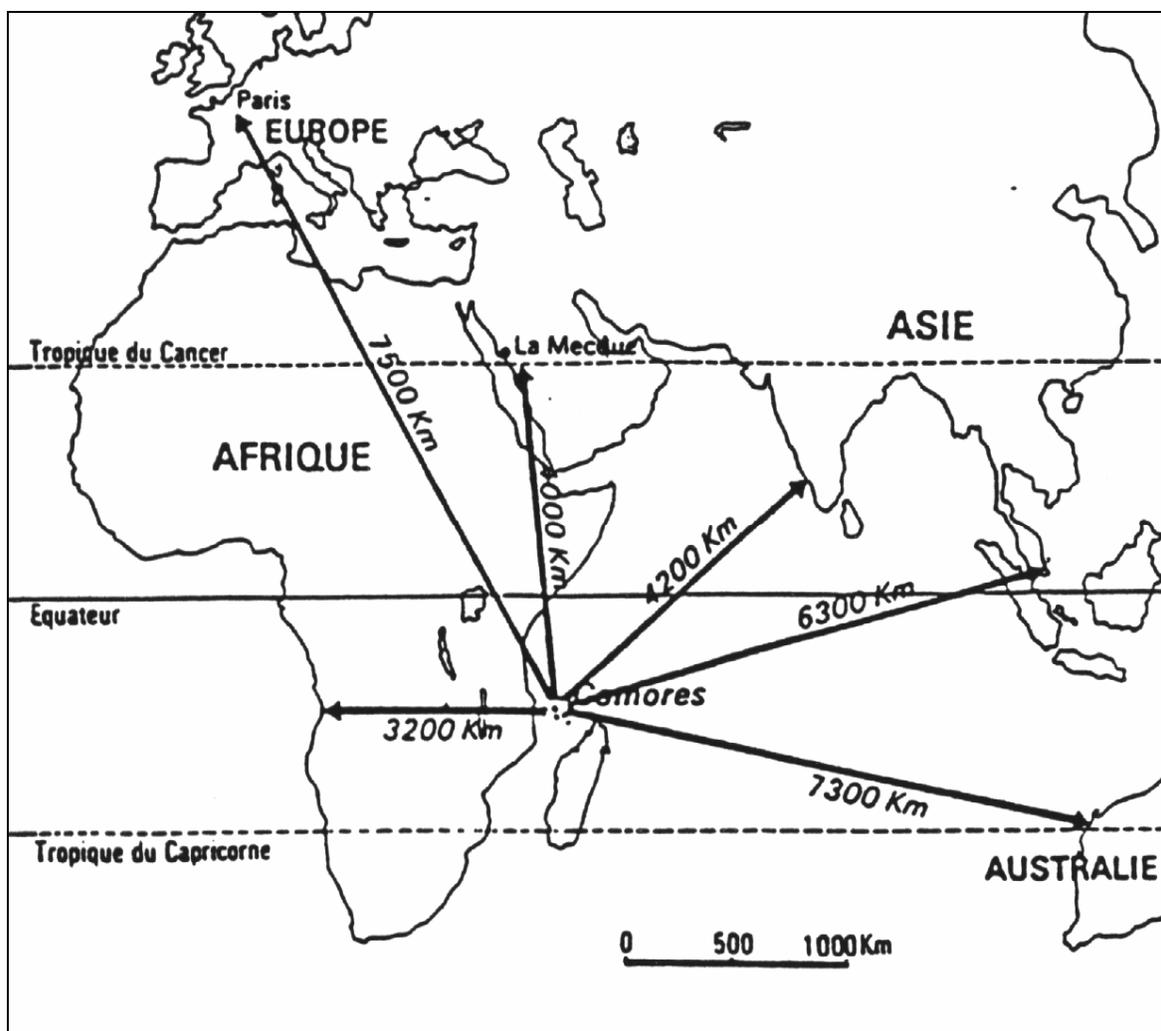


Figure 2

Figures 1 et 2 : Situation géographique des Iles Comores (Battistini et Vérin, 1984)

Source : Stratégie pour la planification de la zone côtière de l'île de la Grande Comore.

Lors de l'entrée en vigueur en 1994 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, signée à Montego Bay au Jamaïque en 1982 (Convention de Montego Bay), les Comores devraient saisir l'unique occasion qui leur était restée pour poser clairement le problème de l'exploitation des ressources avec l'île comorienne de Mayotte et cela aurait permis à la révision des législations nationales en matière de partage des ressources. Dans ce cas précis et en vertu de l'article 2 de la loi N° 82-015 relative à l'activité des navires de pêche étrangers dans les zones maritimes comoriennes « aucun navire de pêche étranger ne saurait être utilisé pour pêcher dans les limites de la mer territoriale des Comores telle que définie à l'article 1^{er} de la loi N° 82-05 du 6 mai 1982 relative aux

zones maritimes comoriennes », les quatre îles des Comores auraient trouvé une approche participative en ce qui concerne les zones de pêche et le droit de passage dans leur zone géographique.

La CMB définit par ailleurs les limites des zones maritimes des Comores conformément à la Constitution adoptée le 6 Mai 1982.

Les Comores limitent leur mer territoriale à 12 milles marins à partir de lignes de base. La limite intérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.²

Article 6 limites de la ZEE des Comores : la ZEE est délimitée d'un côté par la limite extérieure de la mer territoriale et de l'autre par une ligne dont chaque point est éloigné d'une distance de deux cents milles du point le plus proche de la ligne de base ou équidistant des lignes de base des côtes comoriennes et de celles des côtes des pays étrangers qui leur font face sauf convention particulière.³

Cette délimitation doit prévaloir la pratique du consensus, afin d'éviter les procédures de justice lorsqu'il s'agit de l'exploitation des ressources entre Madagascar et Mozambique où les limites de leurs lignes de base et celles des côtes comoriennes ne dépassent pas les deux cent milles marins.

Mais le problème le plus pertinent pourrait être celui des îles Comores y compris Mayotte et Madagascar en raison de leur statut d' «Etat archipel» car, en consacrant la Partie IV aux questions des Etats archipels, la CMB a voulu apporter une précision entre les Etats dits littoraux et les Etats archipels dans la terminologie des concepts de délimitation et leurs responsabilités vis à vis des espaces.

² CMB, loi n° 82-005 relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores, Article 3, Titre I.

³ CMB, loi n° 82 Article 6, Titre III, op.cit.

La souveraineté de l'Etat archipel s'étend aux eaux situées en deçà des lignes de base archipélagiques tracées conformément à l'article 47, désigné sous le nom d'eaux archipélagiques, quelle que soit leur profondeur ou leur éloignement de la côte.

Il faut préciser que dans la CMB, l'Etat côtier peut décider de créer ou non une ZEE, il peut alors en fixer arbitrairement la largeur, qui ne peut toutefois dépasser les 200 milles à partir de la ligne de base. La plupart des Etats ont opté pour une ZEE de 200 milles.

Lorsque les limites de lignes de base de deux Etats sont distantes de moins de 400 milles, la limite séparant leur ZEE doit être fixée d'un commun accord et faire l'objet d'une convention ou d'un traité.

Cela revient à dire que les droits des Etats sur leurs territoires maritimes sont de plus en plus limités à mesure que l'on s'éloigne de la côte.

Si les négociations demeurent le processus auquel les Etats ayant des côtes adjacentes ou se faisant face devront recourir en cas de revendications, certains ont adopté des lois relatives à la délimitation de leurs zones maritimes sans parfois tenir compte des Etats voisins. Conformément à la loi n°82-005 relative à la délimitation des Zones maritimes des Comores, il a été convenu que le régime juridique⁴ auquel l'Etat devrait exercer son droit se constitue comme suit :

La mer territoriale⁵

Les Comores limitent leur mer territoriale à 12 milles marins à partir de lignes de base. La limite de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est distant égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

La mer territoriale est une bande de mer mesurée à partir de la ligne de base et ne dépassant pas 12 milles marins conformément à la Convention.

L'Etat riverain y joint des droits souverains égaux à ceux dont il dispose sur un territoire terrestre et sur ses eaux intérieures. L'Etat réglemente les utilisations et en exploite toutes les ressources.

⁴ CMB, loi n° 82-005 Article 1, Titre I, op.cit..

⁵ CMB, loi n°82-005, Article 3, Titre I, op.cit.

Les eaux intérieures⁶

Elles se situent en deçà de la ligne de base de la mer territoriale. C'est aussi un espace maritime lié à l'espace terrestre de l'Etat côtier. A l'intérieur de ses eaux archipélagiques, l'Etat archipel peut tracer des lignes de fermeture pour délimiter ses eaux intérieures, conformément à l'article 9, 10 et 11. La souveraineté de l'Etat est garantie tout en y accordant la liberté de la mer notamment l'accès aux ports et aux mouillages exceptés les navires de guerres étrangers et les navires jugés dangereux en raison de leur état qui pourrait causer des catastrophes (pollutions etc..).

La zone contiguë⁷

La zone contiguë est une bande de terre qui ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de bases à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Mais dans la mesure où la largeur de la mer territoriale est de 12 milles, voir figure ci-après, la largeur de la zone contiguë sera également de 12 milles marins.

Les pouvoirs de l'Etat se limitent à la prévention et répression des infractions à ses lois et règlements dans les domaines douanier, fiscal, sanitaire, ainsi que ceux relatifs à l'immigration et à l'environnement. Contrairement à ce que l'on peut penser les compétences de l'Etat dans la zone contiguë sont de plus en plus fragilisées.

La zone économique exclusive⁸

La ZEE est délimitée par la limite extérieure de la mer territoriale et de l'autre par une ligne dont chaque point est éloigné d'une distance de 200 milles du point le plus proche de la ligne de base. L'Etat a des pouvoirs souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, du fond des mers et de son sous sol et des eaux sus-jacentes ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités économiques. L'Etat a une juridiction en ce qui concerne la recherche scientifique, la préservation du milieu marin et la prévention de la pollution de la mer.

Le plateau continental⁹

⁶ CMB, Partie IV, Article 50.

⁷ CMB, paragraphe 2, Article 33.

⁸ CMB, loi n° 82-005, Article 6, Titre III, op.cit p.

⁹ CM B, Partie IV, Article 48.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

La largeur du plateau continental est mesurée à partir des lignes de base archipélagiques conformément à l'article 47. La limite extérieure du plateau continental peut dépasser celui de la ZEE de 150 milles soit 350 milles depuis la ligne de base. Le plateau continental doit être défini en fonction de la profondeur des fonds marins et de l'épaisseur des sédiments mais également de la nature géomorphologique du sous-sol marin (plateau, talus et croûte océanique).

En vertu de l'article 77(-1) de la CMB, Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

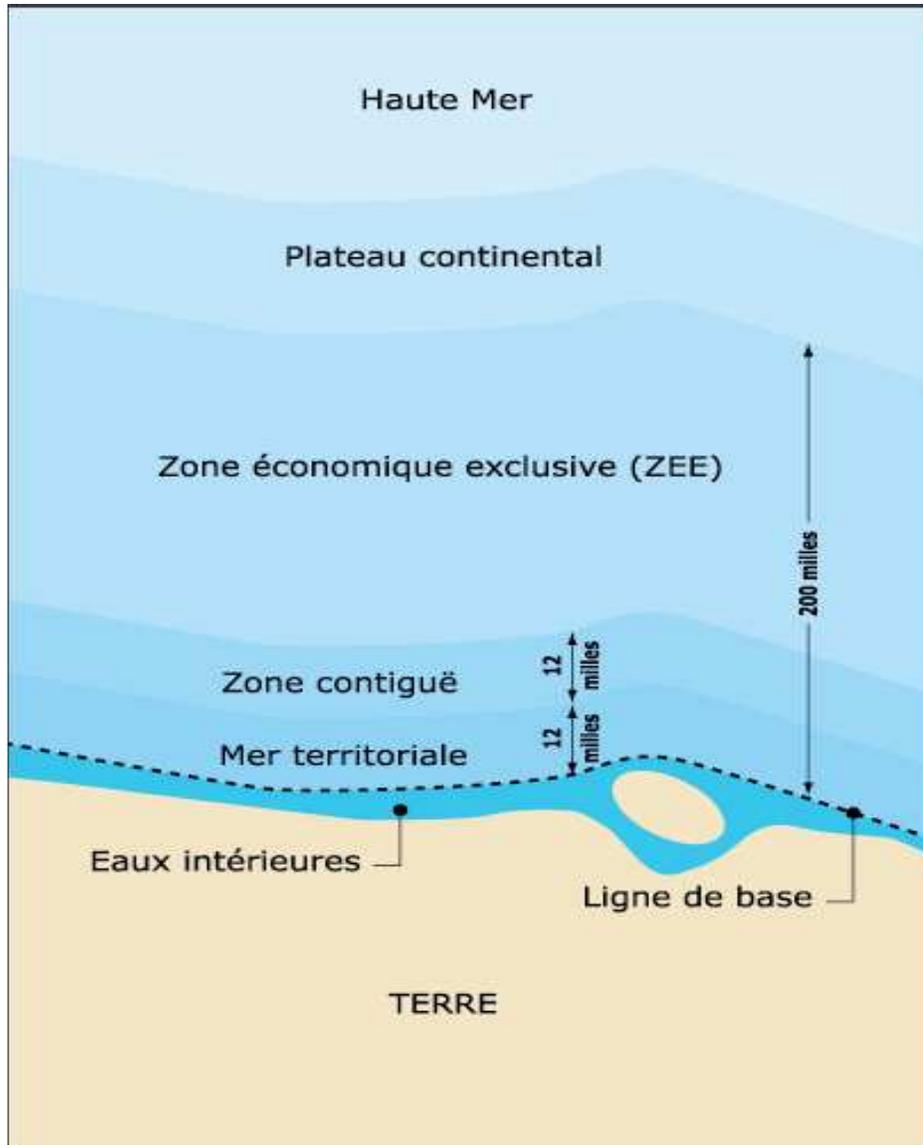


Figure N°3 : Zonage juridique de l'espace maritime au large des Etats côtiers tel que défini par le droit international de la mer.

Source : F.Taglioni, les petits espaces insulaires au cœur des revendications frontières maritimes dans le monde, Revue espace politique n°1-01/2007, p 63.

En ce qui concerne les Etats dont les côtes se font face, le cas des Comores, Mozambique et Madagascar, la délimitation du plateau continental est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du statut de la cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable.¹⁰

¹⁰ CMB, Partie VI, Article 83.

La haute mer¹¹

La haute mer regroupe toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel.

La haute mer est un espace de liberté. Elle est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international. La liberté pour la haute mer a en effet pour corollaire la possibilité pour un Etat qu'il soit côtier ou sans littoral de jouir de la liberté de navigation, de sur vol, de poser des câbles et des pipelines sous marins, de construire des îles artificielles et autres installations autorisées, de pêcher et de faire de recherche scientifique.

Au regard de tout ce qui précède, les Comores doivent prendre les choses à bras le corps pour montrer sa détermination à introduire dans ses textes juridiques, une loi relative à l'exploitation de son domaine maritime et au respect des dispositions internationales sur le droit de la mer.

Au plan juridique, on se rend donc compte que les Comores n'ont pas toujours définis clairement ses différentes zones, les questions sur la ZEE restent en quelque sorte stériles, car ils ne disposent pas les capacités techniques nécessaires pour mener à bien une étude pertinente. Et les négociations entre les parties concernées pourraient être génératrices de tensions au vu des distances qui les séparent.

En plus de cela, les revendications du retour de la souveraineté de l'île Mayotte semble aux yeux des dirigeants comoriens plus alléchants que celle de ses délimitations avec celle-ci pour une ZEE. A cet effet, le contrôle de l'espace maritime que se soit au niveau structurel ou institutionnel est plus ou moins défailant. Néanmoins, le plateau continental des îles Comores très étroit en raison de leur origine volcanique est estimé environ à « 900km² et une ZEE de 160.000km² »¹².

¹¹ CMB, Partie VII, Article 86 et 87.

¹² Document du Programme d'Actions Prioritaires (PAP/CAR), Centre d'Activités Régionales.

Si le concept de développement durable a pour objectif de répondre aux besoins des générations actuelles et futures à travers des schémas viables et conciliant les aspects économique, social et environnemental, le rapport de force entre les grandes puissances et les Etats en développement doit s'arrêter car, les écarts ne cessent de se creuser de telle sorte que des incertitudes planent encore aujourd'hui sur un développement durable. Certaines puissances veulent imposer leur domination de manière encore plus brutale.

Dans ce contexte, les Comores auront moins de chance de se doter des textes juridiques qui doivent prendre en considération les quatre îles au risque d'évincer la puissance coloniale encore présente dans l'île comorienne de Mayotte. Aujourd'hui, la paupérisation de plus en plus accrue de la population comorienne dépourvue des bases mêmes d'une vie décente et des besoins les plus élémentaires, confrontée parfois aux contraintes de la nature et à la mauvaise gestion des deniers publics font craindre un retour de l'île Mayotte dans l'ensemble de l'archipel et laisse apparaître un pessimisme sur une véritable exploitation du domaine maritime et océanique comorien.

Car, l'exploitation et la domination directe et indirecte des puissances montrent la complexité des enjeux politiques et économiques dans cet océan indien. En injectant des ressources financières dans les accords de pêches, l'Union Européenne veut apaiser cette politique à la prépondérance régionale comme on l'observe dans cette occupation de l'île Mayotte depuis l'accession à la souveraineté internationale des Comores.

Ainsi, deux facteurs peuvent expliquer le maintien de la France dans cette île. Ce sont d'une part la position des îles au cœur de la route principale du transport maritime de l'Océan Indien et son désir d'extension des espaces maritimes qui lui confère le second rang mondial avec près de 11 millions¹³ km² et d'autre part la stratégie moins appréciée par le colonisateur d'une indépendance unilatérale des Comores en 1975.

Il nous semble que ce projet de politique maritime vient à point nommé aussi bien dans les aspects de la politique et de la construction de l'identité nationale à travers la multi insularité de son espace que ceux de la sphère économique, stratégique et militaire. Bien

¹³ DJARDIN.B., 2006, les espaces maritimes français, Revue Maritime n°477, p1.

que toute définition sur les contours de la frontière maritime internationale doit impliquer les différents acteurs de la région, composés des puissances occidentales à travers ses territoires coloniaux et des Etats dont le développement économique est en pleine croissance.

Ainsi, la mise en place d'une politique maritime aux Comores s'inscrit dans un concept de maritimisation de l'économie du fait de sa position stratégique mais aussi des richesses que regorge cet espace convoité par des grandes puissances. Aussi, peut-on étudier cette politique maritime indépendamment des acteurs qui agissent dans la vie politique nationale et internationale des Comores ?

En outre les données économiques sont déterminantes sur le plan stratégique et c'est sous le prisme de ces préoccupations que nous pouvons connaître le contexte actuel de la politique maritime aux Comores.

Au plan du transport maritime, l'ouverture des Comores sur l'extérieur ne constitue pas un choix mais une obligation pour son passage du stade actuel d'un Etat insulaire à un Etat maritime. Bien que la connaissance des données fiables sur le transport maritime reste encore limitée, mais la maîtrise de la mer doit être l'un des fondements de notre politique de développement.

Au plan de l'activité de pêche, jusqu'à une date récente, il était difficile de faire une évaluation scientifique fiable pour la capture des ressources halieutiques et le potentiel existant, car cette activité est restée pendant longtemps minoritaire. Cependant, un effort de recueilles des données a été fait depuis ces deux dernières décennies en raison de son apport au développement économique des Comores. A cet effet, les ressources côtières (démersales et pélagiques) sont estimées à 3 000 tonnes par an, les ressources pélagiques océaniques à 20 000 tonnes, et la production actuelle est environ 16 000 tonnes par an.¹⁴

¹⁴ Profil de la pêche par pays, Rapport de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, mars 2003,

Le tourisme pourrait être l'une des potentialités économiques des Comores, mais non encore exploité suffisamment en raison de l'inexistante d'une flotte nationale pour assurer d'une manière régulière les liaisons entre les îles.

Avec les perspectives d'une éventuelle découverte de pétrole, les Comores pourraient s'inscrire dans la liste des Etats émergents. A cet effet, la vision de la politique maritime impliquerait un rapprochement entre la législation et la réglementation concernant l'espace océanique et son exploitation tant au niveau des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables que du transport maritime. Ceci permet de relancer les bases d'un développement durable qui va tenir compte des obligations nationales et internationales et leurs instruments inscrits dans la CMB.

L'objectif de cette recherche est de permettre au pouvoir public de faire éclore dans la conscience collective de la nécessité de valoriser le domaine maritime et océanique par la mise en place d'un cadre légal et réglementaire et faire asseoir une base juridique référentielle pour tous les acteurs. Cet instrument permettra également la mise en valeur des immenses potentialités marines, jusqu'à là laisser pour compte, pour accomplir la destinée maritime des îles Comores et contribuer à un développement économique et social durable.

La première partie de cette recherche sera consacrée au contexte actuel de la politique Maritime aux Comores sur le plan international et national. Dans la deuxième partie, il sera question de parler du développement d'une politique maritime durable aux Comores par l'élaboration d'une approche nouvelle qui s'adaptera aux éventuels changements nationaux et internationaux dans l'application de la CMB.

Première Partie : Le Contexte Actuel de la Politique Maritime aux Comores

Depuis son indépendance en 1975, les Comores ont cherché à hisser leur drapeau dans les instances régionales et internationales en vue de multiplier ses chances de réussites dans le processus de développement. L'Union des Comores appartient à l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI) et à la Ligue des Etats Arabes (LEA). Elle fait partie de la Commission de l'Océan Indien (COI)¹⁵ et du Marché Commun d'Afrique Oriental et Austral (COMESA)¹⁶ dont elle a rejoint la Zone de Libre Echange en 2006. A ces organisations régionales s'ajoutent les organisations internationales qui jouent un rôle non négligeable dans la vie politique et économique des Comores depuis son indépendance telles que l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), le Programme Alimentaire Mondiale (PAM), l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), etc.

L'incapacité de préserver un climat politique apaisé dans l'Union des Comores depuis son accession à la souveraineté en 1975 amenuise les espoirs de tirer profit de son appartenance aux ensembles régionaux et internationaux. Or la faible capacité technique à contrôler le domaine maritime comorien devrait se combler à travers les plans de développement inspirés par les commissions de ces organisations. Dès lors, il n'est pas étonnant que les Comores deviennent un lieu de convoitises non seulement pour les puissances coloniales à l'instar de la France, mais aussi pour les organisations régionales notamment l'Union Européenne. Les accords signés entre l'Union des Comores et l'Union Européenne en matière d'exploitation des ressources halieutiques et la présence de la France dans l'île comorienne de Mayotte sont la résultante de l'incapacité de

¹⁵ Accord de Port Louis, 1982, Création de la Commission de l'Océan Indien.

¹⁶ Marché Commun d'Afrique Oriental et Austral, 1993, Etats membres :L'Angola, le Burundi, les Comores, la République Démocratique du Congo, Djibouti, l'Egypte, l'Erythrée, l'Ethiopie, le Kenya, Madagascar, le Malawi, Maurice, l'Ouganda, le Rwanda, les Seychelles, le Soudan, le Swaziland, le Zimbabwe, la Zambie.

maîtriser son domaine et préciser ses convictions économiques et politiques futures pour un développement durable. Car les intérêts économiques que présente l'océan indien à des degrés divers et le prestige international des ZEE que se soit pour les Etats insulaires indépendants comme pour les anciennes colonies sont considérables.

Section 1. Le contexte Internationale

Lorsqu'en 1967 le représentant de Malte, Arvid Pardo, invite l'Assemblée Générale des Nations Unies pour donner au fond des mers et des océans le statut de patrimoine commun de l'humanité, c'est le point de départ d'une révolution non seulement dans le droit des espaces, mais aussi dans le droit international en général. Cette institution nouvelle dans le droit des espaces trouve ses fondements dans les évolutions technologiques et le climat idéologique et économique pendant les années 60 et 70, mais elle a aussi des implications d'une plus grande portée, puisqu'elle introduit dans le droit positif l'humanité comme sujet du droit international. Cette institution est la plus développée dans le droit de la mer, notamment par la CMB, qui prévoit à la mise en œuvre réelle d'un régime international de gestion des fonds marins, leur sous-sol et ses ressources. La révision de cette mise en œuvre par l'Accord de 1994, mine cependant ce régime d'exploitation dans l'intérêt de toute l'humanité.

Se trouvant au croisé de chemin de toutes les influences géostratégiques et politiques mais aussi économique de la part de l'ancienne puissance coloniale et de l'union Européenne, les Comores devrait trouver en cette CMB les nouvelles perspectives pour l'exploitation de son domaine maritime.

Mais dès l'accession à la souveraineté en 1975, les relations entre la puissance coloniale et les Comores vont changer peu à peu de nature et, l'appui technique attendu pour un aménagement institutionnel et juridique est avérée en deçà de tout espoir. Bien que les deux pays sont marqués par l'histoire, leurs relations restent encore affectées par ce contentieux de l'île de Mayotte que les Comores revendiquent son retour dans l'Union. Et les difficultés de s'engager au même titre que les autres nations africaines sur la scène politique internationale n'est pas un fait de hasard mais plutôt le manque des moyens d'accomplir les obligations internationales.

1.1 Les Conventions Internationales sur le droit de la mer

Les conventions internationales constituent les principaux instruments de la réglementation du domaine maritime. Mais celle dont son élaboration a impulsé une dynamique nouvelle dans les relations internationales est la CMB. L'enjeu que représente l'océan mondial a nécessité la mise en place des différentes conventions qui sont exclusives dans des questions pertinentes.

1.1.1 La CMB et les difficultés d'application

Les océans couvrent 73% de la surface de la planète et contiennent des ressources considérables pour les humains. Mais son immensité et les différents intérêts qu'il représente sont aussi la source des inconvénients de ce milieu.

C'est donc à Genève, en 1958, que se tient la première conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. De cette conférence, il en résulte quatre conventions:

- La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë ;
- La Convention sur la haute mer (convention sur la haute mer du 29 avril 1958 qui codifie les règles de droit international concernant la haute mer) ;
- La Convention sur le plateau continental (convention sur le plateau continental du 29 mars 1958 qui a pour objet de délimiter et de définir les droits des Etats à explorer les ressources naturelles du plateau continental) et ;
- La Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques.

Mais on ne pu arriver à une résolution sur l'étendue maximale des eaux territoriales et sur les limites des droits de pêche exclusif. Une seconde s'est tenue en 1960 (Genève), sans plus de succès sur ces dernières questions.

Suite à la remise en cause par les Etats nouvellement indépendants de certaines règles

posées par les textes adoptés à Genève, la troisième conférence sur le droit de la mer est convoquée par l'ONU. Celle-ci siège de 1973 à 1982 et débouche sur la signature à Montego Bay (Jamaïque) de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. L'originalité de cette troisième conférence par rapport aux deux premières, c'est qu'elle a une portée plus large qui fait d'elle un document référentiel dans les règlements des revendications maritimes et les questions de développement. De ce fait, la CMB établit un cadre juridique global régissant tous les espaces marins et les utilisations des ressources de la mer; c'est donc l'aboutissement à la compartimentation du droit de la mer en y ajoutant quatre zones maritimes :

- les eaux archipélagiques ;
- la zone économique exclusive ;
- les détroits navigables ; et
- les fonds des mers.

Il faut comprendre que cette évolution du droit de la mer et des revendications qui en ont issues répondait à des impératifs économiques et sociaux. Ainsi, le fait que la CMB traite toutes les questions se rapportant aux océans notamment sur l'utilisation accrue des ressources océaniques (poisson, pétrole et gaz offshore), le transport maritime et la protection de l'environnement, a fait de la mer une source à exploiter et à gérer et les Etats devraient s'imprégner de ce cadre juridique complet pour relever toute équivoque du milieu marin.

Mais force est de constater que l'application de la CMB par les Etats est émaillée par plusieurs difficultés politique et économique qui freine le suivi des protocoles relatifs à l'environnement, à la pêche et au transport maritime.

a. Au plan environnemental

Lorsque les Comores adoptent le 21 juin 1994 la CMB, c'était une manière d'exprimer sa volonté de se doter d'instruments juridiques adéquats pour pouvoir amorcer les questions relatives à une politique maritime par la définition des objectifs à travers un rapprochement constitutionnel des délimitations des espaces maritimes mais aussi

inscrire les questions environnementales dans un espace bien déterminé.

