Le Comores et le Droit International de la mer

KAOUTHARA MMADI

United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2012-2013

Océans et le droit de la mer

Division des affaires maritimes et du droit de la mer

DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA OFFICE OF LEGAL AFFAIRS, THE UNITED NATIONS NEW YORK, 2012

DEDICACE

A la mémoire de toute ma famille

REMERCIEMENTS

Je tiens avant tout a rendre gloire a Dieu pour sa bonté infinie a mon égard, pour la santé et la paix accordées, et pour m'avoir permis d'effectuer ce travail dans les conditions les meilleures pour nous tous.

Mes sincères gratitudes remerciements a la Nippon Fondation of Japan de m'avoir offert cette chance de participer a ce programme d'amélioration de mes capacités en Droit de la mer.

Au Dr BAILET.F Directeur de cette recherche pour son soutien, sa disponibilité et ses orientations.

Au professeur Martin NDENDE, Patrick CHAUMETTE de la faculté de Droit maritime a Nantes, acceptent mes remerciements pour leur soutiens d'encadrement durant la période de cette recherche.

A mon commissaire Mohamed Mmadi Ahamada et à tout le personnel de la Division des Affaires Maritimes.

ABSTRACT

The long years of study and negotiations on the law of the sea have radically altered the legal system and the administration of a large number of countries, especially in developing countries. Although states welcome the strong powers attributed to them, due to the incorporation of a new areas such as national courts Exclusive Economic Zone and other provisions of the convention since its entry into force deserve reflection on its implementation. For this reason it seems appropriate that the coastal states bring their legislation into conformity with the provision of the convention and ensure consistent application of it because ownership areas legally recognized by the convention should not be seen as place of freedom, but rather a place of development for its operation. This has the main advantage to confront the principles aimed at ensuring the sustainability of our areas in accordance with the convention in the framework of the agreements signed bye the Comoros with e.g. the European Union.

SOMAIRE

DEDICACES
REMERCIEMENT
ABSTRAT
SOMMAIRE
INTRODUCTION GENENALE
SOMMAIRE

Première Partie : L'application de la convention Internationale sur le droit de la mer aux Comores.

Chapitre 1 : Le régime des espaces maritimes des Comores au regard du respect de la convention de 1982 sur le droit de la mer.
Section A. Droit International relatif aux espaces maritimes des Comores
Section B. Le Contexte international: les difficultés d'application du droit international.

Chapitre 2 : La Délimitation des espaces maritimes des Comores avec les pays voisins du Canal de Mozambique.
Section A. accords de délimitation de frontière maritime entre les trois pays et les méthodes utilisées pour délimiter les zones maritimes.
Section B: Enjeux géopolitiques internationales de la délimitation des frontières maritimes aux Comores.

Deuxième Partie : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN ET SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME AUX COMORES

Chapitre 1. Le dispositif juridique pour la protection du milieu marin
Section A: Compétence de l'Etat et coopération régional en matière de protection de l'environnement marin.
Section B : lutte contre la pollution des mers
Chapitre 2. Sécurité de la navigation maritime et lutte contre la piraterie

Section A. Les compétences de l'Etat en matière de sécurité et de la navigation.
Section B. Navigation maritime et lutte contre la piraterie aux Comores.

TROISIEME PARTIE. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARITIMES AUX COMORES.
Chapitre 1. Le contexte actuel de l'exploitation des ressources halieutiques aux Comores.
Section A. le secteur de la pêche aux Comores.
Section B. Gestion durable des ressources halieutiques.
Chapitre 2. Les accords de pêches signées par les Comores
Section A. enjeux des accords**.**
Section B. Évaluation des accords de pêche entre l'union européenne et les Comores**.**

CONCLUSION GENERALE
ACRONYME
BIBLIOGRAPHIE
ANNEXES
TABLES DES MATIERES

INTRODUCTION GENENALE

L'archipel des Comores est situé a l'entrée Nord du canal de Mozambique entre Madagascar et la cote orientale de l'Afrique entre 11°20' 13°14' de latitude et 43°11' et 45°19' de longitude Est. Il est constitué de quatre iles qui sont Est en Ouest : Mayotte (370km²), Anjouan (424km²), Mohéli (290 km²) et Grande- Comore (1148 km²).
Malgré l'accession du pays à la souveraineté internationale en 1975, Mayotte demeure encore sous occupation française. Les îles sont distantes entre elles d'environ 30 à 40 km isolées par de profondes fosses sous marines. La superficie totale des trois iles forment l'union des Comores est de 1862 km².

Les Comores sont à considérer comme les parties émergées de grands volcans poses sur les fonds marins du canal de Mozambique. Leur histoire géologique commence a la fin de 1^{ere} tertiaire. Les iles ne sont pas constituées en même temps, mais il y'a eu une migration du volcanisme au cours des temps géologiques du sud-est vers le nord-ouest avec pour Mohéli, l'ile la plus ancienne, une formation estimée entre 3,4 et 1,4 millions d'années, pour Anjouan, entre 1,5 et 0,4 million d'années et pour Grande Comore, entre 130.000 et 10.000 ans. A l'inverse, l'altitude croit dans le sens Nord-ouest à sud –ouest.
Le Karthala, culminant a 2361m est caractérisé par une vaste caldeira de 3a4km de diamètre, reste le seul volcan encore en activité en
Grande Comore.
Les cotes rocheuses sont généralement basses à l'exception de deux cônes volcaniques aux versants abrupts au sud de Moroni.
La pente sous-marine de l'archipel est très forte avec un plateau continental allant jusqu'à 200m de profondeur en moyenne. Ce plateau est très étroit entre 200m et 1200 de large.
La population des trois iles est estimée selon les résultats du dernier recensement 2011 à 700 000 habitants.

Du plan historique, la pêche est une activité traditionnellement liée à la culture sur toutes les zones côtières des Comores.

L'océan recouvre les trois quarts de la surface de la planète. Ces immenses étendues d'eau ont constitué un moyen de déplacement international et une importante source commune d'aliments depuis des millénaires. En conséquence, les sociétés ont développé des normes de comportement international sur l'océan longtemps avant que n'apparaissent des normes de comportement internationales sur terre. Les changements technologiques récents et la croissance de la population ont engendré de nouvelles utilisations et exercé de nouvelles pressions sur les ressources océaniques mondiales. En conséquence, le droit de la mer est un ancien domaine du droit qui connaît présentement une évolution rapide.
La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (la Convention ou l'entente) comble le faussé entre les droits et obligations séculaires et la sensibilisation nouvelle au fait que les mers ne constituent pas une source inépuisable de ressources pour ceux qui, en raison de leur situation géographique ou de leur développement économique, peuvent facilement exploiter les océans. La Convention représente une contribution exceptionnellement importante aux relations internationales, notamment pour les Comores. Dans le présent document, nous faisons un examen des nombreux aspects importants de la Convention, y compris ceux qui appartiennent également au droit plus général de la mer.

La démarche adaptée dans cette recherche consiste à confronter les données disponibles dans les documentations avec des données de terrain et l'expérience personnelle.

Il devient nécessaire d'étudier en première partie, l'application de la convention internationale sur le droit de la mer au Comores par rapport aux régimes de ses espaces maritimes, et dans cette même partie le chapitre 2 est consacrée a la délimitation des espaces maritimes, la position et d'autres circonstances pertinentes a été exposé. La jurisprudence nous donne la méthode principes équitable circonstance pertinentes qui permet d'arriver à la solution équitable tant voulue par la convention de 1982.

Ensuite, La protection de l'environnement marin est ainsi considérée comme étant une grande priorité pour le pays.
Cependant, les dispositifs juridiques et la lutte contre la piraterie ont une place prônant une sauvegarde participative de l'environnement.
Et enfin, Le problème lié à la surexploitation des ressources marines qui Posait depuis l'antiquité des Soucis de préservation des ressources halieutiques était avant tout une préoccupation économique, c'est pour cela que nous allons voir dans cette dernière partie l'exploitation des ressources marines et les accords de pêches.[1]

[1] CMB, loi n°82-005/AF/002 relative a la délimitation des zones maritime comoriennes, Article 3, titre I.
CMB, loi n°82Article 6, titre III.

PARTIE I. L'application de la convention Internationale sur le droit de la mer aux Comores

CHAPITRE1. Le régime des espaces maritimes des Comores au regard du respect de la convention de 1982 sur le droit de la mer

La mer en tant que voie et environnement, se révèle davantage aujourd'hui comme un espace conflictuel et des divergences intérêts des états. Depuis l'adoption de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer en 1982, les frontières maritimes ont la particularité d'être définies selon des règles uniformes qui s'appliquent en droit à tous les États. La CMB établit des frontières maritimes en même temps qu'elle donne aux États côtiers la possibilité d'une appropriation toujours plus forte des domaines maritimes. Se multiplie donc le nombre de revendications et de désaccords entre les États côtiers. Il existe une conception large de la notion de frontière (maritime) et une conception stricte. La conception large est celle qui intègre l'ensemble des limites maritimes. La conception stricte ne prend en compte qu'un ou des espaces maritimes bien définis entre deux États en les délimitant pour déterminer ceux qui relèvent de chacun des deux États.
C'est autour de cette conception large que notre 1er chapitre se déroulera.

Section A. Droit International relatif aux espaces maritimes des Comores

a) La limite de la Mer Territoriale des Comores

Par mer territoriale, il faut comprendre cette partie de la mer qui longe la terre et qui, traditionnellement est reconnue comme dépendance naturelle de la partie terrestre d'un Etat. La mer territoriale est constituée par la zone maritime adjacente aux eaux intérieures sur laquelle s'étend la souveraineté de l'état. L'article 2 de la convention de Montego Bay, qui reprend les termes de la convention de Genève sur la mer territoriale (article 1 et 2) Précise que la souveraineté de l'état côtier s'étend au delà de son territoire et ses eaux intérieures et dans le cas[2]

[2] CMB, loi n°82-005 Article 1, Titre I
CMB, loi n°82-005, Article 3, Titre I

d’un Etat archipel, de ses eaux archipélagiques, a une zone de mer adjacente désignée sou le nom de mer territoriale.

- DELIMITATION DE LA MER TERRITORIALE

La largeur maximale de la mer territoriale est fixée par l'article 3 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui stipule : « Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale. Cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la convention ».

se fondant sur l'article 4, Droit, juridiction et obligation de la mer territorial qui affirme que, les Comores exerce une souveraineté permanente notamment sur le sol, le sous-sol, les eaux et les forêts, sur les espaces aériens, fluviale, lacustre et maritime Comoriens ainsi que sur la mer territoriale et sur le plateau continental, et sur les dispositions pertinentes de la convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, la loi n°82-005/AF/002 du 06 Mai 2 1982 portant délimitation des espaces maritimes des Comores , à son article 1er dispose : la mer territoriale s'étend jusqu'à une limite extérieure fixée à 12 milles marins à partir de la ligne de base.

La limité extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne dont chaque point est une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

Sauf disposition contraire à la convention, la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte.

Mais, lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, ni l'un ni l'autre des Etats n'est en droit, sauf accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de deux Etats.

Le principe de la souveraineté de l'Etat côtier sur sa mer territoriale est clairement affirmé par la convention de 1982. Cette souveraineté

s'étend à l'espace aérien au dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

(Article 2, paragraphe 2 de la convention de 1982)

Cette souveraineté s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international.

Il en résulte que l'Etat côtier y exerce des compétences exclusives aussi bien en matière économique (droit de pêche, exploitation des ressources minérales, activités de recherches) qu'en matière de police (réglementation de navigation, des douanes, de la santé publique, de la protection de l'environnement).

De ce point de vue, la mer territoriale est assimilée au territoire de l'Etat. Cependant, le droit international reconnaît aux Etats tiers certaines facilités qui sont attachées à la liberté de navigation. L'Etat côtier a droit de prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.