Mais le contexte des Comores en tant qu'Etat archipel demande une certaine souplesse pour éviter un chevauchement entre les questions relatives au droit en ce qui concerne les eaux archipélagiques qui relèvent d'un caractère spécifique au regard de la configuration et les questions de l'environnement marin dont la CMB doit servir de model aux spécialistes pour traiter d'une manière élargie les questions spécifiques du milieu.

Jusqu'à une date récente, les questions environnementales n'étaient pas inscrites dans les schémas de développement des Etats africains. Et l'idée d'intégrer les préoccupations environnementales dans les actions maritimes des Comores n'apparaissaient pas comme étant une action fondamentale dans le fonctionnement des institutions, par la voie de la responsabilité juridique. Car pour les acteurs du milieu marin, le concept environnement est du ressort des pays industriels qui ont battis leurs économies sur cet espace.

Les dangers que l'activité de l'homme inflige à la nature, les ressources naturelles qu'il prélève et leur utilisation qui endommage gravement le milieu naturel et la santé humaine sont à l'origine du mouvement de prise de conscience dans le monde entier. De nombreux textes et sources d'origines internationales intègrent de plus en plus cette préoccupation environnementale.

C'est donc pour des raisons de commodité que les préoccupations environnementales sous l'impulsion des conventions internationales vont se développer peu à peu aux Comores à travers la formation des Cellules locales. N'ayant pas un cadre juridique national référentiel, leurs efforts vont d'abord se concentrer sur des actions de moindre envergure notamment la collecte des ordures.

N'étant pas une question à caractère idéologique à laquelle au demeurant les responsables politiques pourraient fonder leurs ambitions, les techniques et les schémas qui devraient faire valoir le rôle aussi important de la question environnementale étaient mal cernés par l'administration et moins encore par le grand public qui n'aspire qu'à une chose, renforcer leurs techniques traditionnelles pour prélever les ressources nécessaires à leur subsistance.

Dès lors, le milieu marin auquel la CMB accorde une place importante dans ses Parties V, XI et XII en ce qui concerne sa protection et sa préservation ne pourrait pas échapper aux nombreuses dégradations (rejet des ordures ménagères, prélèvement des coraux et extraction du sable à des fins de construction).

Le document juridique auquel l'action environnementale va être mise en relief est la loi cadre du 6 octobre 1994 qui stipule que :

l'environnement est l'ensemble dynamique, dont la qualité et la vie dépendent de la complexité des relations existant entre ses divers éléments que sont tous les êtres vivants mais aussi le milieu ambiant, naturel ou artificiel, et ses ressources. Sa protection est d'intérêt général.¹⁷

C'est donc une manière de comprendre comment les dispositions relatives à l'environnement prennent place dans la CMB. Aujourd'hui, l'on peut s'en féliciter que la démarche entreprise par les Etats confère à la CMB un large champ d'application de sa réglementation pour la préservation de l'environnement et permet de mettre en exergue les aspects des différentes pollutions mais également des espaces avec lesquels l'homme apporte ces emprunts dans l'exploitation des ressources.

Mais en se développant donc à travers le droit conventionnel, le droit de l'environnement imprègne la faiblesse de ce droit qui dépend de la volonté des Etats parties.

Car un accord n'intègre l'ordre juridique de cet Etat qu'après une ratification par les organes compétents de cet Etat. Pour certains Etats africains, pour qu'une convention soit signée, elle doit subir le contrôle des instruments de la constitution avant de faire l'objet d'une ratification par le parlement. Pour les Comores, le traité doit être adopté par l'Assemblée et promulgué par le Président de la République.

Or, la question environnementale va au delà des frontières nationales, elle transforme les frontières des Etats et les dommages qui lui sont infligés pourraient toucher des Etats aussi bien concernés que d'autres. Et le fait que la CMB pourvoit plusieurs mécanismes

¹⁷ Loi-cadre n°94-01/PR relative à l'environnement, Article 1, Partie I.

de résolutions, rend encore vulnérable les Etats archipélagiques et les négociations politiques restent parfois le chemin emprunté par les Etats industrialisés sans aucune prise de conscience en terme de responsabilité juridique.

La CMB définit la pollution marine comme étant : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.¹⁸

Cette définition impose des obligations et prescrit des mesures de lutte contre la pollution.

- Les obligations imposées aux Etats parties

La première obligation définie par l'Article 192 du traité impose aux Etats à protéger et préserver le milieu marin. Cette obligation n'est pas nouvelle car elle renforce une règle coutumière observée dans les précédentes conventions (Convention de Londres, Convention Africaine pour la Conservation de la Nature et des Ressources Naturelles ou Convention d'Alger). Outre l'engagement de protéger et de préserver l'environnement, la CMB reconnaît la souveraineté des Etats d'exploiter leurs ressources « les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu ». ¹⁹

Ainsi, l'Article 194 de la même section prescrit aux Etats de prendre individuellement ou conjointement toutes les mesures compatibles avec la Convention et nécessaires pour

¹⁸ CMB, Partie 4, Article 1.

¹⁹ CMB, Partie XII, Article 193.

prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin quelle qu'en soit la source. Les Etats doivent aussi respecter le milieu marin des autres et doivent en outre lutter contre les sources de pollution du milieu marin et ne pas remplacer une pollution par une autre.

Enfin, l'obligation de protection et de préservation de l'environnement impose aux Etats d'adopter des lois et règlements pour préserver, réduire ou maîtriser la pollution marine. Outre, la protection, la préservation, la conservation, le droit de la mer impose aux Etats de coopération mondiale et régionale.

Les Etats coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration des règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales.²⁰

Il faut, à cet effet, relever que cette coopération implique une assistance aux Etats en développement en matière scientifique et technique. Elle signifie aussi une surveillance des risques des pollutions et l'évaluation des efforts des activités envisagés. L'appui financier accordé par la coopération Suédoise et le Gouvernement Norvégien à la Convention de Nairobi dans le cadre de sa mise en œuvre devrait aider les Gouvernements dont le niveau de développement est en dessous de l'indice recommandé, à formuler et mettre en œuvre des programmes de lutte contre la pollution marine en vue d'une protection et conservation convenable des ressources marines et côtières.

Dans ce cas de figure, comment formuler un programme de politique maritime si les plans d'action environnementale, celui relatif à la collaboration en matière de lutte contre la pollution en cas d'urgence et celui relatif aux aires protégées et à la faune et flore

²⁰ CMB, Article 197, Partie XII.

sauvages²¹ sont parfois négligés au sein de certaines administrations et quelques fois n'ayant pas les capacités financières requises pour leur suivi.

La majorité des programmes environnementaux mise en pratique par les Comores est dans certaine mesure l'œuvre du Ministère de l'Environnement et de la Pêche. Avant la promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement de 1994, la Convention de Nairobi se présentait comme un cadre juridique référentiel auquel les Comores avaient engagé leur volonté politique pour son application afin de lutter contre les dangers environnementaux auxquels sont confrontés. Mais encore une fois le planché des contributions pour un Etat faible financièrement réduit la chance de se doter des instruments de lutte contre la pollution marine. Ainsi, les Etats insulaires vulnérables qui reposent leurs espoirs en ce cadre juridique pour préserver leur milieu et qui constitue d'ailleurs la principale source de leur développement socio-économique seront exposés à toute sorte de pollution marine.

Aujourd'hui, il convient de rappeler que les initiatives prises par les programmes régionaux depuis l'entrée en vigueur de la CMB deviennent de plus en plus prioritaire aussi bien au niveau régional qu'international. Mais une prise de conscience au niveau des mécanismes impulsés par les Gouvernements sera effective en initiant des politiques intégrées où les acteurs les plus concernés seront à même en mesure de corriger leurs erreurs et apporter leur savoir- faire.

- les mesures de lutttes contre la pollution

Elles consistent à la mise en place des mesures répressives et de réparations d'une part et des mesures de lutte contre diverses formes de pollutions d'autre part.

L'Article 226 reconnaît un droit d'enquête à l'endroit des navires battant pavillons étrangers et situés dans la ZEE ou dans le plateau continental parallèlement à une pollution par immersion. Le navire peut être mobilisé en cas de risques de dommage inconsidéré pour le milieu marin d'une part et l'Etat peut réprimer l'infraction commise

²¹ Programme des Nations Unies pour l'Environnement, 2007, 5^{ème} Réunion Parties Contractantes à la Convention relative à la Protection, à la Gestion et la mise en valeur de l'Environnement Marin et Côtier de la Région de l'Afrique de l'Est.

en dehors de la mer territoriale si l'Etat du pavillon n'a pas engagé lui même les poursuites d'autre part et les Etats doivent prévoir les voies de recourt approprié quant aux mesures réparatrices.

Ainsi, la CMB maintient la compétence de l'Etat du pavillon mais consacre la compétence de l'Etat côtier pour lutter contre les pollutions de sa mer territoriale.

L'article 220 organise la répression de certaines infractions entourées de certaines garanties. Il faut cependant regretter que les dispositions relatives à la protection du milieu marin limite la compétence de l'Etat même si des mesures de précaution doivent être observées.

Les dispositions de la Convention relatives à la protection et la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploité par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque Etat prend les mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la convention.²²

Ce qu'il faut dire de cet article que la défense est préférable à la protection de l'environnement.

Concernant ces pollutions par les navires, la lutte contre la pollution s'intéresse aux lois et règlements que les Etats doivent adopter aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux, mais aussi pouvant être imposés aux navires étrangers dans un but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution.²³

²² CMB, Partie XII, Article 236.

²³ CMB, Partie XII, Article 211-2.

Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire navigant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7.²⁴

Quant à la pollution par immersion, il doit faire l'objet de prévention, de réduction ou de maîtrise.²⁵ Il est aussi traité de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins.

On se rend compte que cette définition donne un large éventail de tous les domaines, car les activités maritimes ne sont plus les seules à être mises en relief par la question de la pollution. On voit donc le souci accru de la Convention de prendre en considération la dimension environnementale au grand plan des préoccupations des Etats à travers leur domaine maritime. Il faut souligner que toutes les conventions précédentes ne traitaient le problème de pollution que d'une manière sectorielle et un type spécial de pollution, c'est le cas de la Convention de 1972.²⁶

Cette Convention n'évoquait pas les problèmes de rejets provenant directement ou indirectement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement en mer des ressources minérales provenant du fond des mers. A cela s'ajoute, le fait que les traités antérieurs à

²⁴ CMB, Partie XII, Article 220.

²⁵ CMB, Partie XII, Article 210-1.

²⁶ Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, le 29 décembre 1972.

la CMB se préoccupaient d'un type de pollution en particulier, mais encore comme dans l'exemple précité, leurs champs d'application étaient limités.

Aujourd'hui, la CMB joue un rôle déterminant pour la protection de l'environnement car elle fixe les mesures générales à respecter et définit les obligations, rôles et compétences de chacun des Etats parties.

Si au départ la question qui se posait était de savoir quelles sont les conventions internationales qui traitaient spécifiquement le problème de la protection du milieu marin, la CMB est apparue comme un cadre nouveau à l'environnement marin en réunissant toutes les pollutions marines dans un seul et même texte, et en donnant une très large définition de la pollution.

Depuis l'adoption en 1993 de la Politique Nationale de l'Environnement aux Comores, dont le principe de base est l'intégration de l'aspect environnemental dans le développement économique et social des Comores, la prise de conscience de la question environnementale suscite autant d'intérêt et fait partie des priorités du pays dans les actions du développement socio-économique.

b. Au plan de l'activité de pêche

Lorsqu'en 1982 les Comores ont adopté la loi relative à la délimitation de leur zone maritime, il a été stipulé que « l'Etat Comorien étend sa souveraineté à l'espace aérien sus-jacent aux eaux archipélagiques, aux fonds marins et au sous-sol correspondants, et aux ressources qu'ils contiennent ».²⁷

Ceci fait référence à la résolution de 1958 adoptée à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui a bien voulu prendre en compte la situation spécifique des populations côtières « des pêcheries côtières pour sa subsistance ou son développement

²⁷ CMB, Régime juridique des eaux archipélagiques des Comores, Article 1, op.cit p8.

économique [...] dans une région de la haute mer adjacente à la mer territoriale d'un Etat riverain [...] ».²⁸

En conciliant cette théorie à la pratique, les Comores ont participé à l'étude de faisabilité et mise en place d'un projet régional de développement de la pêche thonière à l'Océan Indien et à la création de l'Association Régionale Thonière de la Commission de l'Océan Indien. C'est donc une manière d'appliquer de façon légitime les actions de la CMB.

Mais la difficulté ne se situe pas dans la participation de toutes ces initiatives, plutôt à la manière avec laquelle les conventions dans ce domaine sont aperçues. D'abord sur la plan international, lorsque le concept de développement durable a été évoqué aux différents sommets notamment celui de la Terre à Rio de Janeiro au Brésil en 1992 et celui de Johannesburg en Afrique du Sud en 2002, c'était une manière de réactualiser le concept et insister sur le rôle et la responsabilité des Etats dans la gestion des ressources marines.

Car la tendance sur la surexploitation était une position fortement dominante chez de nombreux biologistes dont celle de Thomas Huxley en 1883 qui pensait que les grandes pêcheries maritimes ne pouvaient en aucun cas être affectées sérieusement par les prélèvements qui s'effectuaient.²⁹ Mais plus tard en 1953, les pêcheurs britanniques vont exercer une pression sur les décideurs qui seront amenés à entreprendre des enquêtes sur l'épuisabilité des stocks. A la fin des années soixante dix, des Etats industriels à l'exemple du Canada et conformément à la nouvelle convention des Nations Unies sur le droit de la mer vont imposer des mesures préventives sur les captures dont le but était de limiter les prises afin que le stock se reconstitue.

La CMB vient renforcer un principe fortement appuyé par des Etats maritimes et par les précédentes conventions, l'engagement de la Convention va donc s'inscrire dans les obligations relatives à la conservation mais aussi à la manière avec laquelle la ressource

²⁸ Résolution VI, Situations spéciales aux pêcheries côtières, 1^{ère} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, documents officiels, vol II, p.163.

²⁹ Président de la Royal Society et inspecteur de la pêche (tristement célèbre pour avoir affirmé que les ressources halieutiques étaient inépuisables) in Signaux précoces et leçons tardives : le principe de précaution 1896-2000, Série sur les problèmes environnementaux n°22, p.28.

doit être partagée. Ceci étant, avant l'adoption de la Convention, des obligations internationales avaient été établies en vue de conserver les ressources halieutiques, au moins dans les régions où il y avait une propriété commune.³⁰ On peut relever dans cette conservation des ressources halieutiques deux obligations, celles de la CMB et celles des Etats.

La CMB n'impose pas des obligations à l'intérieur de la mer territoriale ; elle stipule seulement que l'Etat côtier peut adopter des lois de conservation du poisson. Par contre l'Etat a une obligation de fixer le volume admissible des captures et de favoriser une exploitation optimale des ressources de la ZEE.

L'Etat côtier compte tenu des données scientifiques les plus fiables dont il dispose, prend des mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter que le maintien des ressources biologiques de sa ZEE ne soit compromis par une surexploitation. L'Etat côtier et les organisations internationales compétentes, sous-régionales, régionales ou mondiales, coopèrent selon qu'ils convient à cette fin.³¹

Cette obligation d'exploiter de façon optimale les ressources, renvoie à l'Etat côtier une autre obligation celle de mettre à la disposition des autres Etats le surplus qu'il se voit dans l'incapacité d'exploiter

[...] l'Etat côtier autorise d'autres Etats, par voie d'accords ou d'autres arrangements et conformément aux modalités, aux conditions et aux lois et règlements visés au paragraphe 4, à exploiter le reliquat du volume admissible ; ce faisant, il tient particulièrement compte des articles 69 et 70,

³⁰ Convention sur la Pêche en haute mer, note 3, Convention internationale concernant les pêcheries du Pacifique Nord, Tokyo, 1952, in Division du droit et du gouvernement février 1993, p.16.

³¹ CMB, Partie V, Article 61-2.

notamment à l'égard des Etats en développement visés par ceux-ci.³²

La CMB donne un large éventail sur la responsabilité des Etats côtiers en ce qui concerne l'exploitation des ressources, la protection et la préservation de l'environnement, la sécurité et la sûreté, la recherche scientifique mais aussi la coopération que se soit au niveau régional ou international.

Mais la difficulté réside au niveau des espèces non couvertes par la Convention à l'exemple des saumons ; à cela s'ajoute le fait que la Convention donne droit exclusif à l'Etat côtier dans sa mer territoriale. Ce qui insinue une lacune de conservation dans la collaboration des Etats concernés par la question. Toutefois, il faut souligner que la CMB n'agit pas en qualité de gendarme, elle établit des règles dans l'optique d'aider les Etats à promouvoir des législations nationales cohérentes, quitte au Etats de prendre les mesures nécessaires à son application.

La CMB accorde un droit souverain aux Etats d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement mais, ils doivent également coopérer au plan mondial et régional par l'intermédiaire des organisations internationales pour l'élaboration des règles et normes compatibles avec la Convention dans un but de préserver et protéger le milieu marin. Ceci implique une obligation aux Etats de la région de mettre en place des mécanismes sous-régionaux et régionaux pour mener à bien des activités se rapportant à leur domaine maritime.

Ceci renvoi en effet à la problématique des espèces chevauchants entre les frontières de deux ou plusieurs ZEE à l'instar des Comores et Madagascar qui ne sont pas Etats parties à la Convention.

La CMB reconnaît aux Etats côtiers le droit souverain exclusif d'exploiter, d'explorer, de conserver et de gérer des pêcheries dans une zone de 200 milles adjacente à leurs cotes. Par contre la CMB ne s'intéresse pas du moins ou ne traite pas la question relative aux droits des Etats à l'égard des stocks de poissons chevauchant et grand migrateurs en haute

³² CMB, Partie V, Article 62-2.

mer. Cette question restera pendant des années balbutiantes et vraisemblablement on pensait que l'extension à 200 milles de la ZEE était une condition préalable à la protection des stocks de poissons, mais pas suffisante. Aucune protection n'était garantie au-delà de la limite des 200 milles du fait que la majorité des activités de pêche se déroulaient, exceptés certaines espèces de grands migrateurs comme le thon, en deçà de cette mille. Pour la CMB, cela ne semble pas constituer un problème sérieux. Mais cette question a connu un revirement lorsque des flottilles étrangères vont exercer des activités de pêche non réglementées dans les zones non couvertes par les dispositions de la CMB.

Lorsqu'au début des années 1990, il a été constaté que les stocks de poisson diminuaient considérablement et reconnaissant également les lacunes de la CMB sur ce problème, une nouvelle session de la Conférence des Nations Unies sur les stocks chevauchants et les stocks de poisson migrateurs se tiendra et contribuera à amener la Conférence à une issue fructueuse. La Conférence des Nations Unies sur les stocks chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs est parvenu à un accord, conclu en Août 1995 et entré en vigueur en novembre 2001.

Cet accord de 1995 va donc jeter les bases d'une véritable consécration juridique dans le cadre de la conservation et la gestion des stocks de poisson chevauchants et grands migrateurs dans les zones de haute mer réglementées par les organisations régionales. Les dispositions de cet accord de 1995 accorde à l'Etat côtier ses pouvoirs de préserver les ressources naturelles et de développer les capacités qui lui permettra de vivre de l'exploitation de ses ressources.

Le principal avantage de cet accord de 1995, ce qu'il oblige les Etats à l'adoption des mesures de conservation et de gestion à l'égard de leurs espèces et à l'application d'une approche de précaution à la conservation, à la gestion et à l'exploitation des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (Article 5 et 6).³³ En ce qui concerne les espèces dont l'exploitation touche les Etats d'une même région, le cas de la Région de l'Océan Indien (Comores, Madagascar et Mozambique), l'accord oblige aux

³³ Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons migrateurs, Partie II, Article 5-e et 6-1.

Etats côtiers une coopération régionale afin d'assurer la conservation et de favoriser une exploitation optimale de la ressource. Le fait que certains n'ont pas intégré cette Convention à l'exemple des Comores et Madagascar réduit leur efficacité et ne donne pas trop d'espoir et pourtant c'est là leur rôle, la formulation des recommandations pour la gestion des stocks dans les eaux côtières et en haute mer (Voir annexe II-XII, accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention) .

Cet accord est d'autant plus intéressant pour les Etats qui n'ont pas les moyens techniques pour prendre des mesures nécessaires à la protection de leur ressource. Il est à noter que le fait que cet accord indique le rôle prépondérant des organisations régionales dans la gestion des ressources halieutiques démontre que les Etats de la région ont désormais le droit de mener de contrôle et faire respecter la réglementation de la pêche.

Sur le plan national, cet accord pourrait combler les lacunes d'application des législations nationales en ce qui concerne l'exerce des pêches par des navires étrangers dans les zones maritimes.

Aucun navire de pêche ne saurait être utilisé pour pêcher ou remplir une activité annexe de la pêche dans les limites de la ZZE des Comores telle que définie à l'article 7 de la loi n 82-015 relative à l'activité des Navires de pêche étrangers dans les zones maritimes comoriennes si ce n'est qu'en vertu et dans les termes d'une licence délivrée pour ce navire par le Ministre chargé des pêches.³⁴

Ce renforcement de dispositifs doit se suivre au niveau national, les différentes dispositions de l'accord de 1995 relatives à la conservation et gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs ne sont pas toutes appliquées au niveau des Comores du fait que les Comores ne sont pas un Etat partie de cet accord. Néanmoins des avancées significatives peuvent être observées au niveau des organes administratifs locaux qui ont mis des programmes d'inspection pour veiller à ce

³⁴ CMB, Article 3, Loi n°82-015 relative à l'activité des Navires de pêche étranger dans les zones maritimes Comoriennes.

que les parties contractantes puissent respecter les mesures adoptées et s'assurer des échanges des données fournies à cet effet. Cependant, les accords signés entre les Etats donnant à des étrangers l'accès à la ZEE ne permettent pas de conserver les ressources naturelles et développer les capacités nationales de vivre de l'exploitation de ces ressources.

C. Au plan du transport maritime

Le transport maritime auquel nous tentons d'analyser est celui lié à la responsabilité juridique des Etats vis à vis de leur droit exclusif sur la liberté de navigation. C'est donc le droit maritime qui, au sens large, est défini comme l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer. Le droit maritime international est un compromis séculaire entre la liberté des mers et l'extension maritime de la souveraineté territoriale. Ce droit a été analysé dans les conventions précédentes (Convention de Genève de 1958) et les principes de liberté de navigation en haute mer, réglementation de la piraterie, etc. ont été assurés. La CMB vient repenser la question en ce qui concerne la définition des espaces marins et la détermination de leurs usages. La mer est donc un espace de communication international et source de richesse. Une définition à la fois libérale et patrimoniale.

On peut à cet effet, rappeler que les règles du droit de la mer ne s'appliquent pas automatiquement de la même manière dans toutes les étendues d'eau du monde. Cette pensée est reprise dans les Articles 48 et 49 de la CMB.

Ainsi, dans sa partie IV, la CMB décrit les responsabilités des Etats archipélagiques en ce qui concerne les mesures de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la ZEE et du plateau continental³⁵, mais aussi de régime juridique des eaux archipélagiques³⁶ et de délimitation des eaux intérieures.³⁷

Le problème ici se pose différemment des Etats non archipels, car l'espace ainsi placé sous souveraineté de l'État archipel est marquée par le fait qu'il est un espace maritime de

³⁵ CMB, Partie IV, Article 48.

³⁶ CMB, Partie IV, Article 49.

³⁷ CMB, Partie IV, Article 50.

son propre genre et qui n'est considéré ni comme mer territoriale ni comme eaux intérieures. La CMB codifie un nouveau régime, celui d'eaux archipélagiques, dont le statut juridique est intermédiaire entre celui des eaux intérieures et de mer territoriale. La liberté de navigation étrangère y est garantie mais aussi restreinte par la nouvelle notion de libre passage archipélagique, instauré par la CMB: l'État archipel définit les routes de navigation obligatoire pour les navires, dans la traversée du polygone archipélagique.³⁸

l'Etat archipel est un Etat constitué entièrement par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles (Art.46-a). Quant à l'archipel, c'est un ensemble d'îles, y compris des parties d'îles, les eaux attenantes et les autres éléments naturels qui ont les uns avec les autres des rapports si étroits qu'ils forment intrinsèquement un tout géographique et politique, ou qui sont historiquement considérés comme tels.³⁹

Dans cette conception, le principe qui doit régir la liberté de navigation dans les eaux archipélagiques est celui qui a été cité dans l'Article 53. Cependant, il faut regretter que la CMB n'a pas tenu compte des vulnérabilités des Etats archipels en terme de sécurité ou sûreté lorsqu'elle donne droit de passage dans les eaux archipélagiques en temps de paix mais aussi en période de conflit. Il n'est secret pour personne que les îles sont les lieux d'infiltration de toute sorte de produits prohibés et le manque des moyens pourrait engendrer d'autres problèmes dans les Etats archipels à l'exemple des Comores.

Ces conventions internationales destinées à la réglementation du milieu marin ont été à l'origine de la création d'un certain nombre d'institutions spécialisées des Nations Unies. Ce qui sous-entend une insuffisance réglementaire dans certains secteurs de l'espace maritime. Pour combler ce vide juridique, certaines organisations sous-régionales ont adopté des politiques propres à leur région dans un souci d'harmoniser les règles et réglementations en matière de transport multimodale, c'est le cas des Etats de la

³⁸ CMB, Partie IV, Article 53.

³⁹ CMB, Partie IV, Article 46 (b).

MERCOSUR, des Etats de la Communauté andine mais aussi des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

La plus importante organisation qui, depuis sa création a soufflé une nouvelle dynamique dans les dispositions relatives au droit maritime est l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cette organisation va essayer de résoudre les problèmes liés à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

1.1.2 L'OMI⁴⁰

L'Organisation Maritime Internationale est une institution ou agence spécialisée de l'ONU, au même titre que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui traite aussi de questions d'intérêt à dimension mondiale. Le principe de mettre en place cette Organisation est né de treize Etats suite au naufrage du TITANIC en 1912. Une conférence internationale réunissant ces pays, mettra au point un projet de Convention qui serait appelé Sécurité de la vie en mer (Safety of Life at Sea ou SOLAS) sans la guerre.

L'intention de cette Conférence était claire. Il s'agit de résoudre deux problèmes majeurs : celui de moyens de sauvetage, de manière à ce qu'il y ait une place par personne dans la drôme et celui de l'harmonisation des veilles des installations de radiocommunications.

A noter que cette conférence s'était tenue sous l'égide de la "commission consultative et technique des communications du transit" de la Société des Nations (SDN).

Lorsqu'en 1948, lors de la conférence de l'ONU à Genève, est créée l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale et dont le fonctionnement ne commença que dix ans plus tard, c'est le début d'une ère nouvelle. Les conventions qui semblaient intouchables à cause des compétences limitées de l'OMCI, vont être amendées en 1975 et rentrées en vigueur en 1982 ; c'est en ce moment que sera défini le rôle de l'OMI.

⁴⁰ Article paru dans la revue "Navigation", volume 50, N°197, janvier 2002, sous la signature de l'Administrateur Général des Affaires Maritimes J.L. GUIBERT.

1.1.2.1 rôle de l'OMI, membres et organes

Le rôle important de l'OMI a permis le renforcement de la sécurité des opérations maritimes à l'échelle mondiale plutôt que par Etats. Ce rôle consiste à :

- instituer un système de collaboration entre les Gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages Gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées à ces objectifs ;
- encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les Gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination ;
- examiner les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime ;
- examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout membre, organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies et faire des recommandations à leur sujet ;
- faciliter l'échange de renseignements entre Gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation ; et
- élaborer des projets de conventions, d'amendements, d'accords et autres instruments appropriés, de les "recommander" aux Gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoquer les conférences qu'elle juge nécessaires.

Comme on le voit, l'OMI a un rôle essentiellement réglementaire et normatif à travers ses conventions et autres instruments devenus obligatoires (adoption par plus des deux tiers des États membres).

Mais elle ne peut obliger les États à incorporer ces textes dans leur corpus législatif et réglementaire (encore moins quand il s'agit de résolutions, voire de circulaires) et s'assurer elle-même de l'application de ces textes.

Ainsi, on distingue les Etats membres, actuellement au nombre de 159, plus 2 Etats associés qui, pour la plupart, ont un représentant permanent auprès de l'Organisation et qui envoient des délégations dans les différents organes et les organisations non Gouvernementales, à statut consultatif auxquels l'OMI a souvent recours, notamment pour l'élaboration des règles techniques : sociétés de classification, organismes normatifs, etc.

Pour ce qui est des organes, l'OMI est composée de 2 organes dont l'Assemblée et le Conseil.

L'Assemblée est l'organe directeur de l'organisation, il rassemble les représentants de tous les Etats membres, en principe tous les 2 ans, mais peut les convoquer pour une Assemblée extraordinaire. Cette Assemblée approuve le programme de travail, vote le budget, élit les membres du conseil et émet des résolutions.

Le Conseil est composé de 32 membres (40 après ratification d'un amendement en cours) élus pour 2 ans et répartis en trois collèges dont 8 représentants les États les plus impliqués dans le transport maritime international, 8 concernés par le commerce maritime international, 16 parmi les autres, ayant des intérêts dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection assure la représentation de toutes les zones géographiques les plus importantes dans le monde.

Pour persuader les Etats de la nécessité de se conformer aux règles inscrites par l'OMI, 5 Comités ont été mis en place en vue d'assurer le suivi. Il s'agit en effet du :

- Comité de la Sécurité Maritime (CSM) qui suit les questions ayant trait aux aides à la navigation, à la construction et aux équipements des navires, à la prévention des abordages, au transport des marchandises dangereuses, à l'information nautique, au sauvetage et à l'assistance et aux effectifs, tant dans les conventions, dont principalement

SOLAS, (v. ci-après) et leurs amendements que les codes, les directives et les résolutions. Il est "assisté" par neuf sous-comités, dont le comité de sécurité de la navigation (NAV), qui suit plus particulièrement les questions relatives à l'organisation du trafic, le comité de radiocommunications (SMDSM), le comité de recherche et sauvetage (COMSAR), le comité de formation, certification et veille (STW), le comité de marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC), conception et équipement de navires (DE), le comité de sécurité incendie (FP), le comité de stabilité et lignes de charge, et sécurité des navires de pêche (SLF), le comité de liquides et gaz en vrac (BLG) et le comité d'application des instruments par l'État du pavillon (FSI), créé pour "tenter de pallier" l'impossibilité pour l'OMI de vérifier l'application de ses règles ;

- Comité pour la Protection de l'Environnement Marin (MEPC), il est chargé de toutes les questions environnementales, assisté en tant que de besoin par les sous-comités cités ci-dessus. Il "gère" plus particulièrement la Convention MARPOL 73-78 ;

- Comité Juridique, créé en 1967, à la suite du naufrage du TORREY CANYON, il est naturellement saisi de tous les problèmes juridiques, notamment de cohérence entre les différents instruments, et notamment la CMB;

- Comité de la Coopération Technique, créé en 1969 et "régularisé" en 1984, ce Comité a pour vocation d'aider, par voie d'experts, tous les Etats qui en font la demande, de manière à leur faire ratifier les conventions, à en intégrer les règles dans leur système juridique, à se doter des moyens propres à en assurer l'application (centres de sauvetage, inspection des navires, enquêtes après accidents, etc.) ; et

- Comité de la Facilitation, créé en 1972 et en cours "d'officialisation" depuis un amendement de la convention FAL (Convention sur la Facilitation de Trafic Maritime International) de 1991. Ce Comité a pour but de simplifier les formalités maritimes pour (essayer de) réduire les distorsions et déséquilibres concurrentiels entre Etats membres.

A ces comités s'ajoute le Secrétariat, organe permanent qui assure le fonctionnement de l'OMI. Il se trouve au siège de l'Organisation, à Londres, sous l'autorité d'un Secrétaire Général élu pour 4 ans, renouvelables, par le conseil ; 300 fonctionnaires y sont affectés.

Ces fonctionnaires sont répartis entre les différentes divisions correspondant aux Comités, la division des conférences et les différents services : traductions, publications, administration interne etc. S'agissant plus particulièrement des Comités (et sous-comités), le Secrétariat prépare et exécute le programme des réunions des différents organes sur la base moyenne d'une semaine par an pour chacun, reçoit puis rediffuse à tous les États membres, les documents élaborés par certains d'entre eux, prépare et encadre (secrétariat proprement dit) toutes les réunions des différents organes, ainsi que les différents groupes de travail (généralement trois) et de rédaction qu'ils sont amenés à former, et prépare et diffuse les rapports de ces réunions, rapports qui remontent ensuite, en tant que de besoin, la chaîne organique.

1.1.2.2 Les Principaux Instruments de l'OMI

Ces instruments sont composés des Conventions et règles :

Les Conventions n'entrent en vigueur qu'après ratification par les deux tiers au moins des États membres, tout comme ses amendements (éventuels), "explicites" ; et

Les règles qui lui sont annexées et adoptées de la même manière, mais peuvent être amendées "tacitement" et entrées ainsi en vigueur deux ans après, sauf oppositions.

Parmi les principales Conventions, on peut citer :

- SOLAS (International Convention for the Safety of Life At Sea ou Convention Internationale sur la Sécurité de la vie en mer) 74 / Protocoles 78 et 88, amendée, qui comprend et couvre maintenant: les dispositions générales, la construction (compartimentage, stabilité, machines et installations électriques, prévention et extinction des incendies), les engins et dispositifs de sauvetage, les radiocommunications, la sécurité de la navigation, le transport de grains et de certaines autres marchandises, le transport des marchandises dangereuses (code IMDG), la sécurité des navires à propulsion nucléaire, la sécurité de gestion des navires (code ISM), la sécurité des navires rapides (code HSC), les mesures spéciales propres à améliorer la sécurité des navires (inspections).

L'objectif de cette convention est de fixer des normes minimales pour la construction, l'équipage et l'exploitation des navires, compatibles avec la sécurité. Le texte de

référence de cette Convention est celui de 1974 parce qu'il contient tous les amendements adoptés jusqu'alors, mais aussi parce que la nouvelle procédure visant à faciliter l'adoption de modifications y a été introduite ;

- LL 66 ou Convention sur les lignes de charge / Protocole 88, amendée. C'est la convention sur les lignes de charges qui, notamment par le calcul, permet de déterminer l'enfoncement maximum admissible d'un navire par détermination d'un franc bord (hauteur minimum entre le livet du pont de franc bord et la ligne d'enfoncement maximum, fonction de la zone et de la saison de navigation). Elle est applicable aux navires de plus de 24 mètres ;

- COLREG 72 amendée. C'est la convention qui fixe les règles de route, de manœuvre (priorités) et de signalisation pour prévenir les abordages. Elle est applicable à tous les navires sans exception (y compris les navires de pêche et de plaisance) ;

- STCW 95 amendée (Seafarer Training, Certification and Watch Keeping). Convention qui vise essentiellement à fixer des niveaux de formation minimum et les conditions de veille ou encore Convention Internationale sur les Normes de Formation, Certification et Navigation pour Marins. La Convention STCW était la première à établir des exigences de base sur la formation, la certification et watchkeeping pour des marins au niveau international. La révision avait comme but de clarifier les normes de compétences requises, d'introduire des prescriptions en matière de qualification des instructeurs et des évaluateurs, d'offrir une plus grande souplesse dans la répartition des fonctions à bord du navire et ainsi d'élargir les perspectives de carrières des gens de mer ;

- STCW - F 95 - Pour les pêcheurs. Cette Convention concerne les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille. L'OMI a développé, en collaboration avec la FAO et l'OIT, un certain nombre d'instruments non-obligatoires. Ces instruments concernent les documents pour des Conseils sur la Formation des Pêcheurs et la Certification et le Code révisé de Sécurité pour Pêcheurs et Navires, 2005 et les Directives Volontaires pour la Conception, la Construction et l'Équipement de Petits Navires de Pêche, 2005 ;

- SAR 79 amendée - (Search and Rescue). Convention portant organisation du sauvetage, en liaison avec l'OACI, notamment en ce qui concerne les procédures (manuel IAMSAR - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue). Cette Convention vise à établir un plan international de recherche et de sauvetage maritimes qui répond aux besoins des personnes en détresse en mer ;

- MARPOL 73/Protocole 78, amendée. Convention visant la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures mais aussi de la pollution due aux produits chimiques, d'autres substances nuisibles, aux ordures et aux eaux usées. Elle réduit la quantité d'hydrocarbures qui peut être rejetées à la mer par les navires et interdit absolument de tels rejets dans certaines zones écologiquement vulnérables. Le Protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL de 1973 reprend en fait la Convention antérieure et l'instrument combiné est communément appelé MARPOL 73/78. Cette Convention rentre en vigueur en octobre 1983 et a fait l'objet de plusieurs amendements ;

- SALVAGE 89. Cette Convention uniformise les règles relatives à l'assistance en mer. Elle remplace une convention sur la loi de sauvetage adopté à Bruxelles en 1910 qui stipulait le principe selon lequel un *salvor* est seulement récompensé pour des services si l'opération est couronnée de succès.

Force est de constater que l'ensemble des mesures de sûreté adoptées par l'OMI a notamment abouti à apporter des modifications de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS). Ces modifications ont permis d'inclure la question de la sûreté des navires et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Ce code énonce non seulement les mesures obligatoires que doivent prendre les Etats contractants, les armateurs et les ports mais aussi les mesures volontaires destinées à renforcer la sûreté maritime. Il faut rajouter que la Convention de Londres, instrument juridique contraignant et efficace sur certains domaines, comme l'interdiction de l'immersion de déchets radioactif, ne l'est pas en matière d'exploitation de pétrole. Les pollutions générées par l'exploitation de pétrole offshore ne sont pas régulées par aucun texte international. Cette anomalie comme disait

Bruno Rebelle⁴¹ (Directeur de Greenpeace France), n'est rien que le produit fortuit de quelque hasard de l'histoire des négociations internationales qui aurait omis d'inscrire ce sujet à leur ordre du jour.

Si la création du sous-comité sur "l'application des instruments par l'État du pavillon" (FSI), il y a une dizaine d'années, visait (un peu) à combler cette lacune, il apparaît que le mieux qu'il ait pu faire ait été de favoriser la mise en place d'accords régionaux (MoU) visant à faire assumer cette tâche, de façon harmonisée et non discriminatoire, en fait par les Etats du port (Port State Control ou PSC).

Les règles les plus pertinentes vont donc concerner la mise en place d'un Contrôle de l'Etat du Port appelé PSC. Le PSC ou Contrôle de l'Etat du Port est l'inspection de bateaux étrangers dans des ports nationaux dans le but de vérifier que la condition du bateau et son équipement observe les exigences de conventions internationales et que le bateau est équipé et exploité en conformité avec des lois internationales applicables.

Mais force est de constater que toutes les règles ne sont pas appliquées, ce qui fragilise le principe de ce contrôle. Si tous les Etats de drapeau exécutent leurs devoirs de maintenir leurs bateaux dans les normes équivalentes aux conventions internationales, le besoin du Contrôle de l'Etat du Port ne serait pas demandé.

A cet égard, des accords sont signés dans différentes zones du monde pour contrôler les navires qui, de plus en plus nombreux, passés sous pavillon de libre immatriculation, commencent à présenter de sérieuses défaillances techniques, faute de maintenance.

Aujourd'hui, il existe deux types de politiques de PSC : l'une est unilatérale et l'autre est régionale.

Habités à faire cavalier seul, les Etats Unis ont adopté une démarche unilatérale qui leur permettent de multiplier les contrôles sur les navires étrangers touchant les ports américains. Avant l'arrivée de son navire dans un port américain, l'armateur doit faire parvenir une déclaration d'arrivée mentionnant les équipements de navigation, les avaries

⁴¹ REBELLE. B, 1999, Audition paru in Rapport d'information n°1859 sur le rôle des compagnies pétrolières dans la politique internationale et son impact social et environnemental, p 150.

de la cargaison, ainsi que les taux de fret pratiqués. Ce n'est qu'après avoir analysé tous les risques que le capitaine du port autorise ou non l'entrée du navire dans le port. Il faut souligner que cette démarche unilatérale typiquement américaine, « est dictée par des considérations à la fois géographique, économique et politique ».⁴²

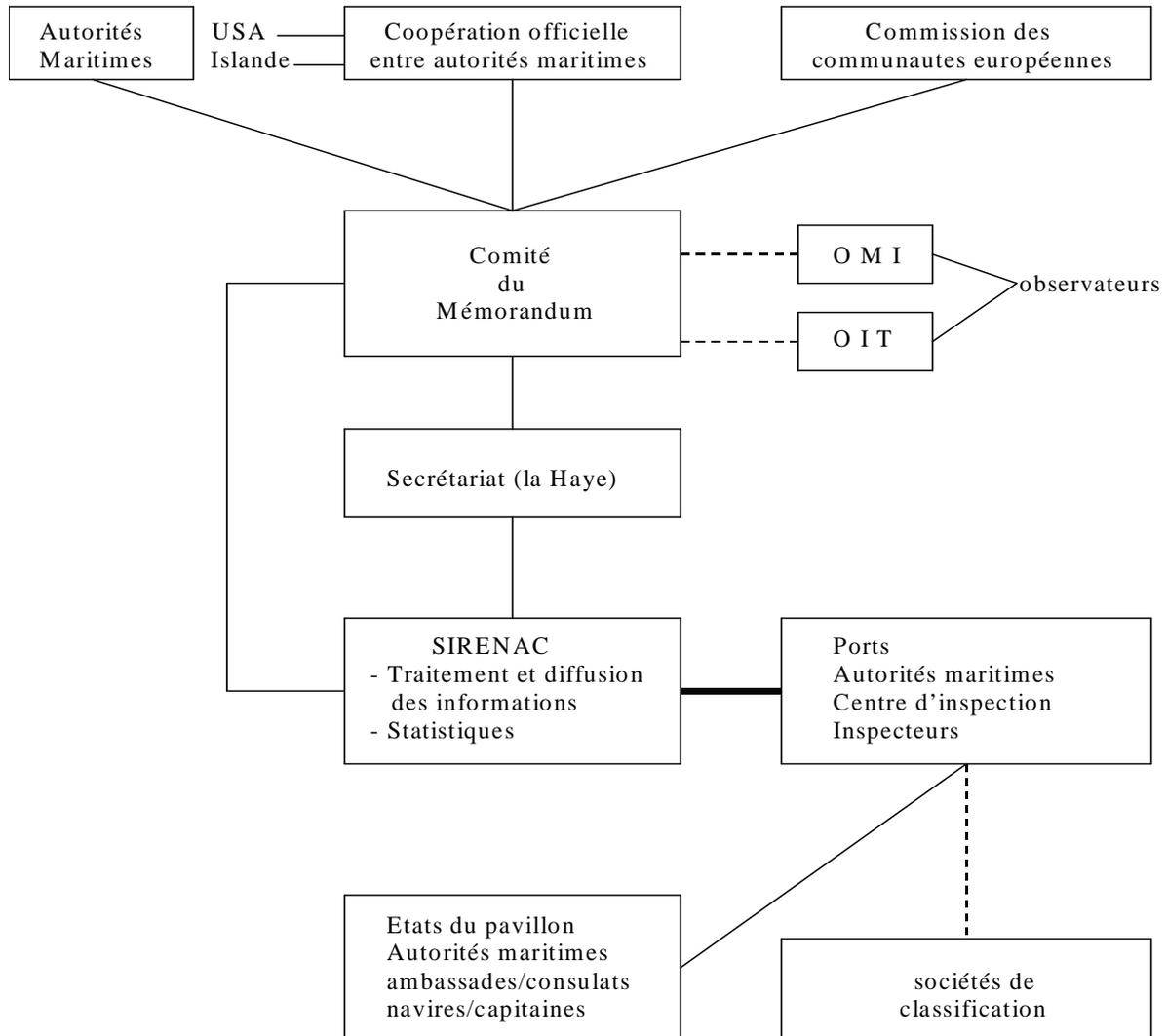
L'approche régionale concerne les Etats du Nord et le Canada, MoU de Paris.⁴³ Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port a été signé à la Haye et étendu à Paris en janvier 1982 (MoU de Paris). Cet accord qui réunit aujourd'hui 18 Etats a comme objectif la mise en commun des moyens et la coordination des efforts pour accroître l'efficacité et la fréquence des contrôles. Le schéma ci-dessous nuance bien la stratégie mise en place par le MoU de Paris pour le Contrôle du Navire par l'Etat du port.

⁴² OUHADJ. S, 1999, la mise en œuvre de l'ISM CODE par les Compagnies maritimes, CDMT, pp 73-75.

⁴³ Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Portugal, Suède, Canada et Norvège, Russie en 1996 et Croatie en 1997.

MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE
DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT
PARIS MoU

SCHEMA D'ORGANISATION



Source :OUHADJ.S, la mise en œuvre de l'ISME code par les compagnies maritimes, p76.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Le Mémorandum ne constitue en aucun cas une convention et n'apporte pas des nouvelles normes techniques, il est constitué par les Conventions de l'OMI relatives à la sécurité. Ce schéma d'organisation de MoU confirme le travail sérieux effectué par les Etats du Nord pour assurer la sécurité des ports. Ces attentes se généralisent en Amérique Latine, en Asie-Pacifique, aux Caraïbes et en Méditerranée.

La première signée en 1992 est l'accord latino américain de Vina del Mar qui regroupe l'Argentine, le Brésil, le Chili, le Cuba, le Mexique, le Panama et l'Uruguay rejoints ensuite par la Colombie, l'Equateur, le Pérou et le Venezuela. Ces Etats se sont fixés un objectif de 15% d'inspections par an et par Etat.

La deuxième attente MoU de Tokyo signée en 1993 concerne l'Australie, le Canada, la Chine, le Japon, l'Indonésie, la République de Corée, les îles Fidji, la Malaisie, la Nouvelle Zélande, la Nouvelle Guinée, les Philippines, la Russie, le Singapour, la Thaïlande, le Vanuatu, le Vietnam et les îles Salomon. L'objectif de cet accord est l'inspection d'un taux annuel de 50% des navires qui touchent les ports de la région.

Pour ce qui est de la Caraïbe, le Mémorandum a été signé en 1996 par 9 Etats de la région. L'objectif de cette attente consistait à mettre au point un code contenant une série de règles à respecter.

Quant au Mémorandum de la Méditerranée signé en 1997 à Malte par l'Algérie, Chypre, l'Egypte, l'Israël, Malte, le Maroc, la Mauritanie, la Turquie et la Tunisie s'était donné comme objectif d'atteindre un taux de contrôle de 15%.

Il convient de souligner que la question de la protection des espaces marins et leurs usagers par les conventions internationales devrait être appréhendée comme un tout indivisible, mais cette multitude d'accords démontre le caractère reprochable d'instaurer un instrument universel pour un objectif commun.

1.1.3 La CNUCED et la réglementation internationale sur le transport maritime

L'accession des Etats africains à l'indépendance a marqué un tournant décisif dans le secteur maritime. Les jeunes Etats, cherchant à définir les bases de leurs politiques maritimes, vont être relayés par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) qui jouera un rôle important dans les préoccupations de ces nations en développement. C'est ainsi que dès sa première session en 1964, la CNUCED va se préoccuper des questions de transport maritime. Avec la déviation de la vocation de l'OMCI, la CNUCED va devenir la plus grande institution internationale en matière de transport maritime et les conventions constituent les principaux instruments de réglementation.

Lorsque la CNUCED va lancer son "Nouvel Ordre Economique International" selon lequel les Etats en développement recevraient la garantie de pouvoir participer aux activités économiques et qu'un programme de transfert de technologie leur permettrait de démarrer et réduire sensiblement l'écart qui les séparait des Etats industriels. On voit donc à travers cette initiative une ouverture des Etats en voie de développement dans le transport maritime.

[...] le nouvel ordre maritime à l'établissement duquel s'appliquent les efforts actuels n'a pas seulement pour but de modifier fondamentalement le droit public de la mer par la redistribution des espaces maritimes, l'appropriation ou l'internationalisation des ressources. Il tend parallèlement à procurer aux pays en développement une part plus substantielle dans le commerce maritime mondial.⁴⁴

La démarche donc de la CNUCED pour l'élaboration d'un instrument juridique international pour réglementer les conférences maritimes s'inscrivait dans la logique de suspendre toutes formes d'inégalités entre les Etats.

⁴⁴ LUCCHINI. L., « les Conférence d'armateurs », in Aspects actuels du droit international des transports, actes du colloque (Mans) de la Société française pour le droit international, A. Pedone, p.349.

Mais les espoirs nés des objectifs globaux fixés par la CNUCED ne vont pas se concrétiser dans les Etats africains malgré la création d'armements nationaux et la mise en place des mesures visant à leur assurer leur part du trafic. La politique maritime du principal partenaire du continent africain, l'Union Européenne, va très vite voler en éclats les espoirs suscités par cette initiative. Alors que les Etats en développement ne pouvaient trouver meilleur que la CNUCED pour exprimer leurs vœux de participer équitablement au trafic maritime international.

Dans cette situation des tensions et de rapport de force entre le Nord et le Sud, l'Assemblée Générale de l'ONU, sous les auspices de la CNUCED, va convoquer en 1972 une Conférence « afin d'examiner et d'adopter une convention ou tout autre instrument multilatéral ayant force obligatoire, relatif à un code de conduite des conférences maritimes ».⁴⁵

La Convention, à travers le Code de Conduite, établit un ordre qui donne droit à toute compagnie nationale d'être membre d'une conférence maritime assurant le trafic extérieur de son Etat pourvu qu'elle prouve sa capacité à assumer. La clef de répartition va être instituée suivant la règle dite 40/40/20, c'est à dire 40% du volume et du fret des cargaisons reviennent à chaque armement situés aux extrémités de la route maritime objet du trafic et les 20% restants aux armements tiers.⁴⁶

Mais l'application de cette convention va faire surgir les premières difficultés du fait des réserves exprimées par les européens car, ils ont exprimé les vœux de voir la part du trafic (40%) revenant à un Etat membre distribué entre les armements de tous les autres Etats membres participant au trafic.

Les occidentaux estiment que le champ d'application du code de conduite ne s'applique qu'aux conférences maritimes. Les autres, généralement les pays en développement, soutiennent que le domaine d'application du code comprend l'ensemble du trafic de lignes régulières

⁴⁵ ASSONITIS. G, 1991, « Réglementation Internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED », PUF, p7.

⁴⁶ AVANI.P, 2000, le rôle de la CNUCED en matière de transport, p 9.

c'est-à-dire les cargaisons transportées et par les lignes régulières indépendantes.⁴⁷

A travers ce Nouvel Ordre International, l'Afrique cherche des voies et moyens pour avoir un accès garanti du transport maritime international pour les lignes nationales, notamment en généralisant l'application d'un système de répartition des cargaisons non seulement pour les lignes de conférence mais aussi pour les armements confédérés et même parfois pour le vrac.

Or l'inadaptation aux principes libéraux qui régissent les relations maritimes africaines avec l'Union Européenne, la Conférence Ministérielle des Etats Africains de l'Ouest et du Centre était obligée de s'adapter à l'ouverture des marchés maritimes dans la région. La Convention relative à un code de conduite prévoit une convocation d'une conférence de révision cinq ans après son entrée en vigueur.⁴⁸ Convoquée une première fois du 31 octobre au 18 novembre, la conférence s'est soldée par un échec avant de reprendre ses travaux le 21 mai au 7 juin 1991.

On retiendra de cette conférence que le Nouvel Ordre Economique Mondial n'était pas du goût des puissances occidentales qui sentaient leur hégémonie menacer. Les efforts déployés par les Nations Unies pour faciliter la participation des Etats en développement aux échanges internationaux se sont heurtés par un certain nombre de difficultés dont la plus importante est la quasi inexistence des moyens des transports pour certains et la disparition des entreprises de transports pour les autres.

Conscientes de l'importance de l'enjeu que revête l'industrie maritime pour les Etats en développement, les Nations Unies voulaient éviter la restauration d'un ordre maritime libéral que les puissances maritimes appelaient de tous leurs vœux. Car la confrontation entre les puissances traditionnelles et les Etats du tiers monde lors de la création de l'OMCI a finalement changé les objectifs et on retiendra que la reconnaissance d'adopter des mesures protectrices pour l'industrie maritime des Etats en voie développement fut un échec.

⁴⁷ ASSONITIS.G., op. cit. p 83.

⁴⁸ Convention des Nations Unies de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes, Article 52 (1).

1.1.4 La Banque Mondiale

Le rapport de 1995 de la Banque Mondiale sur les perspectives économiques affirme que la mondialisation de l'économie profitera à tous les pays, qu'il soit en développement ou industrialisés. Elle correspond à un libéralisme international tous azimuts qu'il ya cependant lieu de gérer et sans doute de traiter différemment en fonction de degré de libéralisation et de privatisation déjà atteint dans les pays.⁴⁹

Mais, aujourd'hui cette confirmation donne une impression prétentieuse qu'ambitieuse en raison de la domination des grands groupes occidentaux qui ne cessent d'envahir les espaces maritimes africains. On citera l'échec de la conférence de l'OMC de 2003 au Brésil.

L'Accord Général sur le Tarif Douanier et le Commerce (GATT) est la première instance internationale à avoir envisagé la libéralisation des échanges maritimes à l'échelle planétaire lors du dernier cycle de négociation de l'Uruguay Round. Pour la Banque Mondiale, son implication dans le processus de libéralisation du transport maritime remonte en 1992. C'est encore la Banque Mondiale en collaboration avec la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC) qu'organisa entre le 23 et le 26 juin 1992 « la Table ronde de Cotonou au Bénin sur les services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ». Cette conférence a permis aux Etats membres de parler des questions relevant de leur politique maritime et des évolutions importantes intervenues dans le secteur.

A cet effet, les instances internationales telles que la Banque Mondiale, la CEE vont soutenir la nécessité d'une libéralisation du transport maritime dans la région en vue d'améliorer la compétitivité. Cette initiative sera également appuyée par l'OMC conformément à la disposition prise dans l'Article III qui prévoit une coopération entre celle-ci et les institutions internationales notamment la Banque Mondial et le Fond

⁴⁹ Rapport Banque Mondiale, 1995, Perspectives Economiques.

Monétaire International (FMI).

Ainsi, les trois responsables des institutions précitées ont déclaré ceci :

l'occasion est offerte d'accroître la contribution du commerce à l'activité économique globale dans la décennie à venir, en garantissant une plus grande stabilité grâce à l'actualisation et aux renforcements des règles commerciales multilatérales et à la libéralisation des échanges commerciaux dans tous les secteurs.⁵⁰

La consécration de cette coopération entre les grandes institutions internationales a été donnée lors de la première Conférence Ministérielle de l'OMC tenue à Singapour du 9 au 13 septembre 1996. Dans cette réunion, on retiendra la détermination et la volonté affichée de ces trois organisations à renforcer d'avantage la collaboration dans l'élaboration des politiques économiques globales dont celle de la libéralisation des échanges internationaux. Parmi les mesures prises on notera celle relative à l'abandon du principe de réservation de cargaisons basé sur le partage de 40/40/20 issu du code de conduite des conférences maritimes.

Mais cette batterie de mesures n'a pas apporté les résultats escomptés car les investisseurs étrangers et privés qui ont profité de la levée des mesures de protections ont forcé grand nombre des sociétés africaines soit à la privatisation soit à la disparition. Ce qui n'a pas eu des effets attractifs sur le plan de la restructuration des politiques maritimes africaines au lendemain de la dévaluation du franc CFA. Les Comores étant arrimés aux principes de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre n'ont pas échappés à cette crise continentale et la Société Comorienne des Ports et des Transports Maritimes (SOCOPOTRAM) disparaîtra pour laisser la place à l'Autorité Portuaire des Comores (APC).

⁵⁰ SEROSSIE.R., Cité par NDJAMBOU E, in le Transport Maritime dans le cadre des relations entre France et les pays membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre, p 331.