En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'Etat côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire.

L'Etat côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer la sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes. La suspension ne prend effet qu'après avoir été dûment publiée. (Article 25 de la convention de 1982).

- DROIT DE PASSAGE SUR LA MER TERRITORIALE

Aux termes de l'article 18 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ou entend par « passage » le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de :

- La traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures ; ou

- Se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter.

Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.

L'article 19 paragraphe 1 stipule quant à lui que « le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international ».Le droit de passage inoffensif est, en effet, un droit coutumier qui a été consacré par diverses conventions ainsi que plus récemment par les articles 17 à 32 de la convention de 1982. En effet, les navires de tous les Etats, qu'ils soient pourvus d'un littoral maritime ou enclavés, bénéficient sans distinction à un droit de passage inoffensif.

Le passage d'un navire étranger sur la mer territoriale est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :Menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la charte des Nations Unies ; Exercice ou manœuvre avec armes de tout type ; Collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier ; Propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier,... [3]

L'Etat côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international, des lois et

[3] CMB, Article 20 paragraphe 1 de la Convention, Article 20 paragraphe 3
CNUDM, Article 38

règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes :

La sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime ; Convention des ressources biologiques de la mer ; Prévention des infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier relatifs à la pêche ;...(article 20 paragraphes 1 de la convention de 1982). Et au paragraphe 3 du même article, la convention fait obligation à l'Etat côtier de faire la publicité voulue aux lois et règlements. Quant aux sous-marins et autres engins submersibles, leur droit de passage ne peut s'exercer valablement que lorsqu'ils naviguent en surface et arborent leur pavillon national. L'article 23 impose aux navires étrangers à propulsion nucléaire ou transportant des substances radioactives ou dangereuses de respecter les règles prévues par les accords internationaux pour ces navires. Toutefois, il faut signaler que l'extension à 12 milles marins de la mer territoriale ayant placé un certain nombre de détroits internationaux sous la souveraineté des Etats côtiers, la convention a prévu qu'un régime particulier s'y appliquerait afin de préserver l'intérêt stratégique qu'ils représentent pour la navigation internationale. Le régime du doit de passage en transit dans les détroits internationaux (article 38 CNUDM, plus souple que celui du droit de passage inoffensif, faculté pour les sous-marins de passer en plongeant par exemple), a donc été institué.

- OBLIGATIONS DE L'ETAT COTIER SUR LA MER TERRITORIALE

L'article 24 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation à tout Etat côtier de ne pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la convention. En particulier, lorsqu'il applique la convention ou toute loi ou tout règlement adopté conformément à la convention, l'Etat côtier ne doit pas :Imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires ; Exercer de discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un Etat déterminé ou les navires transportant des

marchandises en provenance ou à destination d'un Etat déterminé ou pour le compte d'un Etat déterminé.

b) La Zone économique Exclusive:

La zone économique exclusive est une notion qui s'est imposée lors de la 3e conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et qui résulte de la tentation des Etats à étendre le plus loin que possible leurs compétences sur les eaux adjacentes à leur territoire. Au départ, la notion se confondait parfois avec la mer territoriale que certains Etats n'hésitaient pas à fixer à une largeur de 200 milles marins. D'autres fois, cette étendue servait à une réserve de pêche pour les nationaux de l'Etat côtier. Ainsi, par la proclamation Truman du 28 septembre 1945, les Etats-Unis se réservaient le droit de réglementer la pêche dans une partie de la haute mer adjacente à leurs côtes, suivis en cela par plusieurs pays d'Amérique latine.

Mais, c'est surtout à partir des années soixante qu'un grand nombre de pays en voie de développement ont décidé de se réserver une zone de pêche exclusive pour préserver les ressources halieutiques de la surexploitation pratiquée par les navires usines le long de leurs côtes. Finalement, ce mouvement s'est généralisé à tous les Etats et la convention de 1982 n'a fait que prendre acte de cette nouvelle pratique établie. Elle est située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la partie V. de la convention de 1982, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'Etat côtier et les droits et libertés des autres Etats sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la convention.

- Délimitation de la Zone économique exclusive (ZEE) des Comores

La zone économique exclusive est délimitée d'un coté par la limite extérieure de la mer territoriale et d'autre par une ligne dont chaque point est éloigné d'une distance de deux cent milles du point le plus proche de la ligne de base ou équidistant des lignes de base des cotes

comoriennes et de celles de cotes de pays étrangers qui leur font face sauf convention particulière. Cette délimitation doit prévoir la pratique du consensus, afin d'éviter les procédures de justice lorsqu'il s'agit de l'exploitation des ressources entre Madagascar et Mozambique ou les limites de leurs lignes de base et celles des cotes comoriennes de dépassent pas les deux milles marins. Mais le problème le plus pertinent pourrait être celui de l'union des Comores y compris Mayotte et Madagascar en raison de leur statut d'Etat archipel car, nous constant que sur 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 avis des espaces. 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, quel 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.[4]

- DROITS DE L'ETAT COTIER SUR LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE

L'Etat côtier se voit reconnaître dans sa zone économique exclusive des droits souverains.

[4] CMB, n°82-005, Article 6, Titre III
CMB, Partie IV, article 48

Conformément aux prescrits de l'article 56 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ces droits portent sur l'exploitation, l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologique et non biologiques, des eaux sur jacentes aux fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents.

Par ailleurs, sa juridiction s'exerce pour tout ce qui concerne l'installation d'ouvrages, la recherche scientifique, marine, la protection et la préservation du milieu marin.

Lorsque, dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la convention, l'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations d'autres Etats et agit d'une manière compatible avec la convention. (Paragraphe 2 de l'article 56 de la convention de 1982).

Quant aux autres Etats, qu'ils soient ou sans littoral, ils jouissent tous des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipe-lines sous-marins. Et, lorsque ces Etats exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations dans la zone économique exclusive, ils tiennent dûment compte et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la convention (paragraphe 3 de l'article 58). Toutefois, il sied de signaler que, l'Etat côtier ne jouit donc pas d'une pleine souveraineté, mais seulement des droits bien définis dont le principal est constitué par le pouvoir de réglementation de la pêche avec des obligations de conservation des ressources qu'il implique. L'Etat côtier se fixe pour objectif de favoriser une exploitation optimale des ressources biologiques de la zone économique exclusive, sans préjudice de l'article 61. Il détermine sa capacité d'exploitation des ressources biologiques de la zone économique exclusive. Si cette capacité d'exploitation est inférieure à l'ensemble du volume admissible des captures, il autorise d'autres Etats, par voie d'accord ou d'autres arrangements aux modalités, aux conditions et aux lois et règlements visés au paragraphe 4 qui stipule : « Les ressortissants d'autres Etats qui pêchent dans la zone économique exclusive se conforment autres

mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'Etat côtier ».

- OBLIGATION DE L'ETAT COTIER SUR LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE.

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

Les mesures prises par l'Etat côtier visent aussi à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum, eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents, y compris les besoins économiques des collectivités côtières vivant de la pêche et les besoins particuliers des Etats en développement, et compte tenu des méthodes en matière de pêche, de l'interdépendance des stocks et de toutes normes minimales internationales généralement recommandée au plan sous-régional, régional ou mondial (article 61 de la convention de 1982).

Dans l'exerce de ses droits souverains, d'exploitation, d'exploration, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'assainissement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention. [5]

Lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage. Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre

[5] CMB, Partie IV, Article 50

l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtiment corporel. Dans les cas de saisie ou l'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite (article 73 de la convention de 1982).En dehors de ces droits reconnus à l'Etat côtier, le régime de la zone économique exclusive est celui de la haute mer et la liberté de navigation y est reconnue.

La zone économique exclusive des Comores à des décrets détermine les prises autorisées des ressources biologiques et minéralogiques dans leur zone économique exclusive. Par des mesures appropriées de gestion et de conservation, veillant à ce que le maintien des ressources biologiques de la zone économique exclusive ne soit pas menacé par la surexploitation. Selon le cas, des Comores et les organisations sous-régionales, régionales et mondiales concernées ne soit pas menace pas la sur exploitation. Les Comores déterminent leur capacité de récolter les ressources biologique et minéralogiques de la zone. S'ils n'ont pas la capacité de récolter la totalité des prises autorisées, elles accordent à d'autres états, par voie d'accords.

C) Eaux Intérieures:

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'État côtier. A l'intérieur de ses eaux archipélagiques, l'État archipel peut tracer des lignes de fermeture pour délimiter ses eaux intérieures, conformément à l'article 9, 10 et 11. La souveraineté de l'État 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..).[6]

[6] Loi-cadre n°94-01/PR relative a l'environnement, Article 1, Partie I
CMB, Article 197, Partie XII.

Section B : Le Contexte international: les difficultés d'application du droit international

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'instrument juridiques adéquats pour pouvoir amorcer les questions relatives a une politique maritime par la définition des objectifs a 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 au' Etat archipel demande une certaine souplesse pour éviter un chevauchement entre la question relatives au droit en ce qui concerne les eaux archipélagiques qui relève d'un caractère spécifique au regard de la configuration et les questions de l'environnement marin dont la CMB doit servir de model aux spécialitistes 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 leur 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 a 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 a peu aux Comores a 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 a caractère idéologique a laquelle

au demeurant les responsables politiques pourraient fondre 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'a une chose, renforcer leurs techniques traditionnelles pour prélever les ressources nécessaires a leur substance . Des lors, le milieu marin auquel la CMB accorde une place important dans ses parties V, XI, 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 a 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. 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 a la CMB un large champ d'application de sa réglementation pour la préservation de l'environnement et permet en exergue les aspects des différentes pollutions mais également des espèces avec lesquels l'homme apporte ces empruntes 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 état. 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 résident de l'Union. [7] Or, la question environnementale va au delà des frontières nationales, elle transforme les frontières des Etats et les dommages qui lui sont infligés pourraient

[7] CMB, Régime juridique des eaux archipélagiques des Comores, article 1, page 8
Résolution VI, situation spéciales aux pêcheries côtières, 1er conférence des Nations unies sur le droit de la mer, documents officiels, vol II, p.163
Le principe de précaution 1896-2000, série sur les problèmes environnementaux n°22,

toucher des Etats aussi bien concernés que d'autres. Et le fait que la CMB pourvoit plusieurs mécanismes 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 direct ou indirect, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisible tels que la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux 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.

Cette définition impose des obligations et prescrit des mesures contres la pollution.

b) Au plan de l'activité de pêche

Lorsqu'en 1982 les Comores ont adopté la loi relative a la délimitation de leur zone maritime, il a été stipulé que l'Etat comorien étend sa souveraineté a l'espace aérien sus-jacent aux eaux archipélagiques, aux fonds marins et au sous- sol correspondants, et aux ressources qu'ils contiennent. Ceci fait référence a la résolution de 1958 adopté a la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui a bien voulu prendre en compte la situation spécifique des populations côtière des pêcheries côtières pour sa substance ou son développement économique dans une région de la haute mer adjacente a la mer territoriale d'un Etat riverain. 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. C'est donc une manière d'appliquer de façon légitime les actions de la CMB. [8]Mais la difficulté ne se situe pas dans la participation de toutes ces initiatives, plutôt à la manière avec laquelle les conventions dans ces domaines sont aperçues. D'abord sur le plan International, lorsque le

[8] CMB, Partie IV, Article48
CMB, Partie IV, Article49
CMB, Partie IV, Article50
CMB, Partie IV, Article53
CMB, Partie IV, Article46

concept de développement durable a été évoqué aux différents sommets notamment celui de la terre a 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. Mais plus tard en 1953, les pêchers britanniques vont exercer une pression sur les décideurs qui seront amenés à entreprendre des enquêtes 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 a la conservation mais aussi a la manière avec laquelle la ressource 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 ou il y'avait une propriété commune. 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.