1.1.5 FAO

L'adoption en 1982 de la CMB a permis de définir un cadre nouveau pour une meilleure gestion des ressources marines. Le nouveau régime juridique des océans conférait aux États côtiers des droits et des responsabilités en matière d'aménagement et d'utilisation des ressources halieutiques dans leurs zones de juridiction nationale, qui représentent quelques 90% des pêches marines du globe.

Et depuis sa création en 1945, l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) a toujours joué un rôle de chef de file dans les efforts internationaux contre la faim. Mais de ces missions traditionnelles, la FAO crée en 1965 un organe subsidiaire lors de sa 13^{ème} session appelé Comité des pêches (COFI).⁵¹ Ce dernier aura comme objectif d'encadrer les efforts de la communauté internationale visant à assurer la transition vers une pêche responsable.⁵² Il traite de façon périodique les grandes questions intéressant les pêches et l'aquaculture mondiale et formulant des recommandations adressées aux Gouvernements, aux organes régionaux des pêches, aux ONG, aux travailleurs du secteur des pêches, à la FAO et à la Communauté Internationale.

Ainsi, la surexploitation des stocks de poissons, les pertes économiques importantes, les dommages considérables subis par l'environnement et les conflits internationaux pour la gestion et le commerce des produits halieutiques portent atteinte à la durabilité des espèces et à leur contribution dans l'approvisionnement alimentaire. Au vu de toutes ces menaces, une solution plus réelle a été proposée par la FAO: il s'agit de la création d'un code de conduite pour une pêche responsable qui tiendra compte des impératifs environnementaux notamment en ce qui concerne la protection et la conservation.⁵³

Le Code a été formulé de façon à être interprété conformément aux règles pertinentes du droit international, telles qu'elles sont énoncées dans la CMB conformément à l'Accord relatif à l'application des dispositions relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones

⁵¹ COFI (Committee on Fisheries), Organe subsidiaire du Conseil de la FAO.

⁵² OCDE, 2000, la transition vers une pêche responsable : Déclaration du Comité de Pêche de l'OCDE.

⁵³ FAO, Code de Conduite pour une pêche responsable adopté à sa 28 session, 1995.

économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, 1995⁵⁴, ainsi qu'à la lumière, notamment, de la Déclaration de Cancun de 1992⁵⁵ et de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement de 1992 et, plus particulièrement, du Chapitre 17 d' «Action 21 ». ⁵⁶

Le département des pêches a ainsi mis en place des mécanismes pour le développement des sciences et des techniques des pêches mais également pour le transfert des connaissances aux pays en voie de développement.

En 1984, à l'occasion de la Conférence mondiale de la FAO sur l'aménagement et le développement des pêches tenue à Rome, une série de programme a été adoptée dans lesquels sont résumés les principes de l'utilisation durable et de la protection des ressources halieutiques. Cette batterie de mesures relatives aux ressources halieutiques répondait à une approche socio-économique pour permettre aux Etats de faire face aux contraintes légales et administratives s'exerçant sur la pêche et les activités s'y rattachant.

Reconnaissant les dispositions de la CMB et de l'Accord de 1995, et tenant compte de l'Accord de la FAO de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion et du code de conduite de la FAO de 1995 pour une pêche responsable; certains Etats ont saisi cette occasion unique pour mettre en place des stratégies. Aux Comores, c'est la Stratégie Nationale et le Plan d'Action pour la Conservation de la diversité biologique⁵⁷ mise en place à la suite du Sommet de Rio en 1992 qui a contribué à la prise de conscience collective des enjeux de l'environnement. Cette stratégie a permis au Gouvernement Comorien de se doter d'un outil de gestion et de protection de ses ressources et de mobiliser la communauté pour une prise de conscience de la valorisation des ressources.

Au terme de cette section, il convient de rappeler que le chemin parcourus pour la mise en place d'un cadre réglementaire et juridique pour une exploitation responsable,

⁵⁴ Accord des Nations Unies de 1995 op. cit p.31.

⁵⁵ Déclaration de la Conférence Internationale sur la Pêche Responsable, Cancun 1992.

⁵⁶ Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, Protection des Océans, et de toutes mers, y compris les mers fermées et semi-fermées et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques, Chapitre 17 d'Action 21.

⁵⁷ RFI, 2000, Stratégie nationale et plan d'action pour la conservation de la diversité biologique.

contrôlée et rationnelle du domaine océanique n'a pas encore apporté les résultats escomptés ; les manquements constatés dans les Etats en voie de développement et le nombre trop important des règles adoptées au plan international démontrent la complexité de gérer tous les instruments internationaux traitant de la sécurité et de la prévention de la pollution.

Dans cet ordre d'idée, il est d'emblée important de montrer le contexte difficile auquel les conventions internationales doivent faire face pour rendre compatible les activités maritime aux Comores.

Section 2. Contexte Institutionnel et Juridique des Comores

Depuis 1997, les Comores connaissent une situation politique difficile marquée par des crises répétitives et qui ont forgé la mise en place des nouveaux cadres institutionnels. Les pouvoirs politiques ne sont pas en mesure de jouer leur rôle dans l'application des lois et règlements parfois désuets et inadaptés au contexte actuel, ce qui occasionne parfois de débordements dans certains domaines. Ainsi, la mise en place d'une politique maritime comorienne au XXIème siècle constitue un prolongement du concept de bonne gouvernance inspirée par les Etats. Cette politique n'est pas l'œuvre du seul politique mais, acteurs politiques, économiques et culturels doivent agir de concert afin d'apporter les instruments nécessaires à sa réussite.

2.1 Contexte Institutionnel

La prise de conscience de la nécessité de mettre en valeur les potentialités que génère l'espace maritime a véritablement changé l'idée que l'on se faisait de la mer selon laquelle, la mer est un espace répulsif, contraignant et difficile à accéder, et l'homme ne peut s'y mouvoir facilement.

La création des administrations chargées spécifiquement de la gestion du domaine maritime et océanique rejailissait peu à peu et apportait un regard nouveau dans la problématique du développement durable des Etats en voie de développement. Des compétences exclusives ont été attribuées aux différents organes nationaux pour se

pencher sur les questions relevant de l'espace maritime. Il s'agit du Ministère de la Pêche et de l'Environnement, et du Ministère des Transports chargé des infrastructures aéroportuaires. Si l'organigramme réglementaire du Ministère du Développement rural, de la Pêche et de l'Environnement est en quelque sorte effectif, les difficultés s'observent encore au Ministère des Transports où le manque d'un organigramme à la Direction Générale du Transport Maritime affecte fortement la mise en place d'un instrument juridique. Ce fait nuance les difficultés auxquelles sont confrontées les Comores dans la coordination des différentes instances administratives nationales concernées par la question du domaine maritime.

Le dispositif institutionnel en matière de protection de l'environnement et de gestion des pêches a été confié au Ministère du Développement rural, de la Pêche, de l'Artisanat et de l'Environnement. La Direction Générale de l'environnement est l'organe institutionnel de gestion de l'environnement et garant de l'action Gouvernementale en matière d'environnement. Elle est présentée dans chacune des îles de l'Union des Comores par des services régionaux qui bénéficient de l'appui des comités consultatifs régionaux de l'environnement. Elle regroupe quatre services et des services régionaux dans les trois îles : un service Réglementation et Contrôle, un service Education, Environnement et Communication, un service Aménagement du Territoire et un service Recherche Appliquée et Ressources Naturelles.

Mais au vu des difficultés institutionnelles et de fonctionnement, la Direction Générale de l'Environnement avec le support du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) dans le cadre du projet intitulé « Appui à la programmation nationale en matière d'environnement » qui a abouti à la formulation de la Politique Nationale de l'Environnement (PNE) et au Plan d'Action Environnementale (PAE) a reformulé ses attributions et ses compétences. C'est le décret n° 93-115 portant mission et organisation de la Direction Générale de l'Environnement et l'Arrêté n°93-20/MDRPE-CAB fixant attributions détaillées et mode de fonctionnement de la Direction Générale de l'Environnement. Elle a pour mission la planification, la programmation, le suivi et l'évaluation des actions de développement agricole, de la pêche, et de l'environnement.

Pour ce qui est de la pêche, c'est la Direction Générale de la Pêche (DGP) et les Services Régionaux sur les trois îles qui est chargé de définir les politiques en matière de pêches, etc. L'arrêté n°93/MPDRPACAB du 13 mai 1993 fixe les attributions et le mode de fonctionnement des services de la Direction Générale de la Pêche, qui conçoit, supervise et coordonne la mise en œuvre de la politique de développement des pêches maritimes.

Depuis pratiquement une décennie, les difficultés politiques et économiques s'amplifient et étouffent toutes les initiatives prises que se soit sur le plan national ou international.

2.1.1 Les difficultés politiques

Au lendemain de l'indépendance en 1975, l'organisation administrative des Comores héritée de la colonisation va subir une véritable réforme suite au coup de force qui amènera le Président Ali Soilih au pouvoir en 1976. Cette réforme révolutionnaire calquée sur le modèle socialiste n'est pas appréciée par l'ancienne puissance coloniale et les relations entre cette dernière et la jeune république vont se tendre.

L'arrivée d'Abdallah au pouvoir va modifier toute la stratégie repensée par Ali Soilih et c'est le début d'une organisation administrative qui doit faire face à des exigences « mercenariales ». Il faut souligner que le malheur des Comores est d'être situées en un lieu hautement stratégique où les deux tiers des tankers pétroliers provenant du Moyen Orient circulent dans les eaux du Canal de Mozambique. Ce positionnement de l'archipel qui devrait permettre à l'Etat d'avoir une prise sur tout l'Ouest de l'Océan Indien est à l'origine de toute sorte de déstabilisation ne laissant en aucun cas aux différents Gouvernements la possibilité de faire asseoir une véritable organisation administrative.

Le principe de l'édification d'un Etat de droit et démocratique dont le fondement est le partage du pouvoir pour permettre de gérer leurs propres affaires n'a pas pu suivre son cours. Les programmes de renforcement des capacités du secteur public avec une intervention plus ou moins des organisations de la société civile qui devrait promouvoir le développement économique et la gouvernance administrative reste peu convaincant.

Bien que dès le début des années 1990, le souci de la démocratisation et de la

transparence était inscrit dans les objectifs de l'action gouvernementale, mais sur le plan de la reforme aucune concrétisation.

On pourrait croire que l'adoption de la nouvelle constitution le 23 décembre 2001 résultant de l'accord cadre du 17 février 2001 sur la réconciliation nationale suite à la crise séparatiste de l'île Comorienne d'Anjouan, affirmerait la volonté du peuple de se doter des instruments institutionnels pour la bonne gouvernance. Mais hélas, le problème est davantage scellé sur le partage de compétence, ce qui met incontestablement le pouvoir de l'Union dans une mauvaise posture dans ses objectifs de reforme administrative.

Après trente sept ans d'indépendance, l'Administration Comorienne n'a pas véritablement évoluée pour rompre avec le model colonial. Les différents départements chargés de la gestion du domaine maritime ne répondent pas aux exigences du moment même si quelques efforts sont enregistrés au niveau du Ministère de l'Environnement et de la Pêche. Dans cette difficulté de renforcement des compétences pour une meilleure gestion du patrimoine marin, les Gouvernements successifs ont fonctionné avec deux ministères. Mais les problèmes économiques ne permettent pas de redéfinir et réorienter les missions des gestionnaires du domaine maritime.

A cet effet, toutes les questions se rapportant au transport maritime, y compris la gestion des ports et au tourisme sont regroupés dans un même ministère, il s'agit du Ministère des Transports et du Tourisme. Cette formule n'est pas un souhait voulu par les pouvoirs publics mais c'est le manque des compétences et surtout des moyens pour l'élaboration et le suivi des projets pouvant conduire le pays vers un développement durable. On peut affirmer que l'instabilité politique connu depuis l'accession des Comores à l'indépendance n'a pas pu créer les conditions nécessaire à la mise en place d'une administration maritime aux Comores.

2.1.2 Les difficultés économiques

Il faut souligner que depuis 1989, les Comores ont initié une série de politiques et réformes économiques soutenues par la Communauté Internationale et en particulier les Institutions de Bretton Woods. Ces initiatives visaient à la stabilité macroéconomiques en vue d'une croissance soutenue, et ce par la mise en œuvre des politiques budgétaires rigoureuses. Cependant le programme d'ajustement structurel mis en œuvre n'a pas apporté les résultats escomptés et aucun programme de relance économique à même capable de freiner la dégradation du pouvoir d'achat.

La dévaluation du FCFA en 1994, les changements politique, économique et social dans un contexte d'instabilité, de crise politique et institutionnelle favorisent peu le développement d'une plate forme de gestion du domaine maritime répondant aux besoins des uns et des autres et qui puisse stimuler un décollage économique réel. Car au lendemain de la dévaluation du FCFA, la situation économique des Comores va se dégrader et la période marquée par la crise scissionniste d'Anjouan réduit encore la chance d'une croissance.

En effet, la recomposition de l'Etat cinq ans après l'indépendance n'a pas apporté le développement attendu et encore moins la stabilité économique. Bien au contraire, la réforme administrative entreprise qui devrait relancer la machine économique est passée sans aucun revirement réel. A cela s'ajoute le fait que l'espace économique comorien est dominé par des intouchables, refusant de se plier aux exigences économiques.

Cette plate forme tournante régionale que devraient constituer les Comores à travers un réel engagement de modernisation des infrastructures de bases a sombré devant l'indifférence des intérêts personnels.

Les perspectives économiques sont moroses et l'équilibre global de l'économie comorienne n'est assurée que par des transferts financiers de la diaspora, une situation difficile et parfois renchériée par la baisse des cours des cultures qui ne permet pas une croissance économique suffisante. Les secteurs comme la pêche et autres demeurent des activités de subsistances et le secteur touristique est encore en état embryonnaire.

Devant toutes ces incertitudes, il est d'autant plus difficile de mettre en place une

politique maritime basée sur une organisation structurelle adéquate pour atteindre les objectifs d'un développement durable. Cette réforme des institutions en charge du domaine maritime et océanique que ce projet préconise doit interpeller les responsables du Gouvernement et les parlementaires en vue de prendre conscience de la nécessité urgente de valoriser le patrimoine marin.

2.2 Le Contexte Juridique

Il existe dans l'arsenal juridique des Comores un nombre important de textes, des lois et des décrets dont l'existence n'est pas toujours connue des services chargés de les appliquer. Certains pensent aujourd'hui que l'application des lois dépend en partie de la mise en place d'un régime parlementaire car, il aura l'avantage de responsabiliser le pouvoir exécutif et de le rendre compatible devant les élus de la nation. Cependant la responsabilité plus ou moins imminente de la volonté politique, d'intelligence et de moyens matériels constitue le socle de la mise en valeur de cet arsenal.

2.2.1 Les difficultés liées à la sécurité maritime

Les menaces sécuritaires est une expression peu réductrice en référence aux aspects de sécurité non militaires. En faisant son apparition après 1989, elle n'incarne pas réellement une nouveauté mais plutôt une perception novatrice par les autorités compétentes.⁵⁸ Si les Etats riches disposent des instruments adéquats pour faire face, le problème réside au niveau des Etats en développement où la sécurité reste un fléau auquel les autorités compétentes ont du mal à juguler sa prolifération.

L'importance stratégique du Canal de Mozambique rend ce milieu propice à la prolifération des menaces. Ceci signifie que l'Océan Indien qui représente une voie de passage indispensable en direction des marchés européens et occidentaux (Figure 4 : les principaux voies d'accès à l'Océan Indien) est aussi un lieu d'enjeu de tout ordre. Mais ce qui rend ce milieu vulnérable c'est son caractère difficilement contrôlable par la puissance publique. A cela s'ajoute le cadre juridique de la CMB qui établit que la souveraineté des Etats s'arrête désormais à 12 milles nautiques des lignes de bases, complétée par une ZEE ne pouvant dépasser les 200 milles. Agir donc dans une zone de

⁵⁸ Germond, les forces navales européennes faces aux « nouvelles menaces », pp.1 et 5.

souveraineté étrangère représente alors une violation du droit international. A cet effet, certains acteurs non étatiques profitent de cette expression de contraintes juridiques pour perpétrer des actes de violation de droit international de la mer.

C'est ainsi que les Etats, dans le cadre de leurs actions contre les menaces, se sont organisés pour intégrer dans les ensembles régionaux le statut de défense d'intérêts de leur région par l'adoption des positions communes en vue de contrôler leurs espaces maritimes.

Et dans l'esprit de l'Initiative Global pour la lutte contre les déversements accidentels des hydrocarbures, un projet de planification d'urgence contre les pollutions par les hydrocarbures dans la région sud-ouest de l'Océan Indien (Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles) a été mis en place grâce à la collaboration faisant intervenir les fonds pour l'environnement mondial et divers partenaires, dont les coopérations française et sud-africaine.

Dans les actions de la COI, une convention sur la sécurité régionale a été signée à Antananarivo en 2006 prévoyant les échanges des informations entre les Etats membres ainsi que la tenue d'une réunion annuelle des responsables nationaux de la sécurité et sert de cadre juridique pour persuader les risques de menaces. Toutefois, au vu des intérêts multiples, les puissances extérieures mais impliquées dans la région, comme la France, déploient des efforts énormes pour lutter contre non seulement l'utilisation illégale des navires pour des actes de terrorismes et de trafic de drogue mais également pour protéger les ressources naturelles et gérer les problème de pollution marine qui peuvent surgir.

En réalité, il n'existe pas encore dans la législation nationale un cadre réglementaire pour la sécurité maritime des Comores. Les axes prioritaires qui nécessitent un regard particulier, notamment la lutte contre le terrorisme en mer, la protection de l'environnement marin et le contrôle des pêches illégales sont l'apanage des puissances présentes dans la région et à moindre mesure la COI. Or on ne peut aucune fois parler d'une politique maritime sans évoquer l'épineux problème de la sécurité. Car la mise en valeur des espaces maritimes en dépend.



Figure 4 : Les principales voies d'accès dans l'Océan Indien

Source : L'Océan Indien : un enjeu pour les puissances asiatiques in Témoignages le 17 juillet 2007, p10.http://www.temoignages.re/article.php3?id_article=23477

Ce manque de législation nationale en matière de sécurité maritime laisse un champ libre aux diverses menaces que connaît la région de l'océan indien notamment le terrorisme, le trafic d'armes et déchets dangereux, la pêche illégale et les rejets de substances polluants. Il faut noter que c'est le Ministre chargé des transports qui a le responsable des voies de circulation des eaux maritimes comoriennes. A ce titre, il a la lourde charge de produire les règlements afférents pour la mise en application des Conventions.

2.2.2 Les difficultés liées à la protection de l'environnement

L'outil législatif de l'environnement aux Comores repose sur deux textes : la Politique Nationale de l'Environnement dont dérive le Plan d'Action Environnementale (PAE) et la Loi-cadre relative à l'environnement de 1994.⁵⁹

A ce jour, il existe deux textes d'application de la loi-cadre sur l'environnement. Il s'agit du décret n°01/52/CE relatifs aux études d'impact sur l'environnement et le décret n°01-053/CE du 19 avril 2001 créant un parc marin à Mohéli.

Le décret a pour objet de réglementer les modalités de réalisation et de préservation des études d'impact ainsi que les modalités de leur examen par l'administration et l'information du public.

Quant au deuxième décret, vise la conservation d'une partie de l'écosystème récifal ainsi que des habitats et des communautés biotiques associés de façon à contribuer au maintien à long terme des ressources halieutiques qui en dépendent.

Ainsi, la Loi-cadre N°94-018 du 22 juin 1994, régissant l'intégralité des activités concernant la gestion durable et la conservation des ressources de la diversité biologique des milieux terrestres, côtier et marin, a été adopté. Le domaine d'application de la présente loi concerne les espaces et les espèces aussi bien terrestres que marines.

⁵⁹ Décret N°94-100/PR, portant promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement en République Islamique des Comores, octobre 1994.

Les dispositions de la présente loi s'applique également aux eaux maritimes telles que définies par la loi « ce sont les eaux archipélagiques, la mer territoriale, la zone économique exclusive ainsi que le rivage de la mer, les fonds marins et le sous-sol correspondants ». ⁶⁰

Cette Loi-cadre apparaît complète au regard des différentes dispositions mises en relief et ceci coïncide avec la volonté exprimée par les autorités comoriennes en 1980 de se doter des structures de gestion environnementale telle que la Direction Générale de l'Environnement. Le Gouvernement à travers le Ministère chargé de l'environnement prend toutes les dispositions d'application de la Loi-cadre. L'essentiel des dispositions légales se rapportant à l'environnement sont enregistrées dans le texte de la Loi-cadre.

Ainsi, une modification de cette Loi-cadre du 22 juin 1994 a été apportée pour tenir compte du concept « Etudes d'Impact ». Ainsi, cette Loi-cadre a été adoptée le 6 octobre 1994 (décret par l'Assemblée Fédérale) et promulguée par le Président de la République. La Loi-cadre a pour ambition d'adapter au contexte actuel la législation relative à l'environnement en prenant en compte les concepts nouveaux tels que celui du développement durable, des études d'impact, de la diversité biologique, de la protection de l'environnement terrestre et marin, des aires protégées ⁶¹. Elle prévoit des principes sur tous les aspects liés à la protection de l'environnement. Cette Loi-cadre pose les principes généraux qui doivent inspirer et guider la réglementation des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Elle poursuit trois principaux objectifs : préserver la diversité et l'intégrité de l'environnement des Comores que l'insularité rend particulièrement vulnérable; créer les conditions d'une utilisation, qualitativement et quantitativement, durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures; et garantir à tous les citoyens un cadre de vie écologiquement sain et équilibré. ⁶² Pour atteindre ces objectifs, la Loi-cadre a prévu une procédure d'évaluation de l'impact des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. ⁶³

⁶⁰ Décret N°94-100/PR, , Paragraphe 5, Article 31, op.cit, p 6.

⁶¹ Décret N°94-10-100/PR, Paragraphe 5, op. cit, p 11.

⁶² Décret N°94-10-100/PR, Paragraphe 1, Article 2, op. cit, p 2.

⁶³ Décret N°94-10-100/PR, Paragraphe 3, op. cit, p 3.

En effet, tout projet d'aménagement et de développement émanant de toute personne physique ou morale, privée ou publique est désormais soumis à une étude d'impact préalable sur l'environnement. L'étude d'impact consiste à faire une analyse de l'état du site et de son environnement, une évaluation des conséquences prévisibles de la mise en œuvre du projet et une présentation des mesures prévues pour réduire ou supprimer les effets dommageables et les autres possibilités non retenues de mise en œuvre. L'article 32 préconise que « aucun ouvrage et aucun projet de mise en valeur ne peuvent être exécutés dans les zones maritimes sans autorisations conjointe du Ministre de l'Environnement. »⁶⁴

Ainsi le prélèvement de matériaux du rivage de la mer est interdit ainsi que tout rejet dans les eaux maritimes de toutes substances susceptibles de porter atteinte à la qualité des eaux, à la valeur esthétique et touristique de la mer et du littoral et de détruire la faune et la flore du milieu marin.⁶⁵ (art.33 du décret).

La Loi-cadre précise en ce qui concerne la faune et la flore article 39 que :

Les différentes espèces végétales et animales, leurs habitats et écosystèmes font partie du patrimoine national et universel dont il importe de préserver la diversité, de favoriser la régénération, d'assurer l'utilisation rationnelle et durable pour sauvegarder les équilibres écologiques essentiels.⁶⁶

En terme de projet, c'est le Document Stratégique Régional et du Programme Indicatif Régional que les organisations régionales vont mettre leur compétence pour que le secteur Ressources Naturelles et Environnement soit retenu comme l'un des secteurs focaux dans le DSR/PJR 10^{ème} Fonds Européens de Développement (FED).⁶⁷ L'un des principaux axes est l'élaboration et la mise en œuvre de plans nationaux de gestion intégrée de leur zone. Ces plans nationaux cibleront les sites jugés prioritaires en raison

⁶⁴ Décret N°94-10-100/PR ,Paragraphe 5, Article 32.

⁶⁵ Décret N°94-10-100/PR, Paragraphe 5, Article 33.

⁶⁶ Décret N°94-10-100/PR, Paragraphe 5, Article 39.

⁶⁷ Gestion Intégrée des ressources marines et côtières, Bulletin Trimestriel de la COI (Commission de l'Océan Indien), n°3, 2006, p 2.

d'un intérêt à la fois de sauvegarde de la biodiversité et de leurs potentialités en termes de développement socio-économique pour la zone. Les Etats participant à ce programme sont les Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles, Kenya, Tanzanie et la Somalie.

Dans le cadre du Programme Régional Environnement de la COI, les Comores participent activement au document de pré-audit environnemental national qui a été élaboré et décrit les dégradations des ressources côtières et littorales du pays. Des opérations pilotes de gestion intégrée de la zone côtière ont été initiées pour tenter de résoudre les problèmes identifiés dans le pré-audit.

Au niveau international, les Comores ont soutenu la déclaration de Rio adoptée en 1992 et les autres actes de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement. Il a ainsi ratifié au cours de 1994 plus de 8 conventions internationales du domaine de l'environnement dont la Convention sur la Diversité Biologique⁶⁸, la Convention sur les Changements Climatiques⁶⁹ et la Convention de Nairobi de 1985⁷⁰ pour la Protection, la Conservation et la Gestion de la Mer Régionale d'Afrique Orientale.

Les bases juridiques d'une politique environnementale semblent clairement définies. Cependant, la portée reste encore limitée en raison de l'absence des décrets d'application, des moyens spécifiques pour protéger les ressources d'une exploitation irrationnelle, du manque des magistrats et avocats (en nombre insuffisant). A cela s'ajoute le problème de légitimité entre la population et l'Etat, car la première accorde peu d'importance aux règles imposées par l'Etat.

2.2.3 Les difficultés liées à l'exploitation des ressources marines

Les lois en ce qui concerne l'exploitation des ressources surtout halieutiques interviennent dans un cadre multilatérale. Car aucune loi, ni réglementation ne prévoit de mesure de gestion pour éviter une surexploitation des ressources aux Comores.⁷¹ Alors

⁶⁸ Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, Rio 1992.

⁶⁹ Conventions des Nations Unies sur le Changement Climatique, Sommet de la terre, Rio 1992.

⁷⁰ Conventions des Nations Unies, Nairobi le 21 juin, op. cit.

⁷¹ Stratégie nationale et plan d'action pour la conservation de la diversité biologique en RFI des Comores.

que la réglementation les protège indirectement puisque la Loi-cadre sur l'environnement intégrant la protection des récifs coralliens et la désignation de réserves de pêche au sein du parc Marin de Mohéli protège encore les poissons côtiers à Mohéli de la surexploitation et de la destruction de leur habitat. Des associations villageoises veillent à ce que l'on n'utilise plus de dynamite comme technique de pêche dans leur région grâce à des campagnes de sensibilisation.

Mais le problème le plus important est celui de l'exploitation des ressources biologiques du fait que ce sont des ressources renouvelables, à condition que l'exploitation soit rationnelle et que le principe soit basé sur la capture du surplus sans autant porter atteinte à la reproduction et au renouvellement du stock. « Que cette activité se prête bien à une coopération internationale ayant pour objet la régularisation des prises ».⁷²

L'autre problème est celui de la localisation de ces ressources; elles sont pour la plupart localisée dans des eaux peu profondes; c'est à dire proche des Etats côtiers et dont l'accessibilité ne pose aucun problème aux acteurs locaux qui pratiquent une pêche artisanale. Or il faut relever qu'au delà des zones proches des côtes, les Etats en voie de développement sont parfois confrontés au problème de l'exploitation des ressources des fonds voisins de leurs côtes. Car ils ne disposent pas les moyens techniques et financiers pour exploiter ces ressources et l'appel à des grandes puissances maritimes apparaissent comme une condition sine qua none pour une exploitation industrielle. La question qui revient aux différentes discussions est celle de savoir pourquoi les Etats riches ne donnent t- ils pas la possibilité aux Etats pauvres d'exploiter leurs ressources, à travers des prêts de matériels?

Loin de se soustraire à la règle égalitaire et réciproque en droit selon laquelle « toute personne peut légalement mais non matériellement exploiter les ressources biologiques de la haute mer à proximité immédiate de côtes de n'importe quel Etat.»⁷³

⁷² COMBACAU. J., 1985, Le droit international de la mer, Que sais-je, PUF, p 77.

⁷³ COMBACAU. J., 1985, op.cit, p 77.

Le dernier problème est celui qui attire l'attention des Etats que l'exploitation des ressources ne suppose pas une occupation de la portion d'espace qui les abrite, mais un stationnement momentané.⁷⁴

Mais cet engagement est prétentieux qu'ambitieux du fait que des sociétés de pêches des pays riches dérogent aux règles internationales et aucun mécanismes dans les pays menacés ne peut les contraindre sous le prétexte des accords signés.

C'est donc la COI en qualité d'organisme régional qui tient le dispositif de la déclaration qui a été faite à Tananarive le 5 juillet 2005 par les Chefs d'Etats à l'occasion du sommet de la COI. Cette déclaration était relative à l'importance de la pêche dans le développement durable de la région et à la nécessité de protéger les ressources de l'Océan Indien contre la pêche illégale.

Le sommet visait à adopter une stratégie régionale de la pêche pour une meilleure gestion de la ressource commune et une plus grande efficacité dans la lutte contre la pêche clandestine dont sont victimes les Etats membres.

Il faut rappeler que la plupart des Etats, les informations sur l'environnement et les ressources qui devraient servir pour résoudre les problèmes socio-économiques et environnementaux sont dispersés entre différentes institutions et organisations. La création des Centre d'accès aux données et informations ont apporté quelques solutions d'intérêts régionaux, c'est la cas du réseau de Données et d'Informations Océanographiques de la Commission Océanographique Intergouvernementale (ODIN-COI). L'accès et l'utilisation des données et d'informations pour la gestion et l'exploitation de l'environnement et des ressources de la mer constituent l'un des principaux défis auxquels sont confrontés les Etats membres de la COI. Le succès des stratégies de développement dépendra pour beaucoup de la disponibilité et de l'utilisation des informations scientifiques et techniques selon les normes qui puissent être aisément comprises et appliquées. Sur ce, les Etats membres ont créé des mécanismes pour la collecte, le contrôle de qualité, l'analyse, l'interprétation et la diffusion des données et

⁷⁴ COMBACAU.J., 1985, op.cit, p78.

d'information. Grace donc à des divers programmes initiés au niveau national, régional et mondial, le réseau a généré des qualités substantielles de données et d'informations mais qui n'ont pas été utilisées à bon escient pour le développement national.⁷⁵

Dans le cadre du Sommet Mondial sur le Développement Durable, des actions concrètes ont été proposées afin d'exploiter d'une manière rationnelle les ressources. Il s'agit en effet des propositions et des indications de performances au niveau de chaque Grand Ecosystème Marin (GEM). Ci-dessous le tableau des propositions issues de la Réunion Internationale Africaine de Dakar 2002 sur la gestion durable des pêcheries et des écosystèmes marins côtiers en Afrique.

⁷⁵Dar Geeders. P, Les systèmes de gestions de l'information, article 2004.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Actions proposées	indicateurs
Mettre en place dans chaque GEM un réseau régional d'observation de la zone littorale afin de prévenir et de lutter contre la dégradation des ressources	En 2009, un réseau d'observation de la biodiversité marine, côtière est mis en place dans chaque GEM L'existence de plusieurs organes sous-régionaux de gestion des ressources de la biodiversité en 5 ans
Renforcer les moyens d'étude et d'observation du littoral et du milieu marin afin d'améliorer la protection de la biodiversité et optimiser l'utilisation des ressources côtières et marines	Le nombre d'initiatives par GEM de gestion concertée de la biodiversité a augmenté en 5 ans
Promouvoir la réduction du gaspillage et de la dégradation des écosystèmes marins et côtiers par l'utilisation des techniques de pêche respectueuses de l'environnement, ainsi que par la transformation industrielle des produits à faible valeur commerciale	Des formations sur les techniques réductrices du gaspillage sont dispensées Des formations sur les techniques d'exploitation non destructrices des ressources sont dispensées Des stocks de poissons ont augmenté en 5ans
Promouvoir des activités liées aux écosystèmes marins et côtiers génératrices de revenus telles que la pêche sportive, le tourisme de vision etc..	Le nombre de touristes de pêche sportive et de vision a augmenté en 5 ans Des stocks de poissons ont augmenté en 5ans
Protéger le patrimoine côtier et marin par la mise en réserve des zones représentatives de la biodiversité de ces milieux : création d'un réseau d'aires protégées côtières	La proportion des espèces critiques reconstituées en 5 ans L'augmentation des stocks de poissons en 5 ans Le nombre d'aires protégées côtières a augmenté de 10% en 5 ans
Promouvoir la recherche halieutique et l'étude du littoral	Nombre et qualité des programmes de recherche par GEM mis en œuvre en 5 ans
Promouvoir la gestion conjointe des ressources partagées et la participation des communautés locales dans la gestion des ressources	Nombre de projets pilotes exécutés par les communautés locales en 5 ans Nombre de communautés locales actives dans la gestion des écosystèmes marins et côtiers en 5 ans Le plan d'aménagement d'au moins trois ressources partagées sont élaborés et exécutés dans chaque GEM en 5 ans
Réduire la pollution sur l'environnement aquatique et la diversité biologique	Nombre de sites restaurés en 5 ans Nombre de plans d'intervention ou d'urgence mis en place en 5 ans
Améliorer le cadre juridique et institutionnel existant et renforcer les capacités nationales pour la conservation et l'exploitation durable des ressources partagées transfrontalières	Taux d'application des recommandations prises lors des réunions de concertation régionales a augmenté en 5 ans Nombre de séminaires de formation aux nouvelles approches (gouvernance, gestion des conflits, cogestion etc.) organisés en 5 ans

Tableau N° 1 : Gestion durable des pêcheries et des écosystèmes marins côtiers en Afrique.

Source :Institut de Recherche Agricole pour le Développement (IRAD), Station de Recherche Halieutiques et Océanographiques, Limbe-Cameroun.

Annexe 1. Indicateurs socio-économiques des Grands Ecosystèmes Marins (GEM) au sud du Sahara

GEM (n° du GEM entre parenthèses)	Pays	Population 10 ^e (2000)	Taux de croissance % (2000)	PIB 10 ^e \$ (1998)	PIB/hab 10 ^e \$ (1998)	Production Halieutique (tonnes)	Valeur de la production en 10 ^e \$	Problèmes majeurs identifiés (priorités GIWA)
Courant des Canaries (27)	Cap Vert							1. Changement global: érosion côtière, changement de cycle hydrologique 2. Modification de l'habitat et perte de la biodiversité, perte des mangroves, intrusion dans les zones humides 3. Pollution
	Sahara O.							
	Maroc	30,20	1,79	36000	1280			
	Mauritanie	2,16	2,99	989	390			
	Sénégal	10,29	3,3	4682	520	2.430.658*	1361-2171	
	Gambie	1,38	3,30	416	340			
	Guinée Bissau	1,26	2,30	206	180			
	Guinée Bissau	1,26	2,30	206	180			
	Guinée	7,61	1,08	3598	510			
	Sierra L.	5,51	3,55	647	130			
Courant du golfe de Guinée (28)	Liberia	3,01	6,10	-	-			1. Gestion irrationnelle des pêcheries et d'autres ressources vivantes Surexploitation Espèces en danger 2. Pollution 3. Modification de l'habitat et perte de la biodiversité 4. Changement global : érosion côtière, élévation du niveau de la mer, inondation, changement de cycle hydrologique
	Côte d'Ivoire	16,19	2,30	11005	760	810.313**		
	Ghana	19,27	1,98	7501	410			
	Togo	5,25	3,50	1510	340			
	Bénin	6,51	3,29	2306	390			
	Nigéria	117,13	2,87	41353	340			
	Cameroun	15,9	2,77	8701	456			
	Guinée E.	0,48	2,54	456	106,0			
	Gabon	1,25	1,49	5518	4680			
	Sao T et P.	0,160	3,16	41	290			
	Congo	2,78	2,12	1961	700			
	RD Congo	52	2,92	6964	140			
	Angola	11,49	2,62	7472	620			

Courant de Benguela (29)	Angola	11,49	2,62	7472	620			1. Gestion irrationnelle des pêcheries et autres ressources halieutiques
	Namibie	1,68	1,54	3092	1860			
	R.Sud Africaine	43,98	1,22	133461	3220			
Courant d'Agulhas (30)	Mozambique	19,62	2,52	3893	230			1. Gestion irrationnelle des pêcheries et autres ressources vivantes 2. Modification de l'habitat et perte de la biodiversité 3. déficit en eau douce 4. Pollution
	Madagascar							
	R.Sud Africaine	43,98	1,22	133461	3220			
	Tanzania	31,96	2,24	8016	250			
	Tanzanie	31,96	2,24	8016	250			
	Kenya	29,25	1,46	11579	400			
	Somalie	7,44	3,93	-	-			
Seychelles								
Courant de Somalie (31)	Comores					64,101***	1,76	2. Modification de l'habitat et perte de la biodiversité 3. déficit en eau douce 4. pollution
	Iles Maurices							

* Total pour l'année 1997 (Anonyme, 2001)

** Moyenne annuelle de 1986-1998 (FAO, 2000)

*** Moyenne annuelle de 1979 à 1996 (Ruwa et al., 2002)

Bibliographie :

- Anonyme, 2001. Transboundary diagnostic analysis for the protection of the Canary Current Large Marine Ecosystem
 COI/UNESCO. 1993. Assessment and monitoring of Large Marine Ecosystems. *IOC/INF-942: 51pp*
 IOC-IUCN-NOAA. 1997. Ad hoc Consultative meeting on Large Marine Ecosystems (LME). Paris France: 23-24 January 1997. IOC Reports of meetings of experts and equivalent bodies *SC-97/WS-75: 26pp*
 FAO. 2000. FISHSSTAT Plus. A PC system for the extended time series of global catches Prepared by FAO Fisheries Department, Rome.
 Ruwa, R.K., Kulimiyi A.J., Osore, M.K.W., Obura, D., Otiato, P.S., Mutoro, D., Shunula, J.P., Ochiewo J., and Mwanguni S. 2002. Global International Water assessment, Somali coastal Current sub-region No 46 report on scaling and scoping: 16 pp
 Sherman, K. 1993. Large Marine Ecosystems as global Units for Marine Resources Management. An Ecological Perspective. Pages 3-14 in Sherman, K.A., Alexander, L.M. and Gold, B.D. eds. Large Marine Ecosystems-Stress, Mitigation, and Sustainability. AAAS

Il convient de souligner qu'à l'heure actuelle, aucune loi, ni réglementation, ni mesure de gestion ne protège les espèces hauturières d'une éventuelle surexploitation aux Comores. Les menaces d'une surexploitation ne se situent pas au niveau national car, les Comores ne disposent pas des moyens de pêcher des espèces hauturières mais, elles proviendront de la capture des chalutiers étrangers qui pêchent au large.

2.2.4 Les difficultés liées à la recherche scientifique

C'est la loi n°95-009/AF du 20 juin 1995 portant création, organisation et fonctionnement de l'Institut National de Recherche pour l'Agriculture, la Pêche et l'Environnement (INRAP) promulgué par le décret n°95-108/PR du 18/07/95 et le décret du 11 janvier 1979 qui porte création du Centre National de Documentation et de Recherche Scientifique (CNDRS) qui traitent les questions relatives à la recherche scientifique aux Comores.

L'INRAP mène des missions qui englobent les domaines de l'Agriculture, l'Elevage, la Forêt et les Eaux. Alors que le CNDRS est chargé de constituer, conserver et diffuser les collections scientifiques des patrimoines culturel et naturel des Comores, etc.

Ce sont donc les institutions qui mènent des recherches halieutiques et océanographiques. La création de ces deux institutions apparaît comme un instrument nécessaire pour pallier les insuffisances en matière de règlement.

Au niveau régional, la préservation des ressources halieutiques de l'océan par une amélioration de la connaissance de ces ressources partagées, une rationalisation de leur gestion et un effort soutenu porté à la conservation de la biodiversité marine et côtière a été inscrite dans le cadre de développement régional durable. Bien qu'il ne soit pas une loi, mais sa portée régionale pourrait contribuer aux actions de réglementations de l'exploitation de la ressource.

Au niveau continental, vingt Etats membres d'Afrique (Afrique du Sud, Bénin, Cameroun, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Madagascar, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sénégal,

Seychelles, Togo et Tunisie) ont commencé à mettre en place le Réseau d'Echange de Données et d'Information Océanographiques pour l'Afrique (ODINAFRICA). Ce réseau a pour objectif de répondre aux besoins définis par les Etats membres en matière de données et d'information, et en particulier :

- d'aider à la création de Centres Nationaux de Données (et informations) Océanographiques (CNDO) et de les mettre en réseau en Afrique ;
- de proposer des formations dans le domaine de la gestion des données et informations marines en utilisant les formats et méthodologies-types définis par l'IODE ;
- d'aider à la création et à la mise à jour de métadonnées, d'informations et de bases de données nationales, régionales et panafricaines ; et
- de participer à la mise au point et à la diffusion de données et de produits d'information océanographiques correspondant aux besoins d'une large gamme d'utilisateurs ayant recours à des réseaux nationaux et régionaux.

Rappelons qu'en application des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 119 de la Convention de 1995 exige aux Etats que les informations scientifiques, les statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et les autres données soient diffusées et mises à la disponibilité pour des échanges régulières par l'intermédiaire des organismes internationaux, régionaux compétents, etc.

La connaissance scientifique sur les espèces est souvent limitée par des :

facteurs liés aux caractéristiques et à la fluidité des ressources, à la qualité insuffisante des données sur la pêche, aux limites des modèles scientifiques et des moyens financiers pour la recherche, à la difficulté de la recherche

en haute mer, ainsi qu'aux fluctuations des paramètres économiques.⁷⁶

C'est une situation bien souvent rencontrée dans les Etats surtout en voie de développement où les manques des moyens techniques et financiers pour collecter les données les plus fiables font souvent défauts et creusent les écarts entre la qualité de la recherche menée au Nord et celle du Sud. La gestion efficace et équilibrée prônée par les Conventions pourrait avérer incertaine du fait que les informations recueillies sont attachées à des imprécisions.

Au terme de cette partie, il apparaît clairement que les Comores souffrent d'un manque de législation nationale pour accompagner les efforts entrepris au niveau régional et international. Bien que des plans d'action ont été mis en place en vue de rendre compatible le processus de coordination des institutions locales et les lois internationales sur le droit de la mer.

⁷⁶ TAHINDRO. A., in espaces et ressources maritimes, 1999-2000, p191.

Deuxième Partie : Vers le développement d'une Politique Maritime Durable aux Comores

A l'heure de la mondialisation, toutes les organisations régionales et continentales s'unissent pour rappeler aux Etats qui ont bâti leurs empires, que les espaces maritimes sont devenus le lieu de grandes compétitions de tout ordre. A cet effet, il faut l'organiser pour offrir à tous les pays une grande possibilité de tirer profit à tous les compartiments de l'océan planétaire.

La ratification de la CMB par les Etats africains témoignera la part très active de ces Etats dans la maturation de ce nouveau régime des océans. En déclarant que tout Etat côtier a des :

droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques, des eaux sur jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous sol. [Il a] juridiction [...] en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine et la protection et la préservation du milieu marin", selon l'article 56 de la Convention. Dans cette zone, selon l'article 58, "tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent [...] des libertés de navigation et de survol et de la liberté de des câbles et pipelines sous-marins [...], ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés[...].⁷⁷

Son entrée en vigueur va changer la nature des relations entre les Etats du Nord et du Sud en ce qui concerne la politique maritime mais aussi économique. C'est donc sous une nouvelle configuration maritime mondiale du point de vue de la juridiction que naitront la plupart des organisations maritimes africaines.

⁷⁷ CMB, Partie V, Article 56, 58.

Section I. Les Différentes approches de la Politique maritime dans le monde.

Les mers et les océans dont dépend une bonne partie de nos activités ne cessent de se développer à tort ou à raison sous l'égide des juridictions nationales et internationales. Ainsi, les exigences de plus en plus croissantes de la CMB imposent une collaboration entre Etats du Sud et Etats du Nord pour une meilleure harmonisation de leurs actions de coopération. Au niveau bilatéral comme multilatéral, des ensembles sous-régionaux et régionaux se sont formés pour tirer profit de leur domaine océanique et tracer les modalités d'application des conventions que ce soit dans le domaine du transport maritime, de la pêche ou de l'environnement. Ce regain d'intérêt démontre manifestement le rôle fondamental que jouent les océans dans les processus d'affirmation des Etats dans le système international.

1.1 L'Afrique et les Conventions Internationales

Lorsqu'en 1975, les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime se sont réunis à Abidjan le 7 mai 1975, ils avaient comme objectif de promouvoir et défendre la politique maritime de la région. Cette conférence s'inscrit dans l'effort d'organisation de l'Afrique après les indépendances. L'appartenance à des idéologies souvent diverses, puisque certains Etats avaient épousé le principe du socialisme marxiste alors que d'autres avaient exprimé leur fidélité à une démocratie de type occidental, avait pendant longtemps rendu difficile la définition d'une idéologie commune en matière de politique maritime. Il fallait attendre les années 1973-1974, pour que, dans le contexte du premier choc pétrolier, on voit enfin se développer une certaine cohérence de politique maritime régionale. Il faut souligner que depuis 1958, plusieurs Etats ont essayé de mettre en place des Organisations Africaines mais sans succès.

Conscients donc de la complexité à gérer des territoires marins vastes, les Etats africains vont mettre en place des organisations bilatérales et multilatérales spécialisées dans la gestion des domaines maritimes régionaux et sous-régionaux.

En 1961, à Casablanca au Maroc va être mise en place la première organisation collective africaine. Mais c'est surtout à Yaoundé au Cameroun que naît avec le rapprochement des douze Etats africains francophones, la première organisation économique de dimension continentale, l'Organisation Africaine et Malgache de Coopération Economique (OAMCE) qui suivra la même année à Cotonou au Bénin l'Union Africaine et Malgache (UAM). Mais quand en 1963 verra le jour à Addis Abeba, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), la contradiction entre ces créations parallèles s'éclatera rapidement.

Au plan du transport maritime, on notera lors de la IIIème UNCLOS sur le droit de la mer, la création de la Conférence des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC) par 17 Etats. L'objectif de cette organisation était de créer un cadre de concertation et d'élaboration d'une politique commune des transports maritimes.

Dans le domaine des pêches, on assiste à la création en 1985 de la Commission Sous-régionale des pêcheries qui regroupe la Mauritanie, le Cap-Vert, le Sénégal, la Gambie, et la Guinée –Bissau. L'objectif de cette organisation est d'harmoniser leurs politiques de pêche.

En 1991, 22 Etats d'Afrique riverains de l'atlantique (Maroc à la Gambie), adoptent la Convention sur la Coopération en matière de Pêche.

En même temps dans le golf de Guinée, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, Sao-Tome e Principe et le Zaïre créent, en juin 1984, la Commission Régionale des Pêcheries. En Afrique Orientale, les Etats riverains du Sud-Ouest de l'Océan Indien notamment les Comores, la Réunion, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Tanzanie, Seychelles, et Somalie mettent en place en 1980 des stratégies halieutiques communes au sein du Comité pour le Développement et la Gestion des Pêcheries dans le Sud-Ouest de l'Océan Indien.

En matière de protection de l'environnement, c'est dans le cadre du programme mers régionales mis en place par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) que va se développer la coopération inter-africaine. Celle-ci va permettre

l'adoption en 1981, de la convention dite d'Abidjan sur « la coopération dans le domaine de la protection et de la mise en valeur du milieu marin et de l'environnement côtier ».

Cette convention imposait aux parties contractantes « l'obligation générale de prendre, individuellement ou conjointement, toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et limiter la pollution dans la région couverte par la convention ainsi que d'assurer une gestion écologiquement rationnelle des ressources naturelles.»⁷⁸

Quand aux Etats riverains de l'Océan Indien, ils ont créé en septembre 1990 et en coopération avec les Etats riverains asiatiques, l'Organisation pour la Coopération dans le domaine maritime entre les Etats riverains de l'Océan Indien (IOMAC).

1.1.1 Le Model du Gabon dans l'application des conventions sur la politique maritime.

Le Gabon est situé en Afrique Central avec une façade atlantique. Aujourd'hui les questions liées à la gestion durables des ressources naturelles, notamment la préservation et la conservation des ressources halieutiques, la gestion du milieu marin, ont suscité un intérêt immense de la part des dirigeants mais aussi des différents promoteurs du secteur. Ce regain d'intérêt est aperçu comme le symbole de l'engagement du Gabon en faveur du développement des économies maritimes.

1.1.1.1 Au plan Institutionnel

La prise en compte par les pouvoirs publics Gabonais des questions environnementales tire son origine dans les recommandations de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement à Stockholm en 1972. Cette prise de conscience s'est concrétisée par la création et la restructuration progressive du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature en 1985⁷⁹ et ses structures centrales dont une Direction Générale de l'Environnement et ses démembrements. Ce département s'est vu confier les missions suivantes : la mise en valeur de la politique du Gouvernement en

⁷⁸ Convention d'Abidjan de 1981, op.cit.

⁷⁹ Décret n°913/PR/MEPN portant création du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature, mai 1985.

matière d'environnement et de protection de la nature et la conservation du milieu naturel.

Les compétences de ces missions sont partagées par plusieurs autres services et institutions ministérielles qui interviennent dans les domaines connexes de l'environnement. Pour assurer une cohérence dans les actions menées par ces différentes institutions, les textes réglementant leurs fonctionnement ont été revus et corrigés.

La DGE fonctionne avec trois directions (affaires administratives et financières, environnement et de la nature, et études contentieux et droit de l'Environnement) et des services provinciaux. Elle va également assurer la tutelle des programmes comme la cellule de Coordination de la Biodiversité, etc.

A la suite de la Conférence de Rio, le Gouvernement Gabonais va définir une politique environnementale globale qui s'est appesantie sur trois objectifs que sont la protection et l'amélioration de l'environnement, la conservation et la gestion rationnelle des ressources et la mise en valeur économique des ressources.

A ces trois objectifs, il faut ajouter le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) mis en place depuis 1997. Le PNAE a permis l'orientation de toutes les actions sectorielles relatives aux activités de développement du Gabon au cours des années qui ont suivi son élaboration et la préservation de l'environnement dans tous les domaines.

Sur le plan sectoriel, plusieurs projets ont été mis en place avec une composante environnementale affirmée dans leurs objectifs comme dans leurs stratégies. On citera le Programme Régional de Gestion de l'Information Environnementale (PRGIE), avec une cellule nationale, l'Association pour le Développement de l'Information Environnementale (ADIE), la cellule de Coordination de la Biodiversité dans le cadre de sa Stratégie Nationale et Plan d'Action en matière de Biodiversité (SNPA-DB), etc.

Mais, la politique de gestion de la biodiversité ne connaîtra de succès que sur la plan de la gestion durable des forêts alors que le pays dispose une façade maritime non négligeable avec 750 Km² de côtes.

Sur le plan Régional et International, le Gabon joue un rôle actif dans le cadre de la Conférence Ministérielle Africaine sur l'Environnement qui vise la mobilisation des ressources humaines, matérielles, financières, scientifiques et techniques des Etats pour la restauration de l'environnement africain et entretien des relations avec plusieurs institutions internationales bilatérales ou multilatérales en vue de faciliter la mobilisation des moyens de gestion de l'environnement.

En matière de Pêche, c'est la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture dans le Décret n° 1260/PR/MTMMPTN du 9 novembre 1995⁸⁰ qui va se voir confier la gestion des pêches et de l'aquaculture pour stimuler le développement du secteur.

La DGPA est chargée de préparer, proposer et appliquer toutes les mesures relatives à la mise en œuvre des objectifs généraux et particuliers en matière d'aménagement des ressources halieutiques, notamment l'exploitation, l'évaluation, l'amélioration et le développement équilibré des stocks, la conservation et la protection des écosystèmes maritimes, lagunaires, lacustres et des rivières ; de planifier les activités de recherche ; de mettre en œuvre et d'assurer la surveillance des programmes, règlements et autres activités destinées à favoriser l'aménagement et le développement équilibré du secteur halieutique ; etc.

Les différents services rattachés à la DGPA sont la direction des pêches industrielles, la direction des pêches artisanales, la direction de l'aquaculture et la direction de la réglementation, du contrôle et de la surveillance.

Le Gabon s'active dans plusieurs projets de développement de la pêche, notamment avec le projet d'appui au secteur des Pêches et de l'Aquaculture (PSPA). Le but de ce projet est de contribuer à la réduction de la pauvreté, à accroître la sécurité alimentaire et l'augmentation de la contribution de la pêche artisanale à l'économie du Gabon. Ce projet s'appuie sur des objectifs spécifiques ; la planification et la gestion optimale et durable de la pêche artisanale et de l'aquaculture, le renforcement institutionnel et humain des

⁸⁰ Décret n° 1260/PR/MTMMPTN portant création et fixant les attributions et l'organisation de la direction générale des pêches et de l'aquaculture, novembre 1995.

instances gouvernementales au niveau central et provincial et renforcement organisationnel des associations de pêcheurs et des aquaculteurs.

A ceci s'ajoute le projet pour la mise en place de la procédure de repos biologique en matière de pêche dont l'objectif est de permettre un renouvellement de l'espèce menacée de disparition et le projet pour la création des aires protégées en 2002, décision qui s'intègre dans un processus de prise de conscience du patrimoine naturel des Etats d'Afrique Centrale, etc.

Sur le plan régional, le Gabon a créé en 1984 le Comité Régional des Pêches du Golf de Guinée (COREP) qui regroupe le Congo, la Guinée Equatoriale, Sao tomé et Principe et le République Démocratique du Congo. Il a pour objectif d'harmoniser, gérer et développer l'exploitation des stocks partagés fréquentant les ZEE des membres.

1.1.1.2 Au plan Juridique

La politique du Gabon en matière d'environnement est définie dans trois documents officiels. Il s'agit de la loi n° 1/82 du 22 juillet 1982 dite « loi d'orientation en matière des Eaux et Forêts », la lettre de politique générale pour la forêt et l'environnement du 1^{er} juin 1992 et la loi n° 16/93 du 26 août 1993 relative à la protection et à l'amélioration de l'environnement, dite loi de code l'environnement.

Dans le cadre de la première loi, les orientations de cette politique du Gabon vise à promouvoir une gestion rationnelle des ressources des domaines en vue d'accroître la contribution du secteur des eaux et forêts au développement économique, social, culturel et scientifique.

La lettre de politique générale met l'accent sur les secteurs forêt-environnement. L'objectif est d'assurer une gestion durable qui garantisse la conservation des ressources et des écosystèmes afin de contribuer à améliorer les cadre de vie de populations gabonaises.

La loi 16/93 du 26 août 1993 relative à la protection et à l'amélioration de l'environnement, dite code de l'environnement élaboré avec le concours du PNUD est un

instrument juridique de grande portée qui a pour objectif d'assurer et garantir dans un cadre global et cohérent l'aménagement du territoire et le développement durable.

En matière de pêche, le texte le plus important est le décret n°62/PR/MEFPE du 10 janvier 2004 portant réglementation de la pêche en République du Gabon, et qui comporte 60 articles. Il s'appuie en particulier sur la loi n°1/82 du 22 juillet 1982 dite loi d'orientation en matière des Eaux et Forêts et le décret n°9/84 instituant une ZEE.

En matière de transport maritime, le Gabon a pris acte du système conférenciel formé par les Etats occidentaux, il a adopté une politique qui s'est fixée sur trois objectifs essentiels : la maîtrise de son chaînon maritime dans la mesure où il constitue un point d'appui essentiel à son commerce extérieur, l'examen des taux de fret appliqué sur les importations et les exportations gabonaises et la rationalisation des desserts maritimes du pays.

Comme toute œuvre émanant de l'homme, ces dispositifs institutionnels et juridiques connaissent des lacunes, mais il n'en demeure pas moins que le Gouvernement Gabonais s'engage avec autant de dynamisme pour une véritable gestion de son domaine marin.