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 définit comme l'ensemble des règles juridiques relatives a 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 a 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 continental des eaux intérieures. Le problème ici se pose différemment des Etats non archipels, car l'espace ainsi placé sous souveraineté de l'Etat archipel est marquée par le fait qu'il est un espace maritime de 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 garantie mais aussi restreinte par la nouvelle notion de libre passage archipélagique, instauré par la CMB.

Chapitre2: La Délimitation des espaces maritimes des Comores avec les pays voisins du Canal de Mozambique.

Le droit de la délimitation est assez récent, il prend ses origines avec le concept du plateau continental et continu son développement jusqu'aujourd'hui. Même si la plupart des délimitations s'effectuent par voie conventionnelle, normalement dans le cadre d'un accord bilatéral, c'est un droit fortement jurisprudentiel et sous l'influence des tendances politiquent du moment. Des 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 relacer les bases d'une véritable discussion de délimitation des zones

maritimes pour ainsi combler ce vide juridique qui continue d'entraver le développement de la pêche aux Comores.

Section A. accords de délimitation de frontière maritime entre les trois pays et les méthodes utilisées pour délimiter les zones maritimes.

a) accords entre Comores-Mozambique, Comores-Tanzanie, Comores- Seychelles :

Si l'on peut retenir de l'année 2011 les bouleversements politiques inédits dans le continent africain, l'on ne peut pas sous silence, sans courir le risque de tomber dans une perception étriquée de l'Afrique, laisser de coté les cas de délimitation des frontières, que celle-ci soient terrestres ou maritimes. En décembre 2011 en effet, trois pays africains se sont donnée les moyens de vivre en parfaite intelligence, en procédant a la signature d'accords délimitant leurs frontières. La cérémonie ayant marqué cet événement inédit en Afrique, a eu lieu le 5 décembre 2011 a Maputo dans l'enceinte de la ponta vermilla(le palais présidentiel). Y prenaient part; outre les trois chefs d'état concernés, les partenaires et facilitateurs, ainsi que l'ensemble du corps diplomatique accrédité dans la capitale mozambicaine. Quatre accords ont ainsi scellé les engagements des trois états à reconnaitre les frontières des voisins avec, en contrepartie, la garantie de ne pas se voir contester la souveraineté dans les limites de leurs propres frontières. Il s'agit de:

L'accord sur la délimitation de frontière maritime entre la république du Mozambique et l'union des Comores; l'accord sur la délimitation de la frontière maritime entre la république unie de Tanzanie et l'union des Comores; l'accord sur la délimitation de la frontière maritime entre la république unie de Tanzanie et la république de Mozambique (qui abroge l'accord conclu le 28 décembre 1988 entre ces deux états) et enfin l'accord entre l'union des Comores, la république du Mozambique et la république unie de Tanzanie sur le point triple dans l'océan indien.

Comme dans tous les cas de délimitation, l'histoire de la signature des accords, intervenue entre les trois états susmentionnés, est une leçon de pertinence, car elle est le produit d'un long processus commencé en 1986, qui a connu des hauts et des bas, en raison notamment de certaines difficultés d'ordre technique. Vers la fin de la première

décennie des années 2000, les négociations ont repris du poil de la bête, grâce notamment a l'assistance financière et technique de l'Allemagne amorcée en 2008, ainsi qu'au soutien politique de l'union africaine. en mars 2010 en effet, et en marge de la deuxième conférence des ministre africains en charge des questions des frontières, tenue de 22au 25 mars 2010 a Addis-Abeba, l'union africaine organise une rencontre tripartite réunissant les représentants de l'union des Comores, de la Tanzanie et du Mozambique, a l'effet d'aplanir les divergences. La signature des quatre accords susmentionnés couronnait par conséquent les efforts fournis par l'organisation panafricaine dans le cadre de son programme frontières. Depuis le 7 juin 2007 a Addis-Abeba en effet, cette organisation a mis sur pied le programme frontière de l'union africaine (PFUA) qui, partant du constant que l'une des causes structurelles et par des moindre des conflits en Afrique est le caractère non délimité des frontière, a entreprise de faire délimiter ces derniers. Dans cette perspective, et après avoir pris l'année 2012 pour date butoir, l'union africaine a décidé, au cours de la dix-septième session ordinaire de la conférence de l'union; tenue du 30 juin au 1e juillet 2011 à Malabo (Guinée Equatoriale), que toutes les frontières interétatiques devront être délimitées l'horizon 2017. La signature des accords entre le Mozambique, les Comores et la Tanzanie est un pas important vers la réalisation de cet objectif, et revêt l'importance symbolique d'inaugurer, dans le cadre de PFUA, la première délimitation des frontières maritimes.

En tout état de cause, l'ensemble de ces instruments juridiques aura un impact positif sur les relations entre les Etats concernés. En outre, la paix et la stabilité qu'ils offrent- et qui ont par ailleurs été salués par l'union africaine est un gage de sécurité juridique nécessaire a l'exploitation des ressources de la région dont-on dit qu'elle est riche en hydrocarbures. Pour les africains en particulier, qui ont l'avantage ou l'inconvénient d'avoir hérité leurs frontières de la colonisation; les accords du 5 décembre sont un appel a l'émulation, ce d'autant plus que les cas de divergences sur les frontaliers sont nombreux.

b) la méthode Equidistant et l’équité

La méthode de l’équidistant sera appliqué pour délimiter les ZEE dans le canal de Mozambique. Les experts de Mozambique, de Tanzanie et des Comores se sont réunis à Moroni pour pencher sur la délimitation des frontières maritimes de ces pays riverains du canal de Mozambique.
Le droit international ayant du mal à s'appliquer, les protagonistes sont invités à tenir des pourparlers directs afin de trouver un compromis définitif par l'Union africaine. L'organisation panafricaine tient à ce que tous les pays du continent arrivent à parachever rapidement ces vieux dossiers de partage des zones maritimes exclusives afin d'éviter des sources de conflits potentiels.
La règle applicable en la matière est la convention de Montego Bay de 1982 qui accorde 200 miles (près de 365 km) d'espace maritime à chaque pays. Cependant, dans le cas du canal de Mozambique, cette distance fait que chacun va rentrer dans la zone économique exclusive de l'autre.
De ce fait, Ils ont donc décidé d'appliquer la méthode de l'équidistant qui consiste à réserver à chaque pays baigné par le canal un espace maritime égal selon des paramètres qui seront affinés au cours des prochains rounds de négociation. Selon un membre de la délégation de Mozambique, il faudra en effet procéder à la définition des modalités des tracées, mais il est convaincu dit-il que l'atmosphère de compréhension qui règne entre les membres des différentes délégations et qui reflète la fraternité entre ces peuples aux liens séculaires reste le gage de la réussite de ce long processus engagé sous l'égide de l'Union africaine. Des négociations similaires sont entamées avec les Seychelles et avec Madagascar.
Nous pouvons considérer que l’équité est avant toute chose l’obtention d’un résultat équitable. C’est ainsi que le tribunal arbitral dans le différend franco-britannique, a précisé :
« Qu’on se place sous l’angle de la Convention de 1958 ou sous celui du droit coutumier, le choix de la méthode ou des méthodes de délimitation doit [...] être fait dans chaque cas à la lumière des circonstances et sur la base de la règle fondamentale qui veut que la délimitation soit conforme à des principes équitables ». Il revient alors au juge de choisir la méthode qui convient le mieux pour parvenir à cette fin.

Pour les Comores et les pays voisins, l'objectif est le même. La recherche d'un résultat équitable lors de négociations bilatérales peut se traduire par l'obtention par chaque partie de l'essentiel des revendications qu'il formulait, quitte à concéder tel ou tel élément pour parvenir à la satisfaction de chaque partie placée sur un même pied d'égalité. Le choix de la méthode leur revient pour parvenir à ce but.

c) L'utilité des conventions Internationale dans la délimitation des frontières maritimes.

Une première conférence des Nations unies sur le Droit de la mer tente en 1958 d'encadrer les prétentions d'extension de souveraineté des États sur les différentes zones maritimes. Elle se décline en quatre conventions portant sur la mer territoriale, le plateau continental, les activités de pêche et la conservation des ressources biologiques en haute mer. Une deuxième conférence affine la délimitation de la mer territoriale en 1960. En 1973 se déroule la troisième conférence qui débouche sur la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (convention dite de Montego Bay - CMB) consacrant la dimension économique de la mer en écho aux préoccupations des États en développement. La CMB est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et permet de distinguer différentes zones maritimes qui peuvent être scindées en deux grandes catégories : les zones sous souveraineté de l'État côtier et les zones internationales. La CMB a tenté concrètement d'instaurer un équilibre entre des revendications étatiques contradictoires en procédant à un découpage de l'espace maritime et en imaginant une régulation nuancée des compétences selon la zone maritime considérée. C'est ainsi que plus on est proche des côtes d'un État, plus la souveraineté de celui-ci est importante, plus on s'en éloigne, plus la liberté est grande. Chaque État est ainsi pleinement souverain sur ses eaux intérieures assimilées à des prolongements du territoire terrestre. La mer territoriale recouvre, quant à elle, la zone de mer bordant la côte. Seul l'État riverain est en mesure de délimiter sa mer territoriale à partir d'une ligne de base appelée la laisse de basse mer. Sur cette largeur maximale de 12 miles marins, l'État côtier exerce sa pleine souveraineté mais doit se plier aux exigences de la navigation et consentir un droit de libre passage inoffensif aux navires étrangers. Au-

delà, l'État n'exerce que des compétences limitées sur la zone contiguë d'une largeur maximale de 24 miles marins. Dans cette zone, l'État exerce essentiellement des compétences de contrôle de nature douanière, sanitaire et environnementale qui lui permettent de prévenir et de réprimer les infractions. La zone contiguë a cependant perdu de son intérêt en raison de la consécration de la zone économique exclusive (ZEE). Dans cette dernière, d'une largeur maximale de 200 milles marins, l'État riverain possède en effet des droits exclusifs, de nature fonctionnelle, en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non. Il exerce également sa juridiction en matière d'établissement et d'utilisation des îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de recherche scientifique marine ainsi que de protection et préservation du milieu marin. Il ne s'agit toutefois que de droits souverains et d'un exercice de juridiction et non d'une souveraineté pleine et entière. Les autres États y bénéficient, par conséquent, des libertés de navigation, de survol ou de poser des *PIPELINES* et des câbles sous-marins. Le régime de la ZEE est donc intrinsèquement lié à celui de la haute mer et non à celui de la mer territoriale. Si chaque État est libre de déterminer ou non une telle zone, la possession d'une ZEE est un facteur de puissance. La France, par exemple, est ainsi particulièrement attachée à la ZEE offerte par l'île de Clipperton, laquelle lui offre un espace maritime équivalent à 80% de la totalité de son territoire terrestre ainsi qu'une zone particulièrement riche en ressources thonidés et en nodules polymétalliques. Les espaces maritimes français se placent d'ailleurs au deuxième rang mondial par leur superficie de 11 035 000 km^2 (États-Unis : 11 351 000 km^2). Au total, le pays a des frontières maritimes avec trente pays. Sur le modèle de la ZEE, est également apparue plus récemment la zone de protection écologique (ZPE), permettant de poursuivre les infractions de pollution volontaire jusqu'à 200 milles marins. Les États côtiers peuvent, par ailleurs, définir des Zones de protection de la pêche (ZPP), d'étendues variables, dans lesquelles ils se réservent un droit de pêche exclusif.

La délimitation maritime, opération consistant à tracer une ligne de partage de souverainetés, résulte en effet de considérations géographiques mais aussi de l'évolution des rapports de force et de l'histoire des relations internationales. Elle relève alors, en pratique, de

trois techniques différentes. Elle peut être unilatérale et destinée à séparer un territoire national d'un espace international. Elle peut également être conventionnelle et résulter d'un traité signé par deux États portant sur la séparation de leurs territoires maritimes. Enfin, en cas d'échec des négociations, le tracé des frontières peut être juridictionnel ou arbitral. L'opération de délimitation d'un territoire consiste à tracer une frontière entre deux États et à séparer officiellement leurs compétences. Il s'agit concrètement de marquer une ligne d'arrêt ou de front permettant de définir un territoire donné. Dans l'affaire du plateau continental de la mer Égée du 19 décembre 1978, la Cour internationale de justice a ainsi affirmé qu'« établir les limites entre États voisins, c'est tracer la ligne exacte de rencontre des espaces où s'exercent respectivement les pouvoirs et droits souverains » des États concernés. Dans cette hypothèse, l'utilisation de la ligne médiane s'impose pour la délimitation de la mer territoriale, sauf en cas d'existence de titres historiques ou de circonstances spéciales. Cette règle côtoie cependant dans la jurisprudence, celle des « principes équitables/circonstances pertinentes » pour la détermination du plateau continental et de la ZEE. (voir Georges Labrecque, Les frontières maritimes internationales – Géopolitique de la délimitation en mer, Paris, L'Harmattan, 2004 ou Julien Cazala, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », Annuaire français de droit international, n°54,2008,pp.411-427).

Si la jurisprudence est fournie en la matière, les différends frontaliers de nature maritime demeurent toutefois nombreux. [9] Les enjeux économiques et politiques liés à l'appropriation de certaines ressources suscitent en effet les revendications de certains États riverains sur des espaces riches en ressources naturelles (poissons, minerais, hydrocarbures, métaux, gaz…) ou comportant une dimension économique valorisable (nouvelle route maritime). Les velléités territoriales peuvent également relever d'une volonté d'expansionnisme régional. Les enjeux politiques liés aux frontières maritimes ne consistent cependant pas seulement dans la détermination de lignes

[9] Annuaire français de droit international, n°54, 2008, pp.411-427).

frontalières mais également dans la surveillance et la protection de ces lignes.
A contrario, l'existence de zones maritimes de non-droit, a priori sous souveraineté nationale, soulève la question politico-juridique de l'intervention étatique extérieure dans des espaces nationaux défaillants. En dépit de l'équilibre interétatique instauré par la CMB, la raréfaction des ressources naturelles, les conséquences du réchauffement climatique et les luttes d'influence dans des régions historiquement conflictuelles incitent de plus en plus d'États côtiers à revendiquer une extension de leurs droits exclusifs, notamment d'exploitation, et à tenter de redéfinir certaines frontières maritimes.

Section B: Enjeux géopolitiques internationales de la délimitation des frontières maritimes aux Comores.

Les atouts géopolitiques des Comores représentent en même temps des enjeux de cet archipel des Comores et expliquent pourquoi la France se maintient a Mayotte et l'archipel suscite des convoitises.

a) Le canal de Mozambique comme passage stratégique.

Dans l'océan indien, a l'entrée du canal de Mozambique, au sud-est du continent africain et le nord ouest de Madagascar se situe les quatre iles des Comores. Ces petites iles on les voit à peine sur les cartes, des fois ignorées, tellement c'est minuscules. Une grande partie du monde ignore même leur existence. Ces petites iles longtemps négligées ont encore aujourd'hui un rôle stratégique important avec l'accélération des progrès. Comme dit Pierre Papon, «L'océan a toujours été un espace de communication qui met en relation chaque pays doté d'une façade maritime avec toutes les régions du monde, et il est par essence un espace de la géopolitique du monde ». Par analogie, on peut dire que l'archipel des Comores qui se trouve dans l'océan indien est en effet un espace de géopolitique du monde. [10]La géopolitique de l'océan indien montre que le canal de Mozambique est un passage obligé des pétroliers venant du golf arabique et les Comores se trouvent en bonne position géostratégique. La place géostratégique des Comores semble être à l' origine de l'intérêt que les arabes et les européens portent à ces iles.

[10] Pierre Papon, la géopolitique des océans, passeport pour le XXIe siècle, diplomatie hors série.

Quant à la marine française qui voulait un point important dans l'entrée du canal de Mozambique, la position stratégique des Comores au milieu du canal leur paraissait intéressante. C'est une des raisons qui ont déterminé la France à s'y établir en 1841. Elle a forcé Andriantsoly à lui vendre Mayotte. Pourtant Andriantsoly qui venait de s'emparer de l'île en évinçant le sultan local n'avait pas l'intention de la céder. Il cherchait plutôt les moyens de fortifier sa conquête. Située au milieu du canal de Mozambique, à mi-chemin de l'Afrique et de Madagascar, Mayotte commande toutes ces régions. La fin de la guerre froide a conduit à la modification des fonctions de passage des détroits, à l'abandon ou à un vide stratégique, ceci n'est pas le cas du canal de Mozambique là où se trouvent les Comores. Ce carrefour maritime et point de passage demeure gardé par les bases militaires française, sa disparition n'est absolument pas envisagée par la puissance tutélaire.
Nous pouvons dire que Mayotte est une exception géopolitique du monde car l'ile par sa position exceptionnelle dans l'océan indien, renferme des atouts géopolitiques incontestables. Elle offre aux armées françaises une précieuse base susceptible d'être utilisée pour de nombreuses opérations à conduire, soit directement soit dans le cadre d'une coalition internationale. Avec Mayotte, la France dispose également, tout près de l'Afrique continentale, d'un lieu pouvant abriter telle ou telle négociation géopolitique, officielle ou secrète. La France a donc un intérêt géopolitique à conserver Mayotte dans son giron.

Malgré sa petite superficie l'archipel des Comores bénéficie d'une position géostratégique indispensable aux grandes puissances et dispose d'une zone économique marine d'un intérêt potentiel considérable. L'importance géopolitique des Comores vient plutôt de sa position géostratégique et de ses richesses marines. Ils peuvent constituer un potentiel économique pour le développement de l'archipel des Comores, plus certain que leurs produits de rente (vanille, ylang-ylang et autres parfums et épices). Néanmoins cette position stratégique des Comores sur une grande route maritime représente autant d'avantages et beaucoup de dangers. Force est de constater que la position des Comores à l'entrée de la route maritime stratégique du canal du Mozambique fait que ces îles se trouvent sur une zone de transit pour tous les produits illicites. Il est connu que la mer est hélas un espace

dangereux, utilisés par les trafiquants en tout genre, en passant par les pollueurs ou les transporteurs de stupéfiants aux passeurs d'immigrants clandestins et aux pilleurs d'espèces marines protégées. Ces trafiquants très dangereux car parfois lourdement armés sont prêts à tout pour échapper aux contrôles et à la saisie. Pour pouvoir lutter contre tous ces trafics qui sont potentiellement très déstabilisants le recours à la force légale en haute mer est de plus en plus souvent nécessaire.
D'importants moyens maritimes et aériens doivent être mobilisés. Et l'État comorien, n'a pas les moyens d'agir, ni de surveiller, ni contrôler ni punir. Pour se protéger contre ces malfaiteurs et pouvoir s'imposer dans sa position géostratégique et tirer profit, l'État comorien doit négocier, s'allier avec les puissances déjà présentes à savoir la France et l'Afrique du sud.
De ce fait, nous pouvons dire que du canal de Mozambique est une importance stratégique. Car l'océan indien représente une voie de passage indispensable en direction de marches européennes et occidentales et il est aussi un lieu d'enjeux de tout ordre.

Lorsqu'on évoque les matières premières aux Comores on parle seulement de leurs produits de rente : la vanille, l'ylang ylang, clous de girofle et d'autres épices. Or comme nous l'avons vu précédemment sa position géostratégique et sa zone économique marine peuvent être aussi source d'enrichissement des Comores. Quelques campagnes océaniques françaises et sud-africaines ont permis de déceler l'existence de nodules polymétalliques dans la Zone Economique Exclusive (Z.E.E.) de Ngazidja.[11] Ces nodules métalliques contiennent principalement du manganèse, du fer, du nickel, du cobalt, du cuivre et d'autres métaux rares. Leur exploitation est estimée comme rentable à partir d'une teneur de 1,7%. A Ngazidja, la teneur en minerai serait évaluée à 40-45%. Ces potentiels de richesses sont convoités par les État industrialisés

[11] Droit maritimes des enjeux stratégiques majeurs

qui peuvent entreprendre leur exploitation, mais leur coût élevé, et leur impact sur l'environnement en haute mer limitent aujourd'hui l'espoir d'une exploitation de cette richesse minière qu'offre l'océan. Il va falloir patienter. Pour l'instant elle ne peut être qu'un point de réserve pour les pays riches.

Vient en suite la question de l'existence du pétrole aux Comores. Y-a-t-il du pétrole dans les fonds marins Comoriens ? L'existence des hydrocarbures sous les mers de ses îles se murmure partout, dans les places publiques jusqu'aux hautes sphères de l'Union des Comores. Les présidents précédents se sont montrés prudents et vigilants à la question de l'or noir aux Comores. Le gouvernement Sambi l'a abordée sans soulever de vagues. L'idée frôle l'utopie et pourtant les autorités comoriennes y croient et tous les Comoriens sont passionnés par la question. « Il y aurait du pétrole aux Comores », avait déjà déclaré le vice-président de l'Union des Comores, Idi Nadhoim. Un pas important vient d'être franchi par le gouvernement de l'Union qui a signé, samedi 28 avril 2007, un protocole d'accord avec la société américaine, GX Technology Corporation, sur un programme de prospection pétrolière dans les eaux maritimes comoriennes.

Le samedi 18 août 2007, lors d'une conférence, sur les possibilités réelles de trouver du gaz et/ou du pétrole aux Comores, Salvator Ntomola, directeur marketing de la société qui effectue l'exploration, a répondu aux participants que vu la position géographique de l'archipel, il est possible qu'il existe du pétrole ou du gaz aux Comores mais on ne peut pas prouver l'existence avant d'effectuer les recherches. Le fait

d’effectuer l’exploration ne relève pas de la folie selon Salvator Ntomola. La proximité des îles Comores à des bassins sédimentaires offs shore peut nourrir l’espoir des Comoriens sur la découverte des ressources minérales. Cependant, les Comoriens doivent savoir que l’exploration pétrolière nécessite plusieurs années de travaux et demande beaucoup de moyens. Et comme le président de l’Union des Comores, Mohamed Abdallah Sambi a tenu à préciser à la population comorienne, il s’agit, pour le moment, de prospection mais que la signature de ce protocole d’accord constitue un acte concret et un pas en avant vers la réalisation des projets destinés à redonner l’espoir pour une vie meilleure, au peuple comorien. Les autorités comoriennes avaient annoncé que dans une période d'un an, à compter d’août 2007, les Comores sauront si oui ou non leurs fonds marins recèlent l'or noir. Nous sommes le 1er décembre 2008, le pétrole aux Comores reste encore une hypothèse. Par ailleurs, ces richesses sont aussi, source de difficultés de la part des petits États riverains qui ne peuvent pas les exploiter librement en toute indépendance. L’existence possible du pétrole dans les profondeurs de l’archipel des Comores peut être aussi une des sources d’instabilité.