1.2 L'Europe et les Conventions Internationales

La politique maritime européenne a été comme dans beaucoup des régions du monde façonnée par les relations internationales à travers les instruments de la CMB. Dans ce contexte, l'Union Européenne (UE) deviendra le principal acteur de la vie politique maritime européenne.

Depuis l'entrée en vigueur de la CMB, de nombreuses conventions restreignent de plus en plus la liberté d'action sur les mers. Il s'agit d'une barrière à l'égard de laquelle les ensembles régionaux doivent se montrer vigilants pour l'intégrer.

Le rôle indispensable de cet instrument juridique a permis la mise en place des coopérations bilatérales et multilatérales dont l'objectif est de sauvegarder le milieu

marin et d'éviter tout risque susceptible de porter atteinte aux ressources naturelles maritimes.

La signature en 1957 à Rome, des traités instituant la Communauté Economique Européenne (CEE) et qui deviendra plus tard l'UE, est le point de départ et structurant d'Europe stable et prospère. Le traité instituant la CEE crée un marché commun généralisé et caractérisé par une union douanière qui repose à la fois sur la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux et sur l'élaboration des politiques communes, notamment dans le secteur de l'agriculture et les transports.⁸¹ Ce traité a permis à la CEE de conclure également des accords avec des Etats tiers ou des organisations internationales dans plusieurs domaines de l'économie.

Dans le domaine du transport maritime, les relations de trafic maritime avec les Etats tiers sont d'une importance non négligeable pour la Communauté qui doit tenir compte de la dimension internationale. Or, les Etats membres étaient amenés à recourir à des accords bilatéraux avec des Etats tiers, mais ces derniers ne respectaient pas la libre concurrence à l'égard des autres Etats membres. L'adoption en 1974 lors de la conférence des Nations Unies tenue à Genève pour le Commerce et le Développement (CNUCED) d'une convention relative à un code de conduite des conférences maritimes fournira une première occasion sur le plan international.

La réglementation communautaire va d'une part développer une politique des transports maritimes tendant à assurer une liberté commerciale et d'autre part à assurer la liberté d'établissement et libre prestation de services au sein du marché communautaire.

Lorsqu'en 1977 le Conseil a pris la décision d'instituer une procédure de consultation⁸², c'est la fin d'un long processus d'hésitation dans le cadre des relations entre Etats membres et Etats tiers d'une part et les organisations internationales d'autre part dans le domaine des transports maritimes. Cette décision vise donc à identifier les problèmes

⁸¹ La création de la CEE et de l'Euratom, Document de synthèse, European Navigator, 2007.

⁸² Décision 77/587/CEE, JOCE, n° L239 du 17 septembre 1977, p.23 cité par Jill Aussant, Raffaello Fornasier, Jean-Victor Louis, Jean-Claude Séché, Sean Van Raepenbush in *Le droit de la CEE, 3, libre circulation des personnes, des services et des capitaux*, 1990, 2^{ème} Edition, Etudes Européennes, 407p.

d'intérêt commun, à faciliter les échanges d'informations et les consultations, et à profiter de l'expérience acquise.

Dans le domaine de la sécurité en mer, la Communauté a poursuivi une politique tendant à éviter un double emploi avec les nombreuses conventions internationales qui existent. A cet effet, les Etats membres opteront à devenir parties des conventions internationales dans le souci d'harmoniser les aspects de la concurrence entre leurs flottes et celles des Etats tiers.

Dans ce contexte, la politique maritime de l'UE s'attellera à une uniformisation de la convention de la CMB en assurant un équilibre entre les droits et les obligations des Etats côtiers et du pavillon.⁸³

Dans le domaine de l'environnement, l'UE a créé l'Agence Européenne pour l'Environnement.⁸⁴

Afin de soutenir un développement durable et de contribuer à une amélioration sensible et mesurable de l'environnement en Europe, l'Agence européenne pour l'environnement a pour mission de fournir des informations fiables et comparables sur l'environnement aux décideurs et au public en coopération avec le réseau européen d'information et d'observation sur l'environnement.⁸⁵

Les questions environnementales sont inscrites dans les axes prioritaires du développement durable de l'UE. En créant cet organisme de gestion de l'environnement, l'Union Européenne veut établir une stratégie communautaire qui doit intégrer l'ensemble des actions préconisées par les conventions internationales sur le droit de la mer en ce qui concerne l'environnement. Il s'agit, en effet, pour l'UE de fixer :

⁸³ Livre vert sur la Politique Maritime de l'Union Européenne, Contribution commune (Portugal, Espagne et France).

⁸⁴ Règlement (CEE) n° 1210/90 du Conseil, du 7 mai 1990, relatif à la création de l'Agence européenne pour l'environnement et du réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement.

⁸⁵ Activités de l'Union Européenne, Synthèse de la législation, 2006.

un cadre politique pour permettre le développement durable, c'est-à-dire répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins. Elle s'appuie sur trois piliers, économique, social et environnemental, lesquels doivent se renforcer mutuellement pour assurer ce développement durable.⁸⁶

Dans le domaine de la pêche, lors de CMB, les limites de la souveraineté des Etats sur les ressources halieutiques ont été fixées à 200 miles, pour éviter des éventuelles expansions spontanées. Mais en 1994, lorsque la Convention entre en vigueur, il était nécessaire de l'adjoindre un protocole permettant l'extension de la zone d'exploitation au delà de la zone de 200 miles dictées par la Convention, qui prendra en compte les déplacements des ressources.

Il faut souligner que le secteur de la pêche est du ressort exclusif de la Communauté et sa gestion est assurée par l'UE à travers la Politique Commune de la Pêche (PCP) dont l'objectif est de :

- permettre d'atteindre de manière durable un équilibre entre les ressources halieutiques et leur exploitation notamment par la mise en place d'un système de renouvellement de la flotte qui contribue efficacement à l'ajustement des efforts de pêche tout en permettant, en même temps, de moderniser la flotte ;
- renforcer la compétitivité et contribuer au développement d'entreprises économiquement viables dans l'ensemble de la chaîne de production ; et
- améliorer l'approvisionnement et la valorisation des produits de la pêche et de l'aquaculture, contribuer à la revitalisation des zones dépendantes de la pêche.

L'UE a également signé des accords bilatéraux et multilatéraux avec les Etats en voie de développement. Ces accords ouvrent un large éventail en ce qui concerne le renforcement des capacités des actions menées dans le cadre du développement durable.

⁸⁶ Activités de l'Union Européenne, op.cit.

1.2.1 Le Model de la Belgique dans l'application des conventions

La Belgique, comme tous les Etats Européens de la mer du Nord, s'est beaucoup investi pour l'élaboration d'un cadre réglementaire destiné au secteur maritime mondial depuis son adhésion à l'OMI. Ceci a permis à la Belgique de renforcer sa position en tant que puissance maritime sur la scène internationale mais aussi pour son développement économique. Elle est aujourd'hui comptée parmi les leaders mondiaux dans le domaine du transport maritime et occupe la 29^{ème} place du marché mondial sur la base de la valeur transportée.

La mer du Nord est plus que par le passé le lieu par excellence du développement des économies des Etats bordant cette façade, à travers le développement de son tourisme, de son industrie littorale, de sa navigation maritime et de sa pêche.

Pour inscrire ses actions au développement des activités de la mer du Nord, le Gouvernement fédéral oriente une politique stratégique conçue sur le principe de fédéralisme qui guide cet Etat. Comme tout Etat fédéral, le model basé sur le fédéralisme a des avantages et des inconvénients, et le nombre trop important des organes de compétences (régions et communes) nous conduit à observer une certaine prudence quand à notre analyse de la politique maritime Belge entant que model de cette étude. Car l'autonomie des régions est très étendue en raison du principe des compétences exclusives qui singularisent le fédéralisme belge par son prolongement sans réserve des entités fédérées sur la scène internationale.

Mais dans ces complexités, le Gouvernement fédéral a su valoriser ses compétences dans les domaines de la vie économique de son pays à travers la mise en place d'un département ministériel chargé de la mobilité et des transports. Alors que les questions liées au transport maritime et à l'environnement marin en Belgique sont des compétences du Gouvernement fédéral, le secteur de la pêche est un domaine exclusif de la région flamande.

1.2.1.1 Au plan Institutionnel

La maîtrise de la mer est pour les nations développées l'un des fondements de leur puissance, et elle constitue un enjeu géostratégique et économique. Si l'évolution du droit international a conduit les Etats à étendre leur souveraineté sur les ZEE, l'océan restera à jamais un domaine international et la Belgique en tant que Etat maritime emploie ses capacités techniques et structurelles pour concilier action et règlement.

Dans ce contexte, le Gouvernement de la Belgique a su adapter ses instruments juridiques et institutionnels aux grandes évolutions exigées par les conventions internationales sur le droit de la mer.

C'est donc le Ministre de la Mobilité et Transports qui est chargé de la mise en œuvre de la politique fédérale concertée de mobilité et de transport au service de la population, des entreprises et de l'économie de l'Etat et de l'élaboration du cadre réglementaire destiné au secteur maritime mondial et des projets s'y rapportant. Ce grand département regroupe quatre directions dans laquelle on trouvera la Direction Générale des Transports Maritimes (DGTM).

La DGTM est un instrument important dans la politique maritime Belge. Bien que la répartition des compétences entre les différents niveaux politiques sont complexes mais, convient il de souligner que la Belgique apparaît comme un modèle incontournable dans l'application des dispositions réglementaires et structurelles en ce qui concerne le transport maritime.

Sur le plan environnemental, c'est le Ministre de l'Environnement qui est chargé de la mise au point de politiques environnementales marines nationales. Par l'intermédiaire de la Direction Générale de l'Environnement (DGE), le Ministère coordonne la mise en œuvre des différents accords internationaux.

Il faut souligner que la gestion environnementale marine est une compétence fédérale relevant du Ministère de l'Environnement qui s'appuie sur les lois nationales en vigueur. Dans son Article 46 chapitre VII protection de l'environnement marin :

La Belgique exerce dans la ZEE sa juridiction en matière de protection et de préservation du milieu marin, y compris la protection et la conservation des espèces de la faune et de la flore, leurs habitats et leur environnement physique. L'exercice de cette juridiction est régi par la législation belge en la matière.⁸⁷

Cette structure fédérale de l'environnement marin a donné naissance à un tissu de pouvoirs qui varient entre les niveaux national, régional et local et qui permet d'appliquer les sanctions nécessaires.

En ce sens la législation nationale permet en cas d'incident de pollution marine la coordination des différents services tels que la Marine nationale et l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord (MUMM).

L'accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant l'exercice des compétences régionalisées dans le domaine de l'Agriculture et de la Pêche du 18 juin 2003, stipule que les activités de pêches sont gérées exclusivement par la région flamande qui doit appliquer les lois européennes en ce qui concerne l'exercice de la pêche en territoire Belge. Le Ministère détermine la stratégie qui doit être mise en œuvre par les différents paliers composant ce département.

Ainsi, la politique Commune de la Pêche (PCP) dans l'UE est l'outil de gestion dont s'est dotée la Belgique pour aménager la pêche et l'aquaculture. Cette politique a été conçue afin de gérer une ressource commune et de respecter les obligations inscrites dans les premiers traités de ce qui était à l'époque la CE. En raison de son caractère de ressource naturelle douée de mobilité, le poisson est considéré comme un bien commun. Ainsi, les traités ayant institué la Communauté reconnaissent la nécessité d'une gestion commune dans ce domaine, à savoir, des règles communes adoptées au niveau de l'UE et mises en

⁸⁷ Loi concernant la ZEE du 22 avril 1999.

œuvre dans tous les États membres.⁸⁸ A cet effet, il convient de rappeler que le cadre juridique dans lequel se réfère la Belgique pour la réglementation de l'exercice de pêche est la Politique Commune de la Pêche.

1.2.1.2 Au plan juridique

Sur le plan international et réglementaire, la Belgique applique le code ISM qui règle l'application des normes internationales de sécurité maritime ainsi la protection du milieu par la certification de la gestion des compagnies maritimes et de la sécurité de leurs navires.

Sur le plan européen, le règlement proposé vise une application correcte, stricte et harmonisée dans tous les États membres du code ISM repris dans la convention SOLAS. La Commission fera procéder régulièrement à un contrôle. Par ailleurs, le règlement initial 3051/95, uniquement destiné aux transbordeurs rouliers, a été adapté en vue d'être effectivement appliqué à un large éventail de navires et aux compagnies qui les exploitent.⁸⁹

Sans risque de se tromper, la loi Belge en matière de protection de l'environnement marin a permis à la Direction Générale de l'Environnement Marin (DGEM) de disposer d'un cadre réglementaire complet en ce qui concerne la prévention et la lutte contre la pollution. Parmi les dispositions mis en place, on citera le Plan National d'Intervention en Mer du Nord, document regroupant les différents secteurs de la vie économique maritime de la Belgique. C'est suite à la demande de la Commission de l'UE que la Belgique comme un certain nombre d'Etats européens a pris des mesures d'application de ce Plan National pour se mettre en conformité avec la législation et les règles européennes.

Sur le plan international, des modifications des règles applicables conformément à la Convention de MARPOL ont été introduites afin d'intégrer les exigences définies par la CE.

⁸⁸ Commission Européenne, Article, Politique Commune de la Pêche, 2004.

⁸⁹ Loi modifiant la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridictions de la Belgique.

A l'aide de ces instruments juridiques nationaux et internationaux, la protection de l'environnement marin Belge est efficace car ces instruments ont su s'adapter à la législation maritime et répondent aux défis du moment en étroite collaboration avec les utilisateurs de la mer.

L'analyse de deux modèles (africain et européen) nous a permis d'apprécier les avancées en termes de structure institutionnelle et juridique fonctionnelle dans le monde en ce qui concerne les questions liées au domaine maritime et océanique pour pouvoir identifier non seulement les lacunes que connaissent les Comores en la matière mais aussi, recentrer et réorienter les missions de la gestion du domaine dans un souci de développement des économies maritimes. En ce sens, il faut retenir que les organigrammes fonctionnels de plusieurs administrations des Etats africains sont hérités de la colonisation, et ceci n'échappe pas à l'archipel des Comores. Malgré la découverte de nombreuses ressources naturelles dans plusieurs Etats en développement, les mécanismes d'exploitation et d'utilisation ne sont pas toujours adaptés aux instruments juridiques internationaux.

Le Gabon à travers ses potentielles richesses ne semble véritablement pas mettre une rupture entre le modèle traditionnel issu des indépendances et la nouvelle conception encouragée par les conventions internationales, excepté quelques efforts enregistrés dans le domaine de l'environnement et de la pêche notamment en ce qui concerne son code des pêches.

Pour ce qui est de la Belgique, la conception est toute différente en termes de juridiction mais également de structuration. Les conventions communautaires ont forcé la mise en œuvre des nouveaux instruments et leur adaptation au contexte national et international. Il convient donc de souligner que la gestion du domaine maritime que se soit au niveau fédéral ou régional ne souffre d'aucune contestation au vu de différents démembrements que constitue la Belgique.

A cet effet, la nouvelle conception de gestion du domaine maritime comorien pourrait être inspirée sur le principe du modèle Belge à plusieurs égards.

Dans le domaine de la gestion des affaires maritimes, la Belgique présente un schéma cohérent qui intègre toutes les utilisations. Dans le domaine de la protection de l'environnement marin et de l'exploitation des ressources, le suivi des dispositifs recommandés par l'UE a plus d'un titre renforcé les mécanismes et les atouts de la politique maritime Belge.

Section 2. L'élaboration d'une politique maritime pour un développement durable aux Comores ou « politique maritime durable »

La question sur l'élaboration d'une politique maritime aux Comores est une nouvelle manière de regrouper les différents secteurs dans un souci d'une gestion intégrée. Bien qu'on trouve plusieurs études menées dans les différents secteurs qui touchent le domaine maritime et océanique, mais au demeurant ce projet se veut globalisant et structurant pour prendre en compte les approches intégrées d'un développement harmonieux et durable du domaine maritime qu'on pourrait appeler une politique maritime intégrée.

En s'attellant sur ce projet, nous avons le souci d'inscrire les Comores au grand sujet qui préoccupe le monde en développement. Sans que ce cadre soit limitatif et restreint dans une orientation prétentieuse, l'objectif de cette politique maritime est de redéfinir les missions des structures mises en place depuis l'indépendance dans le but de dégager les nouvelles perspectives qui permettront à l'Etat comorien de s'adapter au nouveau contexte des économies maritimes. Les mutations que doivent faire face l'Etat dans le programme de ce projet sont nombreuses et son application nécessite une véritable révision des institutions juridiques si l'on veut inscrire les activités maritimes dans les domaines émergents.

Sur le plan réglementaire, il convient de souligner que le droit de la mer constitue un tournant décisif et de nombreuses disparités existent en effet, notamment sur la coordination des activités menées dans ce domaine que se soit au niveau national, régional ou international.

Sur le plan structurel, le manque d'infrastructures de base pouvant servir à la circulation des biens, des personnes et des informations ne permet pas l'accroissement du trafic

maritime dans les ports et freine aussi la création des nouvelles structures susceptibles de développer les activités maritimes dans son ensemble. Aujourd'hui, le problème de transports maritimes est loin d'être abordé et le manque de législation nationale affaiblit toute initiative visant à améliorer les structures existantes.

2.1 Sur le Plan International

Bien que les Comores soient signataire de la CMB, le manque des instruments juridiques et réglementaires ne facilite pas son application. Dans un tel climat, il est difficile de mesurer l'impact de la Convention dans les relations des Comores avec les instances internationales et régionales. A ceci, s'ajoute le climat économique et politique difficile qui ne facilite pas son implication aux grandes réflexions internationales.

Nous pensons que la réussite d'une intégration effective des Comores sur la scène internationale doit s'appuyer sur la révision des institutions en charge de la gestion du domaine maritime et son adhésion aux organisations régionales et internationales. C'est la meilleure manière de promouvoir une stratégie pour une adhésion et ratification des conventions internationales non encore prises en compte et qui enfin disait Kofi Annan (Ancien Secrétaire Général de l'ONU) « tous faisant partie du cadre juridique aidant à maintenir les règles et les normes convenues au niveau international. »⁹⁰

2.1.1 L'adhésion des Comores dans les organisations régionales et internationales

L'adhésion des Comores dans les organisations régionales et internationales dont les aspects tournent vers les domaines de grands enjeux internationaux doit être considérée comme une condition majeure pour la mise en œuvre du projet de cette politique maritime intégrée.

Il est bien clair que les Comores font partie des certaines organisations régionales et internationales susmentionnées, mais sa présence effective, dans les domaines qui touchent la vie économique, politique et stratégique de son espace maritime, nous semble véritablement important.

⁹⁰ Nations Unies, Sommet Mondial 2005.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Au niveau international, les Comores doivent établir un bilan général de son appartenance aux instances internationales afin d'évaluer le travail réalisé en ce qui concerne les conventions (signées, ratifiées, en projet) et les profits qui en découlent.

Au niveau national, nous évoquons à titre d'exemple, le dynamisme du centre d'échange pour la coopération scientifique et technique de l'Union des Comores qui facilite la collaboration des Comores avec des institutions internationales pour la conservation de la biodiversité. Ainsi, la conservation de la biodiversité a permis d'obtenir un :

- Appui du Pnud-Fem pour l'élaboration de la Stratégie Nationale et du Plan d'Action pour la conservation de la diversité biologique ;
- Appui du Fem pour le CHM national ; et
- Convention sur la diversité biologique.

Au niveau régional, les Comores sont membres de plusieurs institutions qui travaillent dans le cadre de développement durable et de la réalisation des plans d'action pour les différents secteurs de la vie économique de l'Etat.

Les Comores font partie des Etats du Marché Commun d'Afrique dont l'objectif est de coopérer pour développer leurs ressources naturelles et humaines dans l'intérêt du peuple. Ils adhèrent également à l'accord de libre-échange (ALE) du COMESA.

Mais force est de constater que l'accord de Libre Echange ne concerne que 11 Etats sur 19 et, l'absence des Comores dans ce projet réduit les perspectives d'investissements dans les secteurs clés de l'économie à l'exemple des ports maritimes. Car depuis son entrée en vigueur en octobre 2000 dans les 9 Etats, les échanges entre ces pays ont progressé de manière notable. Ce qui nous laisse à penser que le développement durable de nos économies repose aussi sur une relation régionale sans complaisance.

Entériné en 1993 par le PNUE, l'Atlas de Bases de Données des Ressources Côtières pour l'Afrique de l'Est est une institution qui regroupe le Kenya, la Tanzanie, le Mozambique, les Comores et Seychelles dont l'objectif est de développer un Système d'Information Géographique (SIG) fondée sur une base de données de la zone côtière de l'Est. La Direction Générale de l'Environnement à travers l'Institut Géographique Nationale, a mis en jour quelques données dans différents secteurs.

La Convention pour la protection, la gestion et le développement de l'Environnement Marin et Côtier des régions d'Afrique de l'Est est un plan d'action qui réunit les Etats suivants : Comores, Réunion, Kenya, Madagascar, Maurice, Seychelles, Somalie, et la Tanzanie.

On notera également le programme de Dégradation du Récif de Corail à l'Océan Indien (CORDIO) qui regroupe le Kenya, la Tanzanie, les Comores, le Mozambique, L'Ile de Madagascar, les Seychelles, l'Ile Maurice, les Iles Maldives, l'Inde et la Sri Lanka. Ce programme a été créé pour répondre à la dégradation des récifs coralliens dans l'Océan Indien.

Tous ces programmes et institutions, que nous ne pouvons pas tous citer dont les Comores font partie devraient normalement apporter une approche nouvelle de la gestion durable du domaine maritime et océanique. Mais force est de constater que la réalité sur le terrain, à l'exception de quelques initiatives développées dans certaines administrations de l'Etat, est loin de satisfaire l'opinion nationale sur le bien fondé de la politique maritime développée depuis les indépendances jusqu'à ce jour.

Dans ce lancinant problème, il est plus que nécessaire d'orienter la stratégie de fonctionnement de nos structures pour qu'elles prennent en compte les différents enjeux sociaux tels que l'environnement, la pêche et le transport maritime dans un souci de faire décoller l'économie de cet Etat.

2.1.2 Ratifications des Conventions et la participation à la gestion intégrée des espaces maritimes

Si la plupart des commissions parlementaires des Etats du nord ont recommandé la ratification des Conventions internationales à leurs gouvernements respectifs, les pays du sud traînent encore en raison des politiques moins appréciées et pratiquées en ce qui concerne l'exploitation des ressources renouvelables et non renouvelables. Aujourd'hui, le concept de "développement durable" se présente comme une nouvelle stratégie qui permet de combler les déficits observés dans l'application des Conventions Internationales. Et la gestion intégrée des ressources que veut mettre en place ce projet

doit prendre en compte les aspects des ressources exploitées au niveau de la région. C'est pourquoi, l'idée d'élargir la réflexion sur la pêche du thon dans le cadre de l'association pour la gestion et l'exploitation des ressources thonières pourrait corrélérer avec le projet de mise en place d'une politique maritime aux Comores.

2.1.2.1 Ratification des Conventions

Au vu des difficultés économiques et politiques que traversent les Comores, il est important que l'Etat manifeste son intérêt à ratifier les conventions en ce sens qu'elles présentent un ensemble complet de dispositions relatives aux usagers des océans et donnent un intérêt particulier dans le domaine de l'exploitation des ressources, de l'environnement, de la sécurité maritime, de l'économie auquel des nouveaux investisseurs, des organisations gouvernementales et non gouvernementales peuvent accorder leur appui.

A cet effet, les Comores ont ratifié les conventions internationales suivantes :

- 1) Le traité sur l'environnement ratifié (Décret n° 86-014/PR) par les Comores est la CMB ;
- 2) Les conventions sur les espèces vivantes (Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvage menacées d'extinction, Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, Convention internationale pour la protection des végétaux) ;
- 3) La Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique Orientale (Nairobi, le 21 juin 1985) et les deux protocoles relatifs ;
- 4) Le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas des situations critiques dans la région de l'Afrique Orientale (Nairobi, le 21 juin 1985) ;

- 5) Le Protocole relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune de l'Afrique Orientale (Nairobi, le 21 juin 1985) ;
- 6) La Convention sur la diversité biologique (Sommet de la Terre à Rio, le 5 juin 1992) ;
- 7) La Convention sur les changements climatiques (4 juin 1992) ; et
- 8) La Convention relatives aux zones humides (RAMSAR, 2 février 1971).

La mise en valeur des espaces maritime et océanique dépendent de l'approche nationale sur la ratification des conventions internationales, en ce sens qu'elles apparaissent comme une action primordiale dans la nouvelle vision de gérer des milieux tant convoités et fragiles.

Les procédures de ratifications des traités non encore ratifiées, doivent être entamés si l'on veut donner plus de chance à l'archipel des Comores pour une économie maritime durable.

2.1.2.2 La participation à la gestion intégrée des espaces

Le principe de porter un regard sur la gestion des ressources de l'Océan Indien notamment sur sa gestion vient renforcer la thèse selon laquelle les pays du Sud-ouest de l'Océan Indien appartient à l'humanité et que l'exploitation de leurs espaces y compris les ressources doivent impérativement leur impliquer dans le processus de développement. La participation des Comores dans les schéma de développement des organisations régionales par la création de l'organe de gestion de thon constitue un fort engagement à la gestion internationale des fonds marins. La constitution d'une organisation de gestion de thon au Sud-ouest de l'Océan Indien s'explique par la haute valeur commerciale du thon et son enjeu économique sans faille. Aujourd'hui, le nombre important des flottes étrangères mais aussi les accords successifs entre ces pays et l'UE

viennent renforcer l'idée d'une précaution au risque de mettre en péril, à brève échéance, l'existence même de ces ressources.⁹¹

Ce problème va donc inciter les îles du Sud-ouest de l'Océan Indien à la création de l'Association pour la Gestion et l'Exploitation des Ressources Thonières. L'objectif d'une telle association est de mettre en œuvre un projet régional de développement de la pêche et « de promouvoir, sans déroger aux droits souverains des Etats membres, une politique régionale commune pour le développement de leurs pêcheries et une gestion rationnelle des ressources thonières de la région ».⁹²

Dans cette perspective, il convient de préciser que cette association ne concernait, lors de sa mise en place que les îles telles les Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles et l'attente ne couvrait que les ZEE des pays précités. Mais l'effort le plus remarquable de cette coopération est le fait d'intégrer les pays concernés à l'exploitation de leurs ressources, une manière de pouvoir recentrer leurs actions et de développer la pêche au dépens de leurs propres moyens. Le projet va donc au delà de cette ambition car, il a pour objectif d'établir un système régional d'échange d'informations, de collecte, de regroupement et d'analyse des statistiques de pêche.

Le problème de la gestion réside au niveau des moyens de sa mise en application du fait que tous les pays ne disposent pas les mêmes capacités de contrôles des navires étrangers opérant dans la ZEE. Or ce projet devrait permettre à chaque pays une assistance scientifique et technique destinée à améliorer les capacités locales de gestion et d'exploitation de ces ressources pélagiques.⁹³

Dans le cadre des Conventions de Lomé qui lient la CEE aux Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacific (ACP), et conformément aux dispositions de la Convention de Lomé III de 1984, notamment celle relative au développement de la pêche les pays insulaires ont pu bénéficier de l'aide financière et technique de la CE. Cependant, les

⁹¹ TAHINDRO.G, 1998, les îles du sud-ouest de l'océan indien et la mise en œuvre du nouveau droit de la mer, pp 423-424.

⁹² Résolution n°1, 3^{ème} session ministérielle de la COI, in TAHINDRO.G, op cit, p 430.

⁹³ CARKE.T, le Développement des pêcheries de thon dans le sud-ouest de l'océan indien in TAHINDRO, op cit, p 431.

mécanismes de cette aide financière empruntent parfois de chemins occultes et les petits pays n'ont pas toujours les capacités d'exploitation et de gestion des ressources thonières pour assurer la conservation dans leur région évoquées dans le programme. Au vu donc de la situation géographique des Etats à l'exemple des Comores et de la nature de l'espèce, il est difficile pour un Etat sans moyens d'arriver à une gestion rationnelle de ces espèces.