Stratégiques pour la sécurité des approvisionnements par voie maritime, ces zones maritimes sont aussi très poissonneuses. Cela a conduit à la conclusion d’un accord de partenariat sur le secteur de la pêche entre la Communauté européenne (CE) et les Comores, couvre la période du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2011. Cet accord autorise les navires communautaires venant principalement d'Espagne, du Portugal, de France et d'Italie à pêcher dans les eaux comoriennes. La contribution

financière s'élève à 390 000 €, dont 60 % sont destinés à soutenir la politique de pêche des Comores. Le premier accord de partenariat sur la pêche entre la CE et les Comores a été conclu en 1988. Malheureusement la pêche aux Comores reste jusqu'aujourd'hui artisanale. Yves Jégo, secrétaire d'État à l'outremer, en visite à Mayotte le mois de mars 2008, nous éclaire dans son discours les enjeux de l'archipel des Comores pour la France et ce qui conduit la France à être présente dans le sud de l'Océan indien. « La conquête des espaces océaniques ne fait que commencer. Ainsi, les débats passionnés sur le programme d'extension des limites du plateau continental (EXTRAPLAC) suscitent espoirs pour les uns, craintes pour les autres. Par leur intensité, ils témoignent de la compétition qui s'exerce désormais sur les espaces maritimes… Les « champs marins », au-delà de l'exploitation off shore du pétrole, du gaz et des granulats, et demain sans doute des nodules poly métalliques, permettent l'accès à des sources d'énergies renouvelables très prometteuses - énergie thermique des mers, énergies des courants et des marées - mais aussi aux ressources halieutiques si précieuses pour l'alimentation d'une population toujours plus nombreuse…C'est aussi en mer que l'on trouvera les molécules qui permettront de lutter contre les maladies liées au vieillissement humain. Les espoirs des chercheurs en la matière sont considérables. Avec l'IFREMER, le SHOM et le CNRS, la France reste l'un des leaders des sciences de la mer, domaine dans lequel elle a été pionnière. Elle doit maintenir ses efforts de recherche maritime ». Nous sommes ici dans la même logique du colonialisme. Après la fin de la conquête des espaces terriens, c'est aujourd'hui la

conquête des espaces océaniques. Qu'est ce qui différencie cette conquête des espaces océaniques de la colonisation ? Hier c'étaient les produits tropicaux qui étaient recherchés, les potentialités économiques des sols, des sous sols, et des forêts, aujourd'hui ce sont les potentialités économiques de la mer assez considérables qui exacerbent les convoitises. Et il parle même d'un commencement de conquête. En tenant compte de ce discours, nous comprenons bien que la France compte poursuivre sa conquête sur l'océan Indien, donc l'éventuel retour de Mayotte dans le giron comorien est à craindre. Il me semble qu'aujourd'hui il y ait beaucoup de changement sur ce que l'amiral Labrousse affirmait en 1976, que les Comores avaient un faible intérêt stratégique. Peut être le carrefour du canal de Mozambique où se trouve les Comores n'est pas une zone d'échanges permanents mais comme le dit Joël GIRAUD : « il est certain qu'aucun gouvernement français, ne renoncerait facilement à une position dont l'abandon risquerait, un jour de mettre en danger les intérêts vitaux de la nation ». Aujourd'hui, c'est par ses enjeux économiques et stratégiques que l'archipel des Comores suscite des convoitises. Toute fois les Comoriens doivent faire la distinction entre position stratégique et centre du monde.

Pour mieux tirer profit de ses enjeux, l'archipel des Comores doit bien choisir ses alliés face à cet ensemble d'acteurs aux intérêts contradictoires; à savoir la France, les Etats-Unis, la Chine, l'Iran, l'Afrique du sud, la Tanzanie, la Lybie, le Soudan et les pays du Golfe. Désormais la France et l'Afrique du Sud doivent tenir compte de nouveaux rivaux dans cette zone d'influence où ils étaient jusqu'alors les

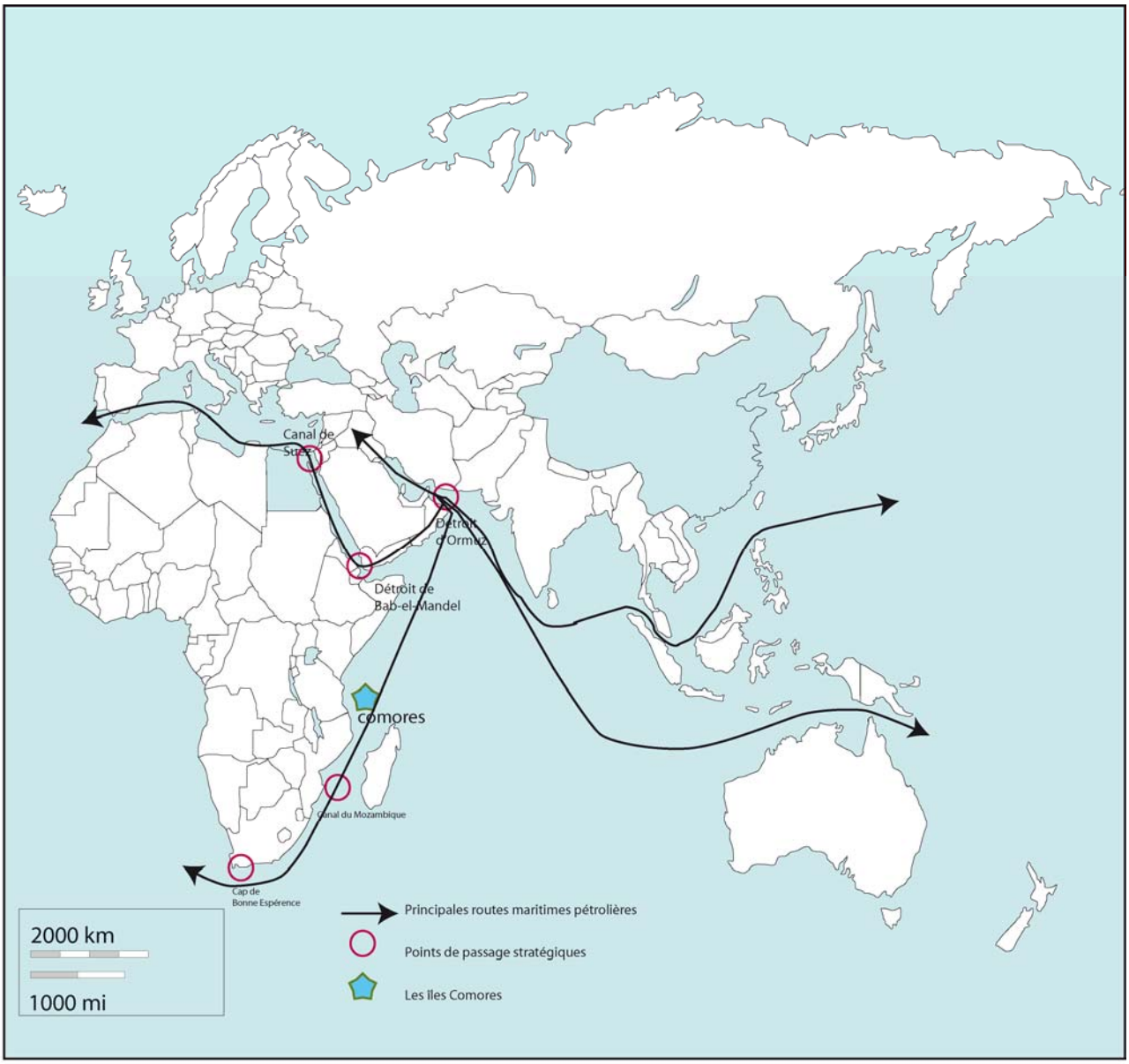
principaux acteurs. D'après le jeu géopolitique actuel aux Comores, les liens religieux semblent l'emporter sur les autres liens diplomatiques. Par conséquent, L'intérêt stratégique de l'archipel des Comores est relatif. Le canal du Mozambique, sur lequel il est situé, est une route commerciale secondaire. Le trafic principal est assuré par quelques pétroliers qui doublent le Cap de Bonne-Espérance.

Pour le reste, aucun des pays de cette zone (Madagascar, Mozambique, Tanzanie), encore peu industrialisée, ne génère de grands flux commerciaux.

Cette région n'est marquée par aucun conflit. Elle se trouve à plus de 1 000 kilomètres des théâtres d'action principaux des pirates somaliens même si l'on observe une extension de la piraterie vers le Sud de l'Afrique. Disposant de forces à La Réunion, ainsi qu'à Mayotte, la France n'a pas besoin des Comores dans la lutte contre la piraterie.

Les Comores représentent surtout un enjeu pour la France en raison de la proximité de deux départements d'outre-mer : Mayotte et La Réunion. Les difficultés qui ont affecté l'archipel (coups d'État, sécessionnisme, pauvreté) se traduisent quasi-mécaniquement par des flux accrus de réfugiés à Mayotte et dans une moindre mesure, à La Réunion, dont les capacités d'absorption démographiques et économiques sont limitées. Ces flux migratoires emportent les habituelles conséquences en termes de sécurité.

Principales routes maritimes pétrolières et Points de passage stratégiques



Source : http://histgeo.ac-aix-marseille.fr © NASSOR HALIFA F.

b) L'Ile Comorienne de Mayotte au cœur des revendications politiques.

En 1967 le représentant de Malte, Arvida Pardo, invite l'assemblée Générale des Nation Unies pour donner un 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, mise cependant ce régime d'exploitation dans l'intérêt de toute l'humanité. Mais des l'accession a la souveraineté en 1975, les relations entre la puissance coloniale et les Comores vont changer peu a peu de nature et, l'appui technique attendu pour un aménagement institutionnel et juridique est avérée en deca de tous espoir. Bien que les deux pays soient marqués par l'histoire, leurs relations restent encore affectées par ce contentieux de **l'Ile de Mayotte** que les Comores revendiquent son retour dans l'Union. Et les difficultés de s'engager au même titre que les autres nations africains sur la scène politique international n'est pas un fait de hasard mais plutôt le manque de moyen d'accomplir les obligations internationales. Les revendications de retour de la souveraineté de l'ile 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 au moins défaillant. Néanmoins, le plateau continental des iles Comores très étroit en raison de leur origine volcanique est estimé environ à 900km et une ZEE de 160 000km.[12] Si le concept de développement durable a pour objectif de répondre aux besoins des générations actuelles et futures a travers des

[12] Pierre Papon, la géopolitique des océans, passeport pour le XXIe siècle, diplomatie hors série.

schémas viables et conciliants les aspects économique, social et environnemental, le rapport de force entre les grandes puissances et les Etats en développement soit s'arrêter car, les écarts ne cessent de creuser de telle sorte que des incertitudes planent encore aujourd'hui sur un développement durable. A cet effet, les Comores auront moins de chance de se doter des textes juridiques qui doivent prendre en considération les quatre iles au risque d'évincer la puissance coloniale encore présente dans l'Iles comorienne de Mayotte. Aujourd'hui, la paupérisation de plus en plus accrue de la population comorienne dépourvue des bases même d'une vie décente et des besoins les plus élémentaires, confrontée parfois aux contraintes de la nature et a la mauvaise gestion des derniers publics font craindre le retour de l'ile de Mayotte dans l'ensemble de l'archipel et laisse apparaitre 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 l'océan indien. En éjectant des ressources financières dans les accords de pêches, l'Union Européenne veut apaiser cette politique à la prépondérance régionale comme l'observe dans cette occupation de l'ile Mayotte depuis l'accession à la souveraineté internationale des Comores.

- LE RÔLE DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE EST-IL DETERMINANT ? Depuis l'entrée des Comores aux Nations Unies le 12 novembre 1975 la question de l'île comorienne de Mayotte était toujours inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale.

Dans ce contentieux entre la France et les Comores, chacun des deux protagonistes a ses positions. L'État comorien se base sur le droit international notamment sur la résolution 1514 (XV) de l'Assemblé générale en date du 14 décembre 1960 contenant la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux et sa résolution 2621 (XXV) du 12 octobre 1970, contenant le programme d'action pour l'application intégrale de la Déclaration. Plus de vingt résolutions ont été adoptées par l'Assemblée générale de l'ONU, en faveur des Comores. Elle affirme la nécessité de respecter l'unité et l'intégrité territoriale de l'archipel des Comores, composé de quatre îles, dont la Grande-Comores, Anjouan, Mayotte et Mohéli.

Lors de la trente et unième session le 18 octobre 1976, L'Assemblée générale a condamné fermement la présence de la France dans « l'île comorienne de Mayotte », qui constitue une violation de l'unité nationale, de l'intégrité territoriale et de la souveraineté nationale.

Elle demande au Gouvernement français de se retirer immédiatement de l'île comorienne de Mayotte, partie intégrante de la République indépendante des Comores et de respecter sa souveraineté. Malgré les résolutions et l'aide apportée par les États membres individuellement et collectivement, pour permettre à l'État comorien de sauvegarder sa souveraineté nationale et son intégrité territoriale, l'action de la communauté internationale demeure sans effets.

« Tout en donnant raison au plus faible, nous ne donnons pas tort au plus fort ».

Il est vrai que la Communauté internationale dans son ensemble exprime son regret qu'en ce début du XXIe siècle, dont le débat sur le poste-colonialisme fait surface, les Comores font toujours l'objet d'une décolonisation inachevée parce que son ancienne puissance colonisatrice occupe illégalement une partie de son territoire qui est l'île de Mayotte. Cette question qui n'est toujours pas traité depuis l'indépendance des Comores en 1975, devient aujourd'hui très difficile à résoudre. En se référent à l'intervention de André Oraison, la question de Mayotte place le Gouvernement de Paris dans une position inconfortable. Ce litige fait apparaître deux interprétations différentes du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. Le Gouvernement de Moroni pour demander le rattachement de Mayotte aux Comores, s'appui sur la conception classique de ce droit international coutumier désormais

classique de la décolonisation, élaboré en application de la charte de San Francisco. Cette charte est signée et ratifiée par la France.
Quant à la France, pour justifier son maintien à Mayotte, et légitimer **sa** conception du droit des peuples à disposer d'eux même, invoque la Loi fondamentale de la Ve République et la jurisprudence du Conseil constitutionnel, contenue essentiellement dans sa décision du 30 décembre 1975 relative à l'autodétermination des Comores. Elle fait recours à la constitution du 4 octobre 1958 et plus précisément de son article 53, alinéa troisième qui dit : « Nulle cession, nul échange, nulle adjonction de territoire n'est valable sans le consentement des populations intéressées ». En se limitant là, la France oublie que le cas de Mayotte est une question de droit public international. Et que la décolonisation n'est pas seulement une question de pur droit interne. Tout en restant conforme aux dispositions de la constitution de 1958, la loi du 31 décembre 1975 la France transgresse la genèse de la règle coutumière de l'intangibilité des frontières coloniales. L'attitude de la France n'est autre en l'occurrence, que la loi du plus fort. Si non comment peut-on comprendre que le droit français l'emporte sur le droit international ? « Les tribunaux et cours d'arbitrage internationaux considèrent que nul État ne peut invoquer une règle de droit interne pour se soustraire à ses obligations internationales, ce que précise la convention de Vienne de 1969 (article 27). Le droit international s'impose donc à l'État, même si une règle de droit interne lui est contradictoire. Cela ne signifie pas que le juge international peut annuler

une règle de droit interne. Il se contente de la rendre inefficace lorsqu'elle produit des effets sur le plan international ».

Du point de vue des institutions internationales, et d'une manière constante, nous constatons que la Haute instance juridictionnelle française fait une interprétation mauvaise et restrictive de la conception du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. La France use de son droit interne et refuse de se conformer aux règles du droit public international. C'est pour cela, que certains militants de la cause nationale comorienne n'accordent plus de confiance à l'ONU. Car à part les recommandations, les résolutions de l'ONU sur le problème de Mayotte n'ont jamais sanctionné la France. Elles restent comme le dit André Oraison des actes ayants seulement une force morale, et non des décisions pourvues de force obligatoire.

Par ailleurs depuis 1995 à aujourd'hui, les gouvernements comoriens ont retiré la question de l'île comorienne de Mayotte de l'ordre du jour de l'Assemblée générale de l'ONU sans qu'elle ait été traitée. Elle est reportée d'année en année à la session annuelle ordinaire suivante de l'organe plénier. Or l'organe plénier n'a cependant en la matière que des pouvoirs limités. Ce renoncement, s'agit-il d'une perte d'espoir sur le retour de Mayotte dans son giron naturel ou d'un chantage diplomatique ? Comment peut-on comprendre le silence de l'ONU sur l'établissement d'une frontière entre Mayotte et le reste de l'archipel par le biais de ce dramatique visa Balladur ? Depuis son instauration on peut compter plus de vingt mille Comoriens expulsés à Mayotte, comme « immigrés clandestins ». Des centaines et des milliers de Comoriens

essayent de contourner les tracasseries administratives pour entrer « clandestinement », à Mayotte à bord de *japawas* (petites embarcations de pêche). Ils cherchent soit à rejoindre leurs familles, soit à trouver du travail soit encore à se faire soigner. Le rapport national sur la prévention des risques parle de deux cents morts par an, en moyenne. Depuis l'établissement du visa de Mayotte en 1994 à aujourd'hui on peut compter 2 800 à 3 000 morts. Un vrai désastre humanitaire. Mais comment l'ONU peut-elle rester sans agir sur cette double violation et ce massacre ? Les Comores sont parmi les 105 pays membres de l'ONU qui ne paient pas leur quotte part. Elles sont aussi parmi les 13 pays sanctionnés. Maintenant, reste à savoir comment sont appliquées les sanctions et jusqu'où vont les sanctions onusiennes ? Le non résolution de la question de Mayotte à l'ONU en est-il le prix du mauvais payeur ? Je ne suis pas loin d'imaginer que L'ONU devient une organisation à deux vitesses, ou une entreprise de prestation de services qui agit selon la tête du client.

- L'IMPUISSANCE DE L'UNION AFRICAINE

Le présent système électoral complexe de l'Union des Comores a été négocié en 2001 par l'Organisation de l'unité africaine (OUA), après la sécession d'Anjouan en 1997. [13]Ce système d'autonomie des îles, confie à tour de rôle la présidence de l'Union. Actuellement c'est Anjouan qui assure la présidence. Mais ce système n'a pas amené la stabilité pour autant. D'autres conflits surgissent sur la répartition des compétences entre l'Union et les îles et ce depuis l'adoption des nouvelles institutions.

[13] Ibid., p254

Malgré les efforts déployés par la communauté internationale et notamment l'Union aux Comores, les efforts sont voués à l'échec. La nouvelle architecture institutionnelle n'a pas pu inverser la tendance car elle est trop coûteuse et très difficile à mettre en œuvre. La crise devient de plus en plus profonde. Malgré le rôle important à jouer en négociation, en médiation et en conciliation, cette institution ne connaît guère plus de succès dans ses tentatives de médiation et perd de sa crédibilité aux yeux de la population comorienne. Les dernières élections des présidents des îles en juin 2007, ont déclenché des nouvelles hostilités entre Anjouan et le pouvoir fédéral. La médiation assurée par l'Union Africaine a montré ses limites. On parle même de l'échec de la communauté internationale, en particulier l'Union Africaine car les autorités anjouanaises restent toujours sur la même position. Comment peut-on expliquer ces échecs répétés de médiation et de négociation? Si l'Union Africaine ne parvient pas à résoudre cette crise, dans un État de moins de 700 000 habitants, c'est tout simplement parce qu'elle a sous-estimé ce conflit et n'a pas vraiment utilisé les moyens nécessaires et adéquats pour y parvenir. Et ces échecs de médiation peuvent s'expliquer par une incapacité des médiateurs tout simplement si non de la mauvaise fois des petits malins qui cherchaient à faire durer la crise parce que ça leur rapporter beaucoup de sous.

L'Union Africaine a laissé comprendre, qu'elle pourrait abandonner le problème des Comores sous prétexte que les Comoriens ne sont pas cohérents, et que cette crise coûte cher. Mais avant de rejeter toute responsabilité sur les Comoriens ne serait-il pas responsable de la part

de L'Union Africaine de penser à revoir les institutions en place dont elle est le principal promoteur ? Non seulement leurs nouvelles institutions ne résolvent pas la crise mais elles nourrissent des conflits qui peuvent devenir inévitable. A en croire les autorités anjouanaises, cette crise est appelée à durer très longtemps car on ne met pas réellement les moyens pour l'arrêter. « L'UA avait envisagé puis abandonner l'idée d'organiser elle-même une intervention militaire pour déloger Mohamed Bacar. L'organisation ne voulait pas prendre l'initiative de déclencher un conflit dans une île qui, jusque-là, était certes en crise mais pas en guerre ». Après tant d'hésitations l'Union africaine a fini par soutenir la décision de l'Union des Comores pour l'intervention militaire. Cette intervention a eu lieu le 25 mars 2008. Très médiatisée, cette opération militaire est une première pour l'Union africaine. Jean-Philippe Rémy, dans le Monde du mercredi 26 mars 2008, parle d'une « opération militaire à valeur de test pour l'Union africaine. ». Il est donc trop tôt pour crier victoire car il reste beaucoup à faire dans ce pays où tout est à construire.

Comme nous l'avons démontré dans les chapitres précédents, la non construction de cet État depuis son indépendance en 1975 jusqu'à nos jours constitue le spectre de la déstabilisation. Pour bien accomplir sa mission l'Union africaine doit accompagner les autorités comoriennes à consolider leur appareil d'État ou à réinventer un autre système si la fédération de ces îles n'est pas viable.[14]

[14] Ali Moindjié, « Bouée de sauvetage », ALWATWANI, N°1015 du 26 octobre 2007. Fabienne Pompey paru dans l'édition du Monde du 15 février 2008.

-L’AMBIVALENCE DE LA FRANCE

Depuis le déclanchement de la sécession d’Anjouan, la France est stigmatisée comme le principal soutien des séparatistes anjouanais. « Nous confirmons la disponibilité de la France à fournir un appui aux troupes tanzaniennes et sénégalaises pour leur transport jusqu’aux Comores, c’est-à-dire jusqu’à l’île de la Grande-Comores ou de Mohéli, mais pas à Anjouan », a indiqué l’Agence France-Presse, citant Pascale Andreani, la porte-parole du ministère français des Affaires étrangères.

Lors de l’intervention militaire à Anjouan, la France a longtemps hésité à apporter son soutien. C’est au dernier moment qu’elle a proposé de prendre en charge le transport des troupes de l’UA vers l’archipel des Comores.

« Nous souhaitons marquer notre soutien à l’Union africaine et à sa détermination à préserver l’intégrité et l’unité des Comores». Comment peut-on comprendre que la France se soucie de l’intégrité et l’unité des îles Comores tout en maintenant Mayotte séparée de ses îles sœurs ? N’est-il pas temps pour l’Union africaine de demander à la France de respecter sa parole ?

Sur le contentieux franco-comorien sur l’île de Mayotte certaines autorités françaises ont déjà reconnu les faits. Le président François Mitterrand, lors de son voyage aux Comores en 1991, avait dit que : « La France reconnaît un contentieux regrettable» et il avait promis d'activer des négociations pour parvenir à un règlement progressif. Quant au Premier ministre français, Michel Rocard, lors d'une conférence à l'American University de Washington il a dit: « Au regard du droit international, l'administration de Mayotte par la France est illégale ». Et pourtant rien ne bouge à part que depuis 1995 tous les gouvernements comoriens successifs ont retiré cette question de l’ordre du jour.

Aujourd'hui on parle d'une théorisation de la capitulation comorienne. Sur cela le comité maoré appelle à un sursaut patriotique.