C'est donc Lomé III avec le 6^{ème} Fond Economique de Développement (FED) que la COI va devenir un interlocuteur privilégié de la CEE en matière de coopération régionale dans l'Océan Indien. Dans le cadre de cette coopération, une aide financière du FED a été allouée à la COI afin de développer les secteurs de la mer (ressources halieutiques, sauvetage en mer, prévision des cyclones, météorologie....) et de la coopération inter îles (échanges de personnes, de services et de marchandises et développement économique). Alors que Lomé IV (7^{ème} FED) va privilégier les secteurs environnement et du commerce. Enfin, dans Lomé IV bis (8^{ème} FED), l'aide financière va se répartir entre l'environnement côtier et marin et la pêche, le développement des échanges commerciaux, l'assistance techniques et les autres secteurs.⁹⁴

L'Accord de Cotonou signé en 2000 entre l'UE et les Etats ACP en remplacement des Conventions de Lomé va changer la situation au niveau de la COI car, le Programme indicatif régional se substituera aux crédits de FED dans un cadre régional élargi comprenant, outre la COI et le COMESA, la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et l'Autorité Intergouvernementale pour le Développement (IGAD).

Avec cette nouvelle formule, la COI a pu néanmoins s'inscrire au premier plan des projets avec les programmes relatifs à la gestion des ressources naturelles. Et l'on peut aujourd'hui relever que les programmes régionaux notamment celui des petits Etats insulaires en développement, la Convention de Nairobi, la lutte contre les marées noires et le suivi des récifs coralliens de la COI ont permis de participer collectivement à la gestion de leur espace.

⁹⁴ BERTILE. W, la COI (1984-2004) : 20ans au service de la coopération régionale, article paru in Témoignages, 2005, p 4.

2.2 Sur le plan National

Il convient de souligner que le fonctionnement actuel de structures chargées de la gestion du domaine maritime comorien est hérité de l'organisation traditionnelle issue des indépendances. Or, plus de trente ans après l'indépendance, il revient aux Etats d'orienter leurs instruments institutionnels et juridiques pour leur permettre de suivre les grandes mutations du moment. A cet effet, une réorganisation des organes en charge des économies maritimes s'avère nécessaire si l'on veut concilier leurs actions avec les institutions internationales qui deviennent de plus en plus exigeantes avec les juridictions nationales. C'est ainsi que dans le cadre de ce projet, nous demandons que les missions des Ministères soient réorientées tout en s'inspirant des modèles ci-dessus définis.

2.2.1 Ministère des Transports

Le ministère des transports en charge du transport maritime doit appuyer ses missions sur la sécurité de la navigation, l'emploi maritime, le développement des ports et du transport par mer ainsi que l'aménagement du littoral. Pour que ses missions aient une application, la création d'une Direction Générale, qui aura pour responsabilité l'élaboration des orientations de la politique relative à la sécurité et protection de l'environnement, au contrôle de la navigation, à l'exploitation et sûreté portuaire, et à la législation et affaires juridiques est une nécessité urgente pour combiner de manière optimale les compétences de l'Union des Comores dans le projet de maritimisation de son économie.

2.2.1.1 Création d'une Direction Générale des Affaires Maritimes

La création de cette nouvelle structure répond à l'initiative et aux exigences des Conventions Internationales en matière d'administration maritime ; celle-ci va substituer l'action du Ministère dans la coordination et la promotion des transports et affaires maritimes. Pour conduire à bien ses missions, le projet prévoit la mise en place de quatre services ; il s'agit d'un service chargé de la sûreté et affaires portuaires, d'un service de la législation et affaires juridiques, d'un service de sécurité et protection environnementale et d'un service de contrôle de la navigation.

- Le service d'exploitation et affaires portuaires est responsable de la politique en matière d'exploitation de la navigation, de sûreté maritime et des questions portuaires ainsi que la mise en place de la réglementation et de son exécution. Elle est responsable également du développement juridique des questions relevant de ses compétences ;
- Le service législation et affaires juridiques est responsable de la préparation de la politique relative aux aspects juridique de la réglementation de la navigation, la sécurité maritime et la protection du milieu marin concerné par l'activité maritime ;
- Le service sécurité et protection environnementale est responsable de l'amélioration de la sécurité et la protection du milieu marin en intervenant dans les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime ; et
- Le service contrôle de la navigation est chargée de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires applicables à la navigation maritime, relative à la protection de la vie humaine, la propriété en mer, la prévention de la pollution du milieu marin, l'amélioration des conditions de vie à bord et le transport maritime de marchandises dangereuses. Cette mission se déploie en application de réglementation émanant de l'OMI. Elle aura la lourde tâche de la délivrance d'attestation liée à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés, après vérification technique ou de capacité.

2.2.1.2 Création d'un armement national

L'accès au marché international est un des défis auquel les Comores doivent relever s'ils veulent multiplier les chances de réussites dans ce nouveau chantier de développement durable. Car, le transport maritime est une activité qui participe à la vie économique et sociale des sociétés. Le transport maritime représente par ailleurs une condition très particulière pour l'acheminement des produits onéreux mais également des personnes. Si l'on admet aujourd'hui que plus de 80% des échanges des Comores passent par la voie maritime, il est évident que l'apport de transport par mer demeure considérable et la recommandation d'une flotte nationale rentre dans le cadre des stratégies de développement durable.

Bien que la mise en œuvre des dispositions de l'OMC, essentiellement guidées par les principes de la mondialisation et la libéralisation de l'activité de la mer a porté un coup fatal aux nombreuses compagnies maritimes africaines, mais l'épineux problème de dépendance de l'extérieur en produit nous laisse penser qu'il faille mettre en place une flotte nationale pour réduire ce marché dominé par des privés.

Dans cette perspective, il faut établir les principales missions de cette flotte pour éviter de connaître les échecs enregistrés dans le passé.

L'administration en charge de cette flotte aura pour mission de :

- Conduire des actions permettant le développement d'une flotte de commerce à travers des mécanismes d'intervention budgétaire de l'Etat ou des privés selon les mesures convenues dans l'accord des parties ;
- Identifier le cadre législatif, réglementaire et international dans lequel va s'inscrire l'activité de cette flotte ;
- Spécifier les représentants au sein du conseil d'administration de cette entreprise parapublique ;
- Limiter à travers cette flotte, la navigation inter île non conforme pratiquée par des privés tant critiquée par l'opinion nationale et internationale ; et
- Permettre le développement de navigation de plaisance dans l'ensemble des îles.

Résultats attendus de la mise en place de ces deux structures :

- Soutenir la Direction Générale pour la sûreté des Facilités Portuaires ;
- Négociation de la position de l'archipel en matière de politique de navigation dans les instances internationales et participation au niveau international pour le respect de cette réglementation ;
- Elaboration de la réglementation en matière de navigation intérieure;
- Contrôle de la navigation intérieure et respect strict des mesures de réglementation relative à l'exploitation et à la sécurité ;

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- Mise en place d'un système de contrôle de certificat, brevets, certificat de jaugeage ;
- Inspection à bord des navires et bateaux, dans les ports et éventuellement auprès des instances chargées du respect de la réglementation maritime ;
- Formation des inspecteurs de contrôle ;
- Renforcer la compétitivité et le rôle économique des ports ;
- Adoption d'un nouveau statut de gestion des ports selon les quatre systèmes reconnus dans le monde ;
- Assurer la tutelle des ports d'intérêt national et le suivi du cadre législatif et réglementaire des ports ;
- Elaboration des textes législatifs destinés au renforcement de la sécurité des installations portuaires et veiller à leur application ;
- Intégration des activités portuaires dans une approche multimodale ; et
- Mise en place du statut des personnels portuaires.

2.2.2 Ministères des Pêches et de l'Environnement

Le Ministère des Pêches et de l'Environnement semble être le mieux organisé dans la gestion des questions relevant de son domaine de prédilection. Bien que l'application des Conventions relève des compétences du Gouvernement mais, un effort complémentaire doit être réalisé au niveau du contrôle des cadres législatif et réglementaire international. Il s'agit dans ce cas précis de renforcer les missions de la Direction Générale de l'Environnement par la mise en place des services dont les rôles contribueront à mieux circonscrire les problématiques de l'environnement marin.

2.2.2.1 Définir des nouvelles stratégies de planification de pêche

Bien que la pêche reste peu développée aux Comores, l'Etat dispose néanmoins d'une Direction Générale dont l'ambition à l'heure actuelle est de rattraper le retard accusé dans le développement de ce secteur. Cette ambition apparaît clairement dans la dénomination du ministère qui englobe outre la pêche, mais l'environnement marin.

Etant responsable de la gestion de la pêche en territoire comorien, la DGP doit orienter ses missions sur le développement industriel de la pêche, la réglementation, le contrôle et la surveillance mais aussi sur la sécurisation des professionnels des pêches, le développement du secteur à travers une politique d'aide à l'accès du produit par les professionnels nationaux, l'exploitation rationnelle des ressources, la conservation et la limitation de l'impact de la pêche sur l'environnement, car malgré l'extraordinaire potentiel des ressources halieutiques dans les eaux comoriennes, le marché de poisson est tributaire de l'offre et la demande.

Cette nouvelle stratégie nécessite une planification centrale à travers la mise en place:

- Service de la Pêche Industrielle(DPI) ;
- Service des Pêches Artisanales et des professionnels de pêches (SPA) ;
- Service de la Réglementation, du Contrôle et de la Surveillance(SRCS) ; et
- Service d'Inspection régionale des pêches.

Résultats attendus :

- Suivi des dossiers de la COI dans le cadre de l'accord signé entre l'Union Européenne et les pays de l'Océan Indien pour un plan régional de surveillance de la pêche dans le sud-ouest de l'océan Indien ;
- Elaboration d'un Programme de développement de la pêche artisanale, qui mettra en application le fonctionnement du projet de conservation des produits, qui a prévalu la construction de chambres froides pour l'appui à la pêche artisanale ;
- Mise en place d'une brigade de surveillance pour éviter les conflits entre professionnels de pêches et occasionnels ;

- Gestion durable des ressources halieutiques à travers la mise en place d'un programme de développement d'aménagement et d'exploitation rationnelle des activités du secteur de la pêche ;
- Mis en place des mécanismes institutionnels encourageant la participation des pêcheurs à l'aménagement des ressources selon les modalités appropriées ; et
- Identification et Planification des zones d'exploitation aux pêcheurs artisanaux.

2.2.2.2 Renforcement des capacités de la Direction Générale de l'Environnement

Outre les missions précédemment citées, la Direction Générale de l'Environnement doit s'appuyer sur le décret N°94-100/Pr portant promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement pour intégrer les aspects de l'environnement marin non encore prise en compte dans le cadre de ce projet de politique maritime.

Ainsi, la mise en place d'un service chargé des questions juridiques liées à la protection de l'environnement marin renforcera les dispositifs de protection, de préservation et de contrôle de l'environnement marin.

La création d'un Service chargée de gestion des pollutions marines et d'un service spécialisé dans la gestion des contentieux relevant du domaine marin pourront servir de cadre référentiel pour inciter le gouvernement à la ratification des conventions non encore signées.

Le service de gestions des pollutions marines aura pour mission :

- Maintenir la qualité de l'environnement marin à un niveau acceptable en encourageant les évaluations des risques et d'impact du milieu ;
- Encourager les évaluations et la coopération régionale face aux émissions ponctuelles des pollutions provenant du milieu marin ;
- Prendre des mesures en vue de réduire les émissions ou rejets d'autres composés organiques de synthèse dans le milieu marin ; et
- Prendre des mesures en vue de contrôler et prévenir l'érosion et la destruction du milieu par des activités humaines.

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Le service des Contentieux et du Droit de l'environnement pour le suivi des lois et l'application des réglementations aura pour mission :

- Etudes des conventions internationales et recommandations ;
- Veiller à l'application et au respect des réglementations et législations ; et
- Gestion des contentieux en la matière et application des sanctions ainsi prévues.

Résultats attendus :

- la formulation et application des politiques d'utilisation des espaces littoraux et maritimes ;
- La mise œuvre des plans et du programme des gestions des zones littorales et maritimes ;
- La mise place d'un plan d'urgence pour les catastrophes liées à la pollution marine ;
- La définition de façon claire du plan d'urgence pour les catastrophes naturelles liées aux activités humaines telles que l'exploitation des ressources par des méthodes illégales ;
- La mise en place d'un système d'évaluation des produits pêchés pour l'équilibre de l'écosystème pour le suivi des lois internationales ;
- La promotion des techniques rationnelles et pratiques durables pour maintenir l'équilibre de l'environnement ;
- La mise en œuvre des méthodes basées sur la prévention, la précaution et la prévision en vue d'éviter la dégradation du milieu marin ;
- L'intégration de la protection du milieu marin aux politiques pertinentes touchant l'environnement général et le développement socio-économique ;
- La mise en place d'un programme d'amélioration de gestion littorale par les populations situées dans cette zone.

Au terme de cette partie qui nous a permis de faire une analyse des différentes institutions qui gèrent le domaine maritime, il apparaît que le manque d'un cadre institutionnel et réglementaire cohérent pour régir l'espace maritime des Comores que se soit sur le plan d'exploitation des ressources ou même du transport maritime entrave le développement intégré des différents secteurs qui pourraient constituer la maritimisation de l'économie. Le schéma proposé tient compte des structures dont la vocation première est de s'occuper des questions relevant du domaine mais également des actions dont la portée

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

internationale fera en sorte que les intérêts juridiques puissent être appréciés et rendre cohérent la gestion intégrée de l'espace maritime comorien.

CONCLUSION GENERALE

L'élaboration et l'entrée en vigueur de la CMB ont marqué une étape décisive dans la coopération internationale en matière maritime. Les débats sur le caractère épuisable ou inépuisable des ressources marines, mais aussi le caractère impulsif et contraignant de la mer ont donné lieu à des avancées scientifiques remarquables qui sont soldés par l'instauration d'une réglementation adaptée et propre aux différents secteurs.

Cependant, lorsque nous analysons l'environnement réglementaire, nous sommes frappés par le fait que les réglementations et les pratiques n'ont pas le même impact sur toutes les différentes activités. Mais le fait le plus remarquable est celui des mépris des mesures de régulation par certains Etats riches en ressources naturelles qui devraient trouver en cette convention un équilibre pour une exploitation rationnelle.

C'est pourquoi l'idée de faire jaillir dans la conscience collective le concept d'une gestion durable du milieu marin comorien par la mise en place d'une politique maritime et océanique nous paraît indispensable. A cet égard, les Comores pourraient trouver en ce projet de politique maritime un nouveau cadre réglementaire et structurel dont les dispositions recentrent les recommandations des Nations Unies sur la CMB.

Ainsi, les réflexions mises en relief ont illustré dans un premier temps la pertinence du cadre juridique de la CMB, de par la nature même des questions liées aux océans mais aussi à l'exploitation des ressources, à la protection de l'environnement marin et à la sécurité. Ce qui au demeurant fait de la CMB un support indispensable au regard du rôle économique que jouent les océans. Alors que le cadre institutionnel et juridique national qui accompagne les conventions est en quelque sorte peu approprié au contexte actuel.

Nous pensons par ailleurs que les questions liées à la pêche, à l'environnement marin, à la sécurité maritime, au transport maritime devraient faire l'objet d'une seule plate forme que le Gouvernement devrait tracer les lignes directrices. Et le projet de la politique maritime et océanique comorienne au XXIème Siècle se présentera comme un cadre initiateur et offrira l'approche constructive de la mise en pratique de cette plate

forme.

Au niveau de l'environnement, la législation nationale dans sa Loi-cadre (22 juin 1994) relative à l'environnement appuyée par la Politique Nationale et le Plan d'Action de l'Environnement intègre toutes les questions pertinentes de la CMB. C'est ce cadre qui permet une coordination nationale entre les institutions et les organisations non gouvernementales qui travaillent inlassablement pour la promotion des activités à caractère environnemental.

Bien que la Loi-cadre prévoit tous les aspects liés à la protection de l'environnement, mais force est de constater que le manque de procédure d'évaluation de l'impact des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement et la non application des dispositions prévues dans le Chapitre 3 (Articles 11,12,13 et 14) ne permettent pas d'atteindre les objectifs attendus.

Au niveau de la pêche, ce sont les instruments juridiques internationaux et régionaux que les Comores se réfèrent pour la gestion des ressources halieutiques. On citera les dispositions qui ont été prises à Tananarive le 5 juillet 2005 par les Chefs d'Etats à l'occasion du sommet de la COI relatif à l'importance de la pêche dans le développement durable de la région et à la nécessité de protéger les ressources de l'Océan Indien contre la pêche illégale. Mais, en réalité aucune loi ne prévoit la protection et la gestion durable et rationnelle des ressources marines. C'est encore la Loi-cadre de l'environnement dans ses dispositions 47, 48 Chapitre 5 (Aires protégées) qui prend en considération les aspects de la protection du milieu et des ressources.

Toutefois, quelques efforts restent encore à faire au niveau de la valorisation de ce cadre réglementaire notamment, la prise en compte de la protection de l'environnement marin dans sa globalité incluant les espèces en cours de disparition, l'utilisation des pratiques illégales, non réglementée par les conventions internationales et la construction anarchique des bâtiments non conformes aux dispositions prévues dans la Loi-cadre relative à l'environnement sur le littoral.

Au niveau du transport maritime, la situation est beaucoup plus critique, tant au niveau des instruments institutionnels que juridiques. Le transport maritime aux Comores souffre d'un cadre législatif réglementaire tenant compte des dispositions prévues dans les conventions internationales en matière de navigation.

Bien que les questions liées à la mise en place d'un code de la marine marchande des pays de la COI n'ont pas été abordé dans ce travail, mais la nécessité de disposer d'un cadre réglementaire cohérent et respecté par tous pourrait apporter un plus dans la réglementation en matière de transport maritime national et régional.

Recommandations :

Au niveau de la pêche, il est plus important qu'un cadre réglementaire référentiel soit mis en place pour renforcer les nouvelles procédures de pratiques de pêche côtière, hauturière ou lointaine. Il s'agit des mesures qui permettront le maintien à l'état du stock et d'atteindre le revenu minimum soutenable :

- Etablir des saisons ouvertes et fermées selon les régions ;
- Etablir une taille limite pour les poissons que l'on peut capturer sans trop de difficultés,
- Interdire l'usage de certains engins de pêche ;
- Prescrire une limite aux prises totales pour une espèce dans une zone donnée ; et
- Lutter contre la pêche illégale.

La stratégie consiste à faire comprendre aux pêcheurs le bien être social et économique d'une gestion durable de la ressource et les nouvelles possibilités de valoriser le secteur à l'extérieur. Le fondement de cette stratégie pourrait conduire le Gouvernement et les acteurs concernés à préciser quelques axes prioritaires pour valoriser ce secteur trop important pour l'archipel. La bonne application des règles sur la pêche ou sur d'autres activités dépend non seulement de l'action gouvernementale mais aussi de leur acceptation par ceux auxquels elles s'appliquent. C'est pourquoi la nécessité de les intégrer dans le processus en tant qu'acteurs du développement de la filière doit passer par une meilleure capacité à :

- Assurer la sécurité des pêcheurs par les autorités compétentes ;

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- Améliorer et augmenter les conditions et capacités de conservation des produits par la diminution des coûts élevés d'électricité et la construction supplémentaire des chambres froides ; et
- Aménager des aires de débarquement et de commercialisation des produits.

Au niveau de la protection de l'environnement, agir pour une bonne exploitation du domaine marin doit passer par une préservation et conservation des ressources. Car les activités exercées dans ce milieu et qui sont pour la plus part sources de dégradations de l'environnement marin concernent la population. C'est pour cela qu'il est urgent de concilier le concept environnement et activités dans la politique de gestion intégrée des zones maritimes et littorales. Mais cet objectif de regrouper les activités dans une vision commune de sauvegarder le milieu marin contre les divers dangers ne pourra voir le jour sans la participation des Etats de la sous région. Il faut que les Etats de la Commission de l'Océan Indien se penchent pour harmoniser les politiques et faire un bilan des actions menées dans ce domaine :

- Intégrer les questions environnementales dans toutes les interventions des institutions de la Commission ;
- Etablir un bilan des initiatives déjà entreprises ;
- Définir des procédures Communautaires et préciser les actions prioritaires ;
- Mettre en place des mesures communautaire pour les infractions ; et
- Mettre en place un mécanisme de contrôle et de l'exécution des procédures.

Il s'agit d'appliquer la Loi-cadre sur les études d'impacts et d'incorporer dans les actions environnementales le document de pré-audit qui a été élaboré pour décrire les dégradations de plus en plus croissante des zones littorales.

Au niveau du transport maritime, la mise en place d'un code maritime pour les Etats de l'Océan Indien pourrait être un moyen pour impulser une nouvelle dynamique dans l'industrie maritime de la sous région mais aussi inciter les Etats comme les Comores à la mise en place d'une réglementation dans ce secteur. Ce code réglementaire aura comme objectif :

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- la mise en place des règles dans les domaines de la navigation internationale et intérieure ;
- la mise en place des règles communautaires sur les activités portuaires (manutention, pilotage, etc.)
- la mise en place des règles de sécurités portuaires ; et
- le contrôle de l'Etat du port, du trafic maritime, la responsabilité de l'Etat du pavillon, les enquêtes relatives aux accidents maritimes.

Au niveau du tourisme, il est important que les Comores s'accordent pour appliquer le plan directeur qui trace les lignes directives du développement de ce secteur.

- Mise en place d'une législation adaptée aux coutumes et traditions locales ;
- Mise en place d'un système de contrôle des activités touristiques pour apprécier la fiabilité du secteur en termes de revenus.
- Encourager la formation du secteur touristique et inculquer une éducation de valorisation des cultures et de protection des sites historiques ;
- Instituer les expositions artistiques pour encourager le secteur artisanal dans la promotion du tourisme ;
- Assurer la liaison inter île par la création des entreprises spécialisées dans le transport maritime; et
- Encourager la mise en tourisme des lieux par le plan d'aménagement des zones touristiques mais aussi des voies des transports.

En politique générale, ce projet encouragera au gouvernement de privilégier les axes suivants pour assurer une réussite totale.

- Orienter les programmes d'enseignement de l'environnement des niveaux primaire, secondaire et universitaire vers l'étude des disciplines ayant trait au milieu marin, notamment l'océanographie, l'hydrologie marine, le droit de la mer, le droit de l'environnement, le droit maritime ;
- Susciter la conversion des disciplines traditionnelles à l'étude des différentes facettes du milieu marin en ce qui concerne l'économie des ressources et des transports, la géopolitique et stratégique dans les universités ;

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- Elaborer des politiques d'expansion des PME/PMI comorienne qui orienteront les opérateurs économiques nationaux vers la création d'entreprises tournées vers l'exploitation des ressources marines, le transport maritime, le transit et l'acconage, l'assurance maritime, la mécanique et la construction navale ; et
- Doter la direction des affaires maritimes en collaboration avec les forces de sécurité des moyens opérationnels qui leur permettront d'assurer efficacement la protection du patrimoine marin contre toute sorte d'exploitation illicite.

Il convient de souligner qu'au terme de cette étude, il apparaît clairement que l'élaboration d'une politique maritime et océanique aux Comores est conditionnée par des enjeux politiques majeurs et la tâche très épineuse de promouvoir une coordination des activités pour une gestion intégrée de l'espace aurait plus de chance de réussite si les Comores prennent la question des convention internationale à bras le corps et qu'ils expriment la volonté de passer de son stade actuel d'Etat littoral à un Etat maritime à travers la valorisation de toutes les ressources que regorge la mer. Sur ce, on se posera la question suivante ; les Comores peuvent-ils devenir un Etat maritime ?

ACRONYME

ADIE : Association pour le Développement et l'Information Environnementale
APC : Autorité Portuaire des Comores
CEE : Communauté Economique Européenne
CMB : Convention de Montego Bay
CMEAOC : Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
COFI : Committee on Fisheries
COI : Commission de l'Océan Indien
COMESA : Marché Commun d'Afrique Oriental et Austral
CNDO : Centre National des Données Océanographiques
CNDRS : Centre National de Recherche Scientifique
CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
FAO : Organisation des Nation pour l'Alimentation et l'Agriculture
FED : Fond Economique de Développement
FMI : Fond Monétaire International
GATT : Accord Général sur le Tarif Douanier et le Commerce
IGAD : Autorité Intergouvernementale pour le Développement
INRAP : Institut National de Recherche pour l'Agriculture et la Pêche
LEA : Ligue des Etats Arabes
OCI : Organisation de la Conférence Islamique
OMCI : Organisation Mondiale du Commerce
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONU : Organisation des Nations Unies
PAM : Programme des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
PCP : politique Commune de la Pêche
PNAE : Programme Nationale d'Action Environnementale
PNUD : Programme des Nations Unies pour l'Environnement.
PRGIE : Programme Régionale de l'Information Environnementale
UN : Union Européenne
ZEE : Zone Economique Exclusive

BIBLIOGRAPHIE

I. Articles et revues:

1. GERMOND.B., *les forces navales européennes faces aux « nouvelles menaces » en mer in l'Europe et les enjeux de sécurité*, Revue n°124, Relations Internationales, 2006, Institut Universitaire de hautes Etudes Internationales de Genève, pp 45-48, 15 p.
2. Gestion Intégrée des ressources marines et côtières, Bulletin Trimestriel de la COI (Commission de l'Océan Indien), n°3, 2006.
3. BERTILE. W, la Commission de l'Océan Indien (1984-2004) : 20ans au service de la coopération régionale, article n° 27139 Témoignages, 2005.
4. DUJARDIN.B., *les espaces maritimes français*, Revue Maritime n°477, Institut Français de la Mer, 2006. 17 p.
5. GUIBERT. J.L., OMI, article de la revue "Navigation", volume 50, N°197, janvier 2002, sous la signature de l'Administrateur Général des Affaires Maritimes J.L. GUIBERT.
6. Livre vert sur la Politique Maritime de l'Union Européenne, Contribution commune (Portugal, Espagne et France).
7. LOMBART.L., Article *l'Uti possidetis Juris et la mémoire des frontières en droit international*, Centre d'Etudes et de Recherches Internationales et Communautaires-CNRS UMR 6201, Aix-Marseille III, 2003, 9 p.
8. LUCCHN.L., « *les Conférences d'armateurs* », in Aspects actuels du droit international des transports, actes du colloque (Mans) de la Société française pour le droit international, Paris, 1981, A. Pedone, 411 p.
9. OCDE, *la transition vers une pêche responsable : Déclaration du Comité de Pêche de l'OCDE*. Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, Organisation de Coopération et de développement Economique. 2000.

10. REBELLE. B, 1999, Audition paru in Rapport d'information n°1859 sur *le rôle des compagnies pétrolières dans la politique internationale et son impact social et environnemental*, p 150.

11. Taglioni. F., *les petits espaces insulaires au cœur des revendications frontières maritimes dans le monde*, Revue l'espace politique n°1-01/2007, Université d'Arras, CNRS-Prodig, 15 p.

II. Ouvrages, Mémoires et Thèses.

1. AVANI.P, 2000, *le rôle de la CNUCED en matière de transport*, 87 p.

2. CARTOU.L., CLERGERIE.J.L., GRUBER.A., 2006, *L'Union européenne*, Précis Dalloz, 6^{ème} Ed, 905 p.

3. ASSONITIS.G.,1991, *Réglementation Internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, PUF. 309 p.

4. Institut Français de l'Environnement, 2004, *Signaux précoces et leçons tardives : Le principe de précaution 1896-2000*, Série sur les problèmes environnementaux n°22, 326p.

5. NDJAMBOU.L.E., 1998, *le Transport Maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, thèse de doctorat, Bordeaux III, 436 p.

6. OUHADJ.S., 1999, *la mise en œuvre de l'ISM CODE par les Compagnies maritimes*, CDMT, mémoire de DESS, Aix Marseille, 84 p.

7. TAHINDRO, G., 1998.. *Les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien et la mise en œuvre du nouveau droit de la mer*, thèse de doctorat, Droit international public, Aix-Marseille 3, 563 p.