Le président Sambi pendant sa campagne électorale en 2006, avait promis de réintroduire la question de l'île de Mayotte à l'ONU une fois élu. Mais en septembre 2007 il n'a pas tenu sa promesse. Lors de la 62è session ordinaire de l'Assemblée Générale de l'ONU, le gouvernement comorien a retiré encore une fois la « question de l'île comorienne de Mayotte » de l'ordre du jour, un peu avant l'ouverture des travaux et quelques jours après l'annonce d'une réception du président comorien par le président français. L'action ambivalente de la France a été amplifiée ces derniers temps par la fuite de Mohamed Bacar, président déchu de l'île d'Anjouan et son accueil à Mayotte, puis la Réunion avant un transfert au Bénin à la demande de la France.

Mercredi 2 avril, le tribunal de Saint-Denis de la Réunion, saisi d'un recours contre un précédent arrêté de reconduite à la frontière, datant du 28 mars, a constaté que le préfet de la Réunion l'avait abrogé, avant de le remplacer par celui qu'il a signé mardi. Le premier arrêté prévoyait que Mohamed Bacar et ses hommes seraient renvoyés aux Comores. Le nouveau indique qu'il pourrait être envoyé dans n'importe quel pays qui l'acceptera-on parlait de l'Afrique du Sud. Cela signifiait qu'il ne serait très certainement pas renvoyé aux Comores, où les autorités le réclamaient pour pouvoir le juger pour, entre autres, des faits de torture. L'éventuelle extradition de Bacar dans un pays tiers a provoqué la colère des Comoriens et ils l'ont montrée à travers des manifestations dans tout l'archipel mais aussi à la Réunion, à Marseille et à Paris.

Après le succès des manifestations à Moroni, Mayotte, la Réunion, Paris, Marseille et Nice, les Comoriens de France soutenus par « Le PCF, La LCR, LES VERTS, Le collectif anticolonial, le cercle Frantz fanon, la Plate-forme panafricaine, l'amicale panafricaine ont décidé de faire du 1er mai 2008 la journée de la manifestation de leur colère. Ils exigent l'extradition du dictateur Mohamed Bacar vers les Comores, pour que Mohamed Bacar soit jugé aux Comores pour ses crimes, contre la départementalisation de l'île comorienne de Mayotte, pour exiger la suppression du visa criminel Balladur, responsable de plus de 6000 victimes martyres dans les eaux comoriennes ».

Depuis l' « opération Démocratie » aux Comores et la fuite de Mohamed Bacar, il y a un regain de patriotisme qui vient de se confirmer chez les Comoriens accompagné d'un sentiment anti-français très visible. Près d'un millier de personnes ont défilé à Moroni, brandissant des pancartes sur lesquelles on pouvait lire : « La France doit nous rendre Mohamed Bacar, France dégage, la France hors des Comores ». Les manifestants accusaient la France de protéger le président renversé d'Anjouan, Mohamed Bacar. Suite à ces incidents, le président comorien s'est adressé à la nation. Dans un discours imprégné de références à la religion, il s'est félicité de « l'éclatante victoire » de l'Armée nationale de développement à Anjouan. Il a plaidé pour une manifestation pacifique, en faisant appel à la retenue des manifestants contre la « protection » accordée par la France à Bacar. Il poursuit en disant : « vous pouvez déployer vos banderoles et dire aux Français qu'ils ne doivent pas accueillir un tel personnage. Mais de grâce, pas d'insultes, pas de jets de

pierres, surtout à l'encontre de ressortissants étrangers dans notre pays. Il appartient à la France de tenir compte de ce qui s'est passé à Ngazidja, à Ndzouani, à Mwali, à Maore ainsi qu'à la Réunion et en France. Le gouvernement français doit comprendre que les comoriens sont mécontents. On nous rétorque l'existence de la peine de mort dans notre pays. Alors je demande qu'il soit envoyé là où il n'y a pas de peine de mort, à Arusha ou à La Haye, mais qu'il soit jugé pour ses crimes.

Alors manifestez dignement : ne vous en prenez ni aux personnes ni aux biens. Donnons l'exemple et faisons la démonstration que les Comoriens sont des gens civilisés qui réclament leurs droits. Car certains n'attendent qu'un léger égarement de notre part pour transformer notre victoire en défaite ». Au cours de son discours le président a demandé à la France de tenir compte des mécontentements des Comoriens.

Cependant, l'asile politique de Mohamed Bacar et ses 23 gardes corps suscite des inquiétudes chez beaucoup des Comoriens. D'après l'OFPRA, « l'asile est une protection qu'accorde un état à un étranger qui est ou qui risque d'être persécuté dans son pays que ce soit par les autorités de son pays ou par des agents non étatiques ».

Mais l'histoire de ce pays nous rappelle que l'État comorien a toujours été déstabilisé par des réfugiés politiques. Les coups d'État qui ont eu lieu aux Comores ont été presque fomentés par des politiciens comoriens réfugiés en France et des mercenaires étrangers. On peut citer l'exemple du retour au pouvoir du président Ahmed Abdallah en 1978 après avoir été réfugié quelques années en France, et d'autres qui ont essayé même si leurs opérations ont échoué, mais ils ont tenté. De

ce fait, l'asile politique de Mohamed Bacar et ses militaires peut représenter une menace pour la stabilité de l'Union des Comores une fois établie. Pour cela la France a encore une lourde responsabilité pour l'avenir de ce pays. Si la France protège aujourd'hui Mohamed Bacar parce qu'il est en danger, elle doit aussi l'empêcher de ne pas mettre en danger la population comorienne par une éventuelle tentative de coup d'État.

- **LES ACTEURS NATIONAUX FACE A LA CRISE**

LES PARTIS POLITIQUES ET LA SOCIETE CIVILE

On compte plus de 15 partis politiques pour 260 000 électeurs. Cette multitude de partis politiques engendre beaucoup des rivalités politiques dont il est très difficile de définir leurs tendances politiques. Les tendances « blanc et vert » qui existaient à l'époque coloniale, l'équivalent de « la gauche et la droite » française ont presque disparu. Aucun parti politique ne détient un« bastion ». Les forces vives du pays ont du mal à se rassembler et ce combat permanant entre les leaders ne reste pas sans effets sur la vie de l'Etat Comorien et de ses citoyens. Ce manque d'entente entre leaders politiques sous entend la recherche d'intérêt personnel avant l'intérêt général. A chaque élection les partis politiques instrumentalisent l'intégrité territoriale et l'unité nationale pour gagner des voix et accéder au pouvoir. Après les élections la grande majorité de ces partis disparaissent ou restent inactifs jusqu'aux prochaines élections et les projets et les promesses tombent le plus souvent aux oubliettes.

Comme nous l'avons déjà souligné dans les chapitres précédents, les positions prises par certains partis politiques de l'opposition au régime Taki furent plus étonnantes. Ils ne se souciaient pas des conséquences graves que peuvent engendrer ce nouveau conflit. Pour déstabiliser le pouvoir en place ces partis n'ont pas hésité à aider les séparatistes anjouanais à défier l'Etat sous toutes ses formes. A Anjouan tous les symboles de l'Etat seront bannis et remplacés par de nouveaux portant l' «Etat d'Anjouan». « L'emblème national sera brûlé, traîné dans la rue et même souillé » Malgré la gravité de ces problèmes, les partis comoriens ne font pas de ces conflits internes une cause nationale à défendre d'une manière sérieuse et profonde. Contrairement à la société civile, comme le collectif « *masiwa mane* » et le « *comité maoré* » qui ont fait la question de Mayotte leur champ de bataille.

Quand aux notables qui jouent un rôle important dans la politique du pays, ils parviennent de temps à autre à trouver des solutions dans les conflits entres villes, entre villages ou à l'intérieur d'une ville ou d'un village. Ces conflits sont rares mais dès qu'ils surgissent les notables parviennent à les gérer et à rétablir la paix, avec l'aide de la gendarmerie en cas de violences graves.

Dans les meetings, les forums et débats, les intervenants lancent toujours un appel à toutes les forces vives du pays sans exception à s'unir, aux pays amis à la communauté internationale de leur venir en aide pour lutter contre la crise comorienne qui a longtemps duré. Face à cette situation le rôle des partenaires est incontestable. Le problème

comorien est en effet un problème dont la solution dépend de la liaison entre sa géopolitique interne et de sa géopolitique externe.

c)La présence de la France dans l'océan Indien:

La France, pays riverain de l'océan Indien et lié à la République de Djibouti par des accords de défense, doit avoir une stratégie conforme à ses intérêts, à ses engagements, à son rôle de puissance européenne et à sa tradition de nation ouverte à toutes les formes de coopération pour le développement dans la paix et dans la sécurité.

Les objectifs d'une telle stratégie peuvent être définis ainsi :

- défendre le territoire national, c'est-à-dire la Réunion, Mayotte, les îles Eparses, et les Terres australes et antarctique ;

- aider, dans le cadre des accords de défense, les forces armées nationales de la République de Djibouti si ce pays est l'objet d'une agression extérieure ;

- participer à la défense de la liberté de navigation dans les voies de communications maritimes et aériennes de l'océan Indien ;

- participer, dans le cadre de la Charte de l'ONU, à toute action diplomatique ou militaire pour le droit à la sécurité, le maintien de la paix et le règlement pacifique des différends ;

- participer à toute initiative concernant la sécurité collective régionale, particulièrement dans l'océan Indien occidental ;

- développer la coopération dans le domaine économique et favoriser la création d'organisations régionales pour la mise en valeur des ressources terrestres et océaniques ;

- coopérer avec les pays riverains de l'océan Indien pour tout ce qui concerne les actions humanitaires, les transferts de technologie, la recherche scientifique et la défense de l'environnement.

La défense du territoire national

Elle est naturellement assurée par les forces armées stationnées sur place et par celles qui pourraient être acheminées de la métropole si la situation l'exigeait. Dans ce cas, la liberté de navigation à travers le canal de Suez, la mer Rouge et le détroit de Bâb el-Mandeb serait essentielle. La route du Cap, qu'il a fallu utiliser pendant sept ans lors de la fermeture du canal de Suez, ne pourrait être qu'une solution de rechange.

***Ile Mayotte** (partie Sud) :*

Le pivot de notre dispositif serait le groupe aéronaval, constitué autour d'un porte-avions, pour assurer l'appui des forces locales, contrôler les débarquements, protéger l'acheminement des renforts terrestres venus de métropole et maîtriser la situation tactique.

Ce dispositif pourrait être centré sur la Réunion où les très importants travaux effectués dans le port est de la Pointe des Galets (515 mètres de quais à la côte -14) permettraient la mise à quai des unités du groupe aéronaval et des navires transportant les renforts et le matériel venus de la métropole. Cependant, il faudrait envisager un mouillage sûr et discret où le groupe aéronaval accompagné par ses bâtiments de soutien pourrait séjourner pendant de courtes périodes opérationnelles. Le lagon de Mayotte offre à ce sujet des possibilités remarquables dans sa partie sud-ouest à condition d'améliorer l'hydrographie des passes et celle du lagon. Dzaoudzi et Langon, où un nouveau port vient d'être construit, sont à éviter en raison de l'étroitesse des passes et du chalenge. L'aérodrome de Dzaoudzi faciliterait les liaisons logistiques et les transports de personnels avec la Réunion, tandis qu'une batellerie suffisante assurerait les besoins éventuels. Accompagné de ses navires de soutien et navires-ateliers, le groupe aéronaval autonome trouverait dans le lagon de Mayotte un mouillage parfaitement adapté aux exigences opérationnelles.

Djibouti et ses problèmes

La France a renouvelé récemment les accords de défense qui la lie à la République de Djibouti et doit aider ce pays à se défendre contre toute agression extérieure.