8. DUPUY.R.J., PIQUEMAL.A., 1999-2000, *Espaces et ressources maritimes*, n°13, Ed A. Pedone, 369 p.

9. COMBACAU.J., 1985, *Le droit international de la mer*, Que sais-je, PUF, 126 p.

III. Législation Nationale

1. Activités de l'Union Européenne, Synthèse de la législation, 2006.
2. Décision 77/587/CEE, JOCE, n° L239 du 17 septembre 1977, p.23 cité par Jill Aussant, Raffaello Fornasier, Jean-Victor Louis, Jean-Claude Séché, Sean Van Raepenbush in *Le droit de la CEE, 3, libre circulation des personnes, des services et des capitaux*, 1990, 2^{ème} Edition, Etudes Européennes, 407p.
3. Décret N°94-100/PR, portant promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement en République Islamique des Comores, octobre 1994.
28. RFI, 2000, Stratégie nationale et plan d'action pour la conservation de la diversité biologique.
4. Loi n° 82-015 Relative à l'activité des Navires de pêches étrangères dans les zones maritimes Comoriennes, 1982 (voir dans le site de la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies).
5. Loi n° 82-005 Relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores (Division des Affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies).
6. Loi modifiant la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridictions de la Belgique.
7. Plan D'Action Environnementale des Comores, Bilan et Perspectives, Moroni 2001.
8. Règlement (CEE) n° 1210/90 du Conseil, du 7 mai 1990, relatif à la création de l'Agence européenne pour l'environnement et du réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement.

9. Stratégie nationale et plan d'action pour la conservation de la diversité biologique en RFI des Comores.

IV. Nations Unies

1. Conventions sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres 1972 (voir Site de l'OMI).

2. Convention des Nations Unies de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes, Volume 1413, A-22380, Genève 1974.

3. Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, Rio 1992.

4. Conventions des Nations Unies sur le Changement Climatique, Sommet de la terre, Rio 1992.

5. Décret n° 2000-982 du 2 Octobre 2000 portant publication de la Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu et des zones côtières de la région de l'Afrique orientale, Nairobi 1985.

6. DESA, Protection des Océans, et de toutes mers, y compris les mers fermées et semi-fermées et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques, Chapitre 17 d'Action 21.

7. Profil de la pêche par pays, Rapport de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, mars 2003.

8. Résolution VI, Situations spéciales aux pêcheries côtières, 1^{ère} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, documents officiels, vol II.

9. FAO, Code de conduite pour une pêche responsable, 1995.

10. Déclaration de la Conférence Internationale sur la Pêche Responsable, Cancun 1992.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure N°1 et 2 : Situation géographique des Iles Comores	5
Figure N° 3 : Zonage juridique de l'espace maritime au large des Etats côtiers tel que défini par le droit de la mer	10
Figure N° 4 : Les principales voies d'accès dans l'océan indien	59
Tableau N°1 : Gestion des pêcheries et des écosystèmes marins côtiers en Afrique	67

ANNEXES

<i>La crise d'Anjouan (chronologie)</i>	
<i>Août 1997</i>	<i>Les séparatistes d'Anjouan proclament unilatéralement leur indépendance et leur volonté d'installer une administration autonome.</i>
<i>Octobre 1997</i>	<i>Référendum d'autodétermination à Anjouan plébiscitant l'indépendance et dénoncé par les organisations internationales. Tentative de médiation de l'OUA.</i>
<i>Novembre 1998</i>	<i>Décès du Président des Comores, M. Taki. Le Président par intérim Saïd Massoude désigne Abba Djoussouf, leader du Forum (parti d'opposition) au poste de Premier Ministre.</i>
<i>Décembre 1998</i>	<i>Des affrontements violents entre les deux tendances séparatistes font plusieurs dizaines de morts dans l'île d'Anjouan.</i>
<i>Avril 1999</i>	<i>La conférence inter-îles réunie à Antananarivo (Madagascar) sous l'égide de l'OUA pose les fondements d'un État fédéral — la République fédérale islamique des Comores — qui conférerait aux trois îles une large autonomie. La partie anjouanaise réserve néanmoins sa signature avant consultation de la population. Des manifestations anti-anjouanaise éclatent à Moroni à la suite du refus de la délégation anjouanaise de signer les accords d'Antananarivo. L'armée comorienne prend le pouvoir dans la nuit du 29 au 30 avril.</i>
<i>Mai 1999</i>	<i>Le Colonel Azali Assoumani prête serment comme Chef de l'État comorien et nomme un gouvernement pour mener à bien la transition jusqu'à l'application des accords d'Antananarivo.</i>
<i>Janvier 2000</i>	<i>Anjouan rejette les accords d'Antananarivo par un référendum dont l'organisation est condamnée par la communauté internationale.</i>
<i>Février/Mars 2000</i>	<i>Sanctions de l'OUA à l'égard d'Anjouan : suspension des liaisons maritimes et aériennes, des communications téléphoniques, des transferts bancaires vers l'île. Cet embargo n'a pas été ratifié par l'ONU. Il a été renforcé en juillet, à la suite du sommet de l'OUA, par un embargo maritime de l'île.</i>
<i>Mars 2000</i>	<i>Coup d'État avorté à la Grande Comore</i>
<i>Août 2000</i>	<i>Signature le 26 août de l'accord de Fomboni (île de Mohéli) entre le gouvernement du Colonel Azali et les séparatistes d'Anjouan. Cet accord prévoit la création d'une nouvelle entité comorienne, les îles conservant une certaine autonomie financière et administrative.</i>
<i>Février 2001</i>	<i>Un accord cadre portant sur l'organisation du nouvel ensemble (Confédération des îles des Comores) a été signé à Fomboni le 17 février 2001 par les représentants des trois îles sous l'égide de l'OUA.</i>
<i>Décembre 2001</i>	<i>Approbation de la nouvelle Constitution de l'Union des Comores lors du référendum du 23 décembre 2001. L'Union des Comores sera présidée à tour de rôle par un ressortissant d'une des 3 îles, élu par l'ensemble de la population de l'archipel, pour 4 ans.</i>
<i>Avril 2002</i>	<i>Le colonel AZALI, précédent chef de l'État, a été élu, le 14 avril 2002, Président de l'Union des Comores</i>

Annexe I

I. — CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

Etat de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs

1. Tableau récapitulant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 mars 2002

Etat ou entité Le texte en italique indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature ☒	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature ☒ (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
TOTAUX	157 (☐ 35)	138 (☐51)	79	104	59 (☐5)	31 (☐8)
Afghanistan	☒					
Afrique du Sud	☐	☐ 23 décembre 1997	☒	23 décembre 1997		
Albanie						
Algérie	☐	☐ 11 juin 1996	☒	11 juin 1996 (p)		
Allemagne		☐ 14 octobre 1994 (a)	☒	14 octobre 1994	☒	
Andorre						
Angola	☐	5 décembre 1990				
Antigua-et-Barbuda	☒	2 février 1989				
Arabie saoudite	☒	24 avril 1996		24 avril 1996 (p)		

¹ Etats liés par l'Accord moyennant la ratification, l'adhésion ou la succession à la Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord.

² Etats liés par l'Accord moyennant la procédure simplifiée prévue par l'article 5 de l'Accord.

³ Conformément à son article 40, l'Accord entre en vigueur 30 jours après la date du dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion.

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
Argentine	☐	1 ^{er} décembre 1995	☐	1 ^{er} décembre 1995	☐	
Arménie						
Australie	☐	5 octobre 1994	☐	5 octobre 1994	☐	23 décembre 1999
Autriche	☐	14 juillet 1995	☐	14 juillet 1995	☐	
Azerbaïdjan						
Bahamas	☐	29 juillet 1983	☐	28 juillet 1995		16 janvier 1997(a)
Bahreïn	☐	30 mai 1985				
Bangladesh	☐	27 juillet 2001			☐	
Barbade	☐	12 octobre 1993	☐	28 juillet 1995 (ps)		22 septembre 2000(a)
Bélarus	☐					
Belgique	☐	☐ 13 novembre 1998	☐	13 novembre 1998	☐	
Belize	☐	13 août 1983			☐	
Bénin	☐	16 octobre 1997				
Bhoutan	☐					
Bolivie	☐	28 avril 1995				
Bosnie-Herzégovine		12 janvier 1994 (s)				
Botswana	☐	2 mai 1990				
Brésil	☐	22 décembre 1988	☐	28 avril 1995 (p)	☐	8 mars 2000
Brunéi Darussalam	☐	5 novembre 1996				
Bulgarie	☐	15 mai 1996				
Burkina Faso	☐		☐		☐	

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature \neq (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature \neq	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature \neq (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
Burundi	\neq					
Cambodge	\neq					
Cameroun	\neq	19 novembre 1985	\neq			
Canada	\neq		\neq		\neq	☐ 3 août 1999
Cap-Vert	☐	☐ 10 août 1987	\neq			
Chili	☐	25 août 1997		25 août 1997 (a)		
Chine	\neq	7 juin 1996	\neq	7 juin 1996 (p)	☐	
Chypre	\neq	12 décembre 1988	\neq	27 juillet 1995		
Colombie	\neq					
<i>Communauté européenne</i>	☐	1 ^{er} avril 1998 (cf)	\neq	1 ^{er} avril 1998 (cf)	☐	
Comores	\neq	21 juin 1994				
Congo	\neq					
Costa Rica	☐	21 septembre 1992				18 juin 2001 (a)
Côte d'Ivoire	\neq	26 mars 1984	\neq	20 septembre 2001 (a)		
Croatie		5 avril 1995 (s)		28 juillet 1995 (ps)	\neq	
Cuba	☐	15 août 1984		5 avril 1995 (p)		
Danemark	\neq		\neq			
Djibouti	\neq	8 octobre 1991				
Dominique	\neq	24 octobre 1991				
Egypte	\neq	26 août 1983	\neq		\neq	
Le Salvador	\neq					

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
Emirats arabes unis						
Equateur						
Erythrée						
Espagne	☐	15 janvier 1997		15 janvier 1997		
Estonie						
Etats-Unis d'Amérique						21 août 1996
Ethiopie						
Ex-République yougoslave de Macédoine		19 août 1994 (s)		19 août 1994 (p)		
Fédération de Russie	☐	12 mars 1997		12 mars 1997 (a)		4 août 1997
Fidji		10 décembre 1982		28 juillet 1995		12 décembre 1996
Finlande	☐	21 juin 1996		21 juin 1996		
France	☐	11 avril 1996		11 avril 1996	☐	
Gabon		11 mars 1998		11 mars 1998 (p)		
Gambie		22 mai 1984				
Géorgie		21 mars 1996 (a)		21 mars 1996 (p)		
Ghana		7 juin 1983				
Grèce	☐	21 juillet 1995		21 juillet 1995		
Grenade		25 avril 1991		28 juillet 1995 (ps)		
Guatemala		11 février 1997		11 février 1997 (p)		
Guinée	☐	6 septembre 1985		28 juillet 1995 (ps)		
Guinée-Bissau		25 août 1986				

Annexe V

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (Δ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature (Δ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (Δ déclaration)
Guinée équatoriale	✓	21 juillet 1997		21 juillet 1997 (p)		
Guyana	✓	16 novembre 1993				
Haïti	✓	31 juillet 1996		31 juillet 1996 (p)		
Honduras	✓	5 octobre 1993				
Hongrie	✓	5 février 2002		5 février 2002 (a)		
<i>Iles Cook</i>	✓	15 février 1995		15 février 1995 (a)	✓	1 ^{er} avril 1999 (a)
Iles Marshall		9 août 1991 (a)				
Iles Salomon	✓	23 juin 1997		23 juin 1997 (p)		13 février 1997 (a)
Inde	✓	29 juin 1995	✓	29 juin 1995		
Indonésie	✓	3 février 1986	✓	2 juin 2000	✓	
Iran (République islamique d')	Δ					17 avril 1998 (a)
Iraq	Δ	30 juillet 1985				
Irlande	✓	Δ 21 juin 1996	✓	21 juin 1996	✓	
Islande	✓	Δ 21 juin 1985	✓	28 juillet 1995 (ps)	✓	14 février 1997
Israël					✓	
Italie	Δ	13 janvier 1995	✓	13 janvier 1995	✓	4
Jamahiriya arabe libyenne	✓					
Jamaïque	✓	21 mars 1983	✓	28 juillet 1995 (ps)	✓	
Japon	✓	20 juin 1996	✓	20 juin 1996	✓	

⁴ Le 4 juin 1999, le Gouvernement italien a informé le Secrétaire général de ce qui suit : « L'Italie entend retirer l'instrument de ratification qu'elle a va et déposé le 4 mars 1999, afin de pouvoir achever cette formalité en même temps que tous les Etats membres de l'Union européenne. »

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'Application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (Δ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ déclaration)	Signature (Δ)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); ¹ procédure simplifiée (ps) ²	Signature (Δ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (Δ déclaration)
Jordanie		27 novembre 1995 (a)		27 novembre 1995 (p)		
Kazakhstan						
Kenya	Δ	2 mars 1989		29 juillet 1994 (sd)		
Kirghizistan						
Kiribati						
Koweït	Δ	2 mai 1986				
Lesotho	Δ					
Lettonie						
Liban	Δ	5 janvier 1995		5 janvier 1995 (p)		
Libéria	Δ					
Liechtenstein	Δ					
Lituanie						
Luxembourg	Δ	5 octobre 2000	Δ	5 octobre 2000	Δ	5
Madagascar	Δ	22 août 2001		22 août 2001 (p)		
Malaisie	Δ	14 octobre 1996	Δ	14 octobre 1996 (p)		
Malawi	Δ					
Maldives	Δ	7 septembre 2000	Δ	7 septembre 2000	Δ	30 décembre 1998
Mali	Δ	16 juillet 1985				

⁵ Le 21 décembre 2000, le Gouvernement luxembourgeois a notifié le Secrétaire général de ce qui suit :

« En effet, la Représentation permanente du Grand-Duché de Luxembourg auprès des Nations Unies avait reçu instruction de déposer l'instrument de ratification de l'Accord ci-avant mentionné auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ce qui fut fait en date du 5 octobre 2000. Or, il s'est avéré que le dépôt à cette date était prématuré alors que, conformément à la décision 98-414-CE du 8 juin 1998 du Conseil de l'Union européenne, l'instrument était à déposer simultanément avec les instruments de ratification de tous les Etats membres de l'Union européenne.

« Par conséquent, je vous saurais gré de bien vouloir noter que le Luxembourg désire retirer l'instrument de ratification déposé le 5 octobre 2000. Un dépôt simultané des instruments de la Communauté et de l'ensemble des Etats membres sera à mettre en œuvre ultérieurement. »

Etat ou entité Le texte en italique indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (Δ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature (Δ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (Δ déclaration)
Malte	✓	20 mai 1993		26 juin 1996		
Maroc	✓				✓	
Maurice	✓	4 novembre 1994		4 novembre 1994 (p)		25 mars 1997 (a)
Mauritanie	✓	17 juillet 1996	✓	17 juillet 1996 (p)	✓	
Mexique	✓	18 mars 1983				
Micronésie (Etats fédérés de)	✓	29 avril 1991 (a)	✓	6 septembre 1995	✓	23 mai 1997
Monaco	✓	20 mars 1996	✓	20 mars 1996 (p)	✓	9 juin 1999 (a)
Mongolie	✓	13 août 1996	✓	13 août 1996 (p)		
Mozambique	✓	13 mars 1997		13 mars 1997 (a)		
Myanmar	✓	21 mai 1996		21 mai 1996 (a)		
Namibie	✓	18 avril 1983	✓	28 juillet 1995 (ps)	✓	8 avril 1998
Nauru	✓	23 janvier 1996		23 janvier 1996 (p)		10 janvier 1997 (a)
Népal	✓	2 novembre 1998		2 novembre 1998 (p)		
Nicaragua	Δ	3 mai 2000		3 mai 2000 (p)		
Niger	✓					
Nigéria	✓	14 août 1986	✓	28 juillet 1995 (ps)		
<i>Nioué</i>	✓				✓	
Norvège	✓	24 juin 1996		24 juin 1996 (a)	✓	30 décembre 1996
Nouvelle-Zélande	✓	19 juillet 1996	✓	19 juillet 1996	✓	18 avril 2001
Oman	Δ	17 août 1989		26 février 1997 (a)		
Ouganda	✓	9 novembre 1990	✓	28 juillet 1995 (ps)	✓	

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature \neq (\square déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (\square déclaration)	Signature \neq	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature \neq (\square déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (\square déclaration)
Ouzbékistan						
Pakistan	\neq	26 février 1997	\neq	26 février 1997 (p)	\neq	
Palaos		30 septembre 1996 (a)		30 septembre 1996 (p)		
Panama	\neq	1 ^{er} juillet 1996		1 ^{er} juillet 1996 (p)		
Papouasie-Nouvelle-Guinée	\neq	14 janvier 1997		14 janvier 1997 (p)	\neq	4 juin 1999
Paraguay	\neq	26 septembre 1986	\neq	10 juillet 1995		
Pays-Bas	\neq	28 juin 1996	\neq	28 juin 1996	\square	
Pérou						
Philippines	\square	8 mai 1984	\neq	23 juillet 1997	\neq	
Pologne	\neq	13 novembre 1998	\neq	13 novembre 1998		
Portugal	\neq	3 novembre 1997	\neq	3 novembre 1997	\neq	
Qatar	\square					
République arabe syrienne						
République centrafricaine	\neq					
République de Corée	\neq	29 janvier 1996	\neq	29 janvier 1996	\neq	
République de Moldova						
République dém. du Congo	\neq	17 février 1989				
République démocratique populaire lao	\neq	5 juin 1998	\neq	5 juin 1998 (p)		
République dominicaine	\neq					
République populaire démocratique de Corée	\neq					

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (Δ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature (Δ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (Δ déclaration)
République tchèque	☒	21 juin 1996	☒	21 juin 1996		
République-Unie de Tanzanie	☒	30 septembre 1985	☒	25 juin 1998		
Roumanie	Δ	17 décembre 1996		17 décembre 1996 (a)		
Royaume-Uni	☒	25 juillet 1997 (a)	☒	25 juillet 1997	☒	10 décembre 2001 ⁶
Rwanda	☒					
Sainte Lucie	☒	27 mars 1985			☒	9 août 1996

⁶ Le 4 décembre 1995, le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a signé l'Accord au nom des Bermudes, du Territoire britannique de l'Océan Indien, des îles Vierges britanniques, des îles Falkland (Malvinas), des îles Pitcairn, des îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud, de Sainte-Hélène, y compris l'île de l'Ascension, et des îles Turques et Caïques.

Par la suite, le 27 juin 1996, le Gouvernement britannique a signé l'Accord au nom du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le 3 décembre 1999, un instrument de ratification a été soumis par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au nom de Pitcairn, d'Henderson, des îles Ducie et Oeno, des îles Falkland (Malvinas), des îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud, des Bermudes, des îles Turques et Caïques, du Territoire britannique de l'Océan Indien, des îles Vierges britanniques et d'Anguilla avec les déclarations suivantes:

1. Le Royaume-Uni considère que les termes « particularités géographiques », « caractéristiques de la région ou de la sous-région », « facteurs socio-économiques, géographiques et environnementaux », « caractéristiques naturelles de ladicte mer » ou tous autres termes semblables employés faisant référence à une région géographique ne préjugent pas des droits et des obligations des Etats en vertu du droit international.

2. Le Royaume-Uni considère qu'aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée de telle manière qu'elle aille à l'encontre du principe de liberté de la haute mer reconnu par le droit international.

3. Le Royaume-Uni considère que l'expression « Etats dont les ressortissants pêchent dans une zone de la haute mer » ne crée pas de nouveaux motifs de compétence fondés sur la nationalité des personnes qui se livrent à des activités de pêche en haute mer plutôt que sur le principe de la juridiction de l'Etat du pavillon.

4. L'Accord ne confère à aucun Etat le droit de maintenir ou d'appliquer des mesures unilatérales pendant la période de transition visée au paragraphe 3 de l'article 21. A l'issue de cette période, si aucun accord n'a été obtenu, les Etats agiront uniquement conformément aux dispositions prévues aux articles 21 et 22 de l'Accord.

A la suite d'une demande d'éclaircissement quant à savoir pourquoi la ratification ne s'étendait pas au territoire métropolitain du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et de consultations ultérieures, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a fait la déclaration additionnelle ci-après le 10 décembre 2001:

« 1. Le Royaume-Uni est un ferme partisan de l'Accord sur les stocks chevauchants. En vertu de la législation des Communautés européennes (décision 10176/97 du Conseil en date du 8 juin 1998), le Royaume-Uni est tenu de déposer son instrument de ratification relativement au territoire métropolitain en même temps que la Communauté européenne et les autres Etats membres. « Cette formalité sera, on l'espère, accomplie dans le courant de la présente année. Les restrictions imposées par cette décision du Conseil ne s'appliquent qu'en ce qui concerne le territoire métropolitain du Royaume-Uni et les territoires d'outre-mer auxquels s'appliquent les traités de la Communauté européenne.

« 2. Se trouvant temporairement dans l'impossibilité de ratifier l'Accord en ce qui concerne le territoire métropolitain et souhaitant vivement appliquer l'Accord aux territoires d'outre-mer auxquels le Traité de la Communauté européenne ne s'applique pas, en raison des avantages qu'ils en tirent, le Royaume-Uni a déposé le 3 décembre 1999 son instrument de ratification de l'Accord assorti de déclarations en ce qui concerne lesdits territoires d'outre-mer.

« 3. Le Royaume-Uni entend que, dès l'entrée en vigueur de l'Accord, les territoires d'outre-mer jouissent des droits et obligations découlant de l'Accord. Je vous serais donc obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la déclaration formelle susmentionnée de manière à préciser à tous les intéressés la nature de la solution retenue par le Royaume-Uni touchant la ratification de la présente convention. »

En conséquence, l'action susmentionnée a été acceptée en dépôt le 10 décembre 2001, date à laquelle la seconde déclaration a été soumise au Secrétaire général.

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature \neq (\square déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (\square déclaration)	Signature \neq	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature \neq (\square déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (\square déclaration)
Saint-Kitts-et-Nevis	\neq	7 janvier 1993				
Saint-Marin						
<i>Saint-Siège</i>						
Saint-Vincent-et-les Grenadines	\neq	1 ^{er} octobre 1993				
Samoa	\neq	14 août 1995	\neq	14 août 1995 (p)	\neq	25 octobre 1996
Sao Tomé-et-Principe	\square	3 novembre 1987				
Sénégal	\neq	25 octobre 1984	\neq	25 juillet 1995	\neq	30 janvier 1997
Seychelles	\neq	16 septembre 1991	\neq	15 décembre 1994	\neq	20 mars 1998
Sierra Leone	\neq	12 décembre 1994		12 décembre 1994 (p)		
Singapour	\neq	17 novembre 1994		17 novembre 1994 (p)		
Slovaquie	\neq	8 mai 1996	\neq	8 mai 1996		
Slovénie		16 juin 1995 (s)	\neq	16 juin 1995		
Somalie	\neq	24 juillet 1989				
Soudan	\square	23 janvier 1985	\neq			
Sri Lanka	\neq	19 juillet 1994	\neq	28 juillet 1995 (ps)	\neq	24 octobre 1996
Suède	\square	25 juin 1996	\neq	25 juin 1996	\neq	
<i>Suisse</i>	\neq		\neq			
Suriname	\neq	9 juillet 1998		9 juillet 1998 (p)		
Swaziland	\neq		\neq			
Tadjikistan						
Tchad	\neq					

Etat ou entité Le <i>texte en italique</i> indique les Etats ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les Etats sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur à partir du 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands navigateurs (en vigueur à partir du 11 décembre 2001)	
	Signature (s) (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature (s)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ⁷ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature (s) (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
Thaïlande	☑					
Togo	☑	16 avril 1985	☑	28 juillet 1995 (ps)		
Tonga		2 août 1995 (a)		2 août 1995 (p)	☑	31 juillet 1996
Trinité-et-Tobago	☑	25 avril 1986	☑	28 juillet 1995 (ps)		
Tunisie	☑	24 avril 1985	☑			
Turkménistan						
Turquie						
Tuvalu	☑					
Ukraine	☐	26 juillet 1999	☑	26 juillet 1999	☑	
Uruguay	☐	10 décembre 1992	☑		☐	10 septembre 1999
Vanuatu	☑	10 août 1999	☑	10 août 1999 (p)	☑	
Venezuela						
Viet Nam	☑	25 juillet 1994				
Yémen	☐	21 juillet 1987				
Yougoslavie	7	12 mars 2001 (s)	☑	28 juillet 1995 (ps)		
Zambie	☑	7 mars 1983	☑	28 juillet 1995 (ps)		
Zimbabwe	☑	24 février 1993	☑	28 juillet 1995 (ps) ⁸		
TOTAUX	157 (☐35)	138 (☐51)	79	104	59 (☐5)	31 (☐8)

⁷ L'ex-Yougoslavie avait signé et ratifié la Convention les 10 décembre 1982 et 5 mai 1986, respectivement.

⁸ L'ex-Yougoslavie avait signé l'Accord et avait notifié le Secrétaire général qu'elle avait choisi la mise en œuvre de la procédure simplifiée mentionnée dans les articles 4, 3), c) et 5 de l'Accord les 12 mai 1995 et 28 juillet 1995, respectivement. Le 12 mars 2001, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement yougoslave une notification confirmant la signature et l'application de la procédure simplifiée selon l'article 5.

TABLE DES MATIERES

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS	ii
ABSTRAT	iii
AVERTISSEMENT	iv
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION GENERALE	1
Première Partie : Le contexte actuel de la politique maritime aux Comores	14
Section 1. Le Contexte international	15
1.1 Les Conventions Internationales sur le droit de la mer	16
1.1.1 Convention de Montego Bay et les difficultés d'application	16
a. Au plan Environnemental	17
b. Au plan de l'activité de pêche	25
c. Au plan du transport maritime	31
1.1.2 L'OMI	33
1.1.2.1 Le rôle de l'OMI, membres et organes	34
1.1.2.2 Les principaux Instruments de l'OMI	37
1.1.3 La CNUCED	44
1.1.4 La Banque Mondiale	47
1.1.5 FAO	49
Section 2. Le Contexte Institutionnel et Juridique National	51
2.1 Le Contexte institutionnel	51
2.1.1 Les difficultés politiques	53
2.1.2 les difficultés économiques	55
2.2 Au plan Juridique	56
2.2.1 Les difficultés liées à la sécurité maritime	56
2.2.2 Les difficultés liées à la protection de l'environnement marin	59
2.2.3 les difficultés liées à l'exploitation des ressources marines	62
2.2.4 les difficultés liées à la recherche scientifique	69
Deuxième Partie : Vers le développement d'une Politique maritime durable aux Comores	72

Section 1. Les différentes approches de la politique maritime dans le monde qui peuvent servir de modèle	73
1.1 l’Afrique et les conventions internationales	73
1.1.1 Le modèle du Gabon dans l’application des conventions sur la politique maritime	75
1.1.1.1 Contexte institutionnel	75
1.1.1.2 Contexte Juridique	78
1.2 L’Europe et les conventions internationales	79
1.2.1. Le modèle de la Belgique dans l’application des conventions	83
1.2.1.1 Contexte Institutionnel	84
1.2.1.2 Contexte Juridique	86
Section 2. L’élaboration d’une politique maritime pour un développement durable aux Comores ou « politique maritime durable »	88
2.1 Sur le plan International	89
2.1.1. L’adhésion des Comores dans les organisations régionales et internationales	89
2.1.2. La ratification des conventions et la gestion intégrée des espaces	91
2.1.2.1 Ratification des Conventions	92
2.1.2.2 La Gestion intégrée des espaces	93
2.1.2 Sur le plan National	96
2.2.1 Ministère des Transports	96
2.2.1.1 La création d’une Direction Générale des Affaires Maritimes	96
2.2.1.2 La création d’un armement national	97
2.2.2. Ministère de la Pêche et de l’Environnement	99
2.2.2.1 Définir des nouvelles stratégies de planification de pêche	100
2.2.2.2 Renforcement des capacités de la Direction Générale de l’Environnement	101
CONCLUSION GENERALE	104
ACRONYME	110
BIBLIOGRAPHIE	111
TABLE DES ILLUSTRATIONS	115
ANNEXES	116