Les affrontements sous fond de rébellion ouverte entre le gouvernement de Djibouti et les Afars doivent être examinés sous l'angle de l'environnement extérieur, car l'analyse de la tension entre les Issas et les Afars mettent en lumière certains aspects de la déstabilisation de la Corne de l'Afrique. Ils concernent directement la France qui risque d'être entraînée malgré elle dans une succession de confits locaux alors que sa présence à Djibouti n'a d'autre raison que de permettre à ce petit Etat de vivre et de se développer dans la paix et dans la sécurité.

La façade patiemment construite depuis l'indépendance est en train de craquer. Malgré un Président du Conseil et quelques ministres afars, les frictions entre les ethnies ont atteint un niveau alarmant et frisent la guerre civile. Les Afars se sont toujours présentés comme les propriétaires du sol, tandis que les Issas, plus nombreux à Djibouti, estiment qu'ils ont les capacités pour gouverner le pays qu'ils considèrent comme leur patrie. Les Issas doivent également

Carte Libye - Arabie Saoudite - Tchad - Soudan - Ethiopie - Yémen - Kenya - Somalie

Tenir à distance les autres ethnies du Somali land, Issaks, Gadaboursis, Aber Awal, qui ont proclamé l'indépendance de cette province nord de la République de Somalie, et qui envisageraient volontiers une fusion avec la République de Djibouti. Pour tenter de trouver une explication à cette flambée de violence, il faut analyser la situation en tenant compte des éléments suivants :

- la Somalie de Mogadiscio est en pleine anarchie. Elle est incapable d'intervenir d'une manière quelconque dans sa province nord, l'ex-Somali land, qui s'est autoproclamée indépendante, et qui peut exercer sur Djibouti des pressions dangereuses. Cette anarchie favorise les manœuvres que l'Ethiopie pourrait tenter pour améliorer son accès à la mer, compromis par la future indépendance de l'Erythrée.

- l'Ethiopie, pays de 45 millions d'habitants, est menacé de perdre Assab, son véritable port sur la mer Rouge, si le référendum prévu donne l'indépendance à l'Erythrée. Coupée de la mer, l'Ethiopie cherchera à acquérir à Djibouti une position prééminente tout en cherchant à apaiser les Issas qui contrôlent le pays traversé par le chemin de fer Djibouti - Addis-Abeba. Les Afars d'Ethiopie, armés par le gouvernement de Mengistu pour tenter d'arrêter l'offensive érythréenne vers Assab, lors des derniers jours du précédent régime éthiopien, peuvent chercher à aider leurs frères de Djibouti à acquérir une meilleure participation du gouvernement de cet Etat. Il est tentant pour l'Ethiopie de les utiliser pour ses visées sur Djibouti. L'Etat de décomposition de la Somalie assurerait à Addis-Abeba une tranquillité relative sur ses frontières, tout en tuant dans l'œuf le projet de fusion avec un Somali land sécessionniste. Il ne faut pas oublier que les Afars, répandus tout le long de la côte de la mer Rouge et dans l'arrière-pays de Massawa à Djibouti, ont toujours été, en majorité, sujets éthiopiens et se sont souvent tournés vers Addis-Abeba pour obtenir aide et protection contre les somalis, en particulier contre les Issas.

- une solution, probablement la meilleure pour stabiliser la région, serait de procéder à une partition de l'Erythrée dans sa partie sud, au niveau de Barassoli, sur la côte de la Mer Rouge, pour conserver à l'Ethiopie son accès à la mer par Assab. Cet accès serait amélioré par un chemin de fer Assab – Dessié – Addis-Abeba. L'Erythrée a toujours été orientée par vocation vers le Soudan. Un véritable chemin de fer Massawa – Kassala – Khartoum permettrait de désenclaver le sud du Soudan, et de donner à l'Erythrée un rôle important dans le développement de toute cette zone.

- l'Erythrée, supposée indépendante, pourrait s'opposer à

Les ethnies dans la Corne de l'Afrique

Toute modification de ses frontières tout en créant une tension frontalière avec la République de Djibouti. Aussi, pour assurer le retour à la paix, ces problèmes devraient être examinés au sein d'une conférence sur la Corne de l'Afrique groupant les pays riverains de la mer Rouge et du Bâb el-Mandeb, ainsi que les grandes puissances intéressées, c'est-à-dire la France, les Etats-Unis, l'Italie et la Grande-Bretagne, dans le cadre

de la Charte de l'ONU. Cette conférence examinerait la possibilité de créer une organisation régionale de sécurité collective qui garantirait les frontières de ses membres. La situation actuelle est instable et dangereuse et les hostilités, surtout entre l'Ethiopie et l'Erythrée, risquent de reprendre dès que l'Ethiopie aura amélioré son état actuel.

La France a doté la République de Djibouti de trois instruments de travail et de prospérité ; le port, l'aérodrome et le chemin de fer vers Addis-Abeba, servis par des installations très performantes de communications internationales. Djibouti doit jouer son rôle de station-service pour navires et avions sur l'une des voies de communications maritimes et aériennes les plus fréquentées du monde. Il faut l'aider remplir cette mission solidaire de l'économie mondiale.

La présence militaire française, conséquence d'un accord de défense avec la République de Djibouti, est actuellement nécessaire au maintien de la paix régionale, mais ce n'est qu'une solution provisoire. La France ne peut pas rester indéfiniment à Djibouti. La stratégie française dans l'océan Indien est centrée sur la Réunion, où les moyens militaires rassemblés à Djibouti pourraient être transférés sur ce territoire national. Il faut donc réfléchir à une nouvelle forme de coopération militaire avec la République de Djibouti dans le cadre d'une série d'accords qui pourraient être examinés à l'occasion d'une conférence sur la Corne de l'Afrique et qui garantiraient à ce pays son droit à l'indépendance et à la sécurité.

La liberté de navigation dans les voies de communications maritimes et aériennes

Elle dépend essentiellement du libre passage en transit et du libre survol d'un certain nombre de détroits stratégiques ou passages resserrés par lesquels les forces navales et aériennes et la navigation commerciale accèdent à l'océan Indien et circulent sans contrainte. Ce sont :

- le détroit de Lombok à l'est de Java ;

- le détroit de Macassar entre les Célèbres et Bornéo ;

- le détroit de la Sonde entre Sumatra et Java ;

- Les Detroit de Malacca;

- le "Great Channel" entre les îles Nicobar et Sumatra ;

- le "One and Half Dégrée Channel" au sud des Maldives ;

- le "Eigth Dégrée Channel" au nord des Maldives ;

- le détroit d'Ormuz ;

- le détroit de Bâb El Mandeb ;

- les détroits de Tiran et de Jubal dans la mer Rouge ;

- Le canal de Mozambique.

Ces détroits ou passages resserrés ne doivent pas être soumis à des juridictions locales et contraignantes qui auraient pour objet de faire peser des menaces sur la libre circulation du commerce maritime international, sur la navigation aérienne et sur les mouvements des forces navales et aériennes. Les pays riverains de l'océan Indien ont le droit de commercer librement avec le reste du monde et de prendre les mesures qui s'imposent pour faire respecter leur droit à la sécurité. La Convention sur le Droit de la Mer a minutieusement établi le régime des détroits servant à la navigation internationale, et la France doit éventuellement participer à toute action qui aurait pour objet de rétablir une situation compromise par des mesures arbitraires contraires au droit international.

Les actions dans le cadre des Nations Unies

La Charte de l'ONU dans son chapitre VII "Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression" a prévu toute une série de mesures impliquant ou non l'emploi de la force armée pour donner effet à ses décisions, dans le but de maintenir ou de rétablir la paix et la sécurité internationales. L'affaire irakienne illustre parfaitement les conditions du recours à la force par le Conseil de Sécurité. La France doit, naturellement, comme pays riverain de l'océan Indien et comme membre permanent du Conseil de Sécurité, répondre à

toutes les sollicitations qui lui seraient adressées et qui concerneraient une atteinte au droit naturel de légitime défense, individuelle ou collective, dans le cas où un état serait l'objet d'une agression armée.

La sécurité collective régionale

Comme le précise la Charte, rien ne s'oppose à la conclusion d'accords et à la constitution d'organismes régionaux, destinés à régler les affaires qui, touchant au maintien de la paix et de la sécurité internationales, se prêtent à une action de caractère régional. Cette disposition n'empêche pas le Conseil de sécurité d'enquêter sur tout

Les détroits malais et indonésiens

Différend ou toute situation qui pourrait menacer le maintien de la paix de la sécurité internationale. De même, tout état peut saisir le Conseil de Sécurité s'il estime que sa sécurité est menacée.

Il est donc possible, si la nécessité s'en fait sentir, de créer une organisation régionale de sécurité collective dans une zone déterminée. Jusqu'à présent, aucune menace précise ne pèse sur les Etats de l'océan Indien occidental et la France, Etat riverain, n'est responsable que de sa propre sécurité. Elle peut, cependant, à tout instant, proposer à ses voisins une structure analogue à celle qui existe dans l'océan Indien oriental et dans le Pacifique Ouest, et qui groupe les Etats de ces régions désireux d'échanger leurs vues sur la protection des voies de communications maritimes, et les problèmes du droit de la mer. Elle peut également, comme elle l'a déjà fait avec d'autres pays, aider ses voisins à améliorer leurs capacités défensives par une coopération militaire et des exercices en commun.

Le développement de la coopération économique

La création de la Commission de l'océan Indien groupant la France, Madagascar, Maurice, les Seychelles et les Comores, est un exemple de ce qui peut être fait pour développer la coopération économique. Les Etats archipélagiques de la région ont de vastes zones économiques sur lesquelles ils possèdent des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des fonds marins, et sur les

ressources halieutiques. La France, qui est à la pointe de la recherche scientifique dans ces domaines, peut très bien favoriser la création d'une organisation régionale analogue à l'IOMAC pour la mise en valeur de ces richesses naturelles. Il en est de même pour les ressources terrestres qui peuvent faire l'objet de recherches conjointes.

La coopération océanique

Elle peut s'exercer dans les domaines les plus divers allant de l'action humanitaire dans le cas de catastrophes naturelles à la protection de l'environnement, en passant par la recherche scientifique, les transferts de technologie pour l'exploitation pacifique de l'océan Indien, et l'amélioration des communications internationales. La Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (1er-12 juin 1991, Rio de Janeiro) a précisé les objectifs à atteindre :

- la protection de l'environnement en mettant tout en œuvre pour combattre les changements climatiques et les atteintes à la couche d'ozone ;

- la protection et la gestion des terres en luttant contre le déboisement, la désertification et la sécheresse ;

- la préservation de la diversité biologique ;

- la protection des océans et de toutes les mers incluant les régions côtières ; la protection, l'utilisation rationnelle et le développement des ressources marines ;

- la protection de la qualité et de l'approvisionnement des ressources en eau ;

- la gestion des déchets toxiques de même que la prévention des trafics illégaux concernant les produits et déchets toxiques et dangereux.[15]

---

[15] Décret n°94-100/PR, paragraphe 5, article 31, p6
Décret n°94-100/PR, paragraphe 5, p11
Décret n°94-100/PR, paragraphe 1, article 2, p2
Décret n°94-100/PR, paragraphe 3, p3

La France a donné l'exemple dans ces domaines en fournissant à la Communauté économique Européenne (CEE) et à la Commission de l'océan Indien (COI) un expert, qui est le commandant de la Marine à la Réunion, pour toutes les zones économiques de la COI.

Cet expert est chargé de proposer un programme régional pour la sécurité en mer et pour toutes les affaires concernant les pollutions marines.

L'installation aux Kerguelen d'une station de contrôle des satellites et de communications, qui complète le réseau de Kourou et de Toulouse, est également un exemple de coopération internationale.

On voit que la stratégie française dans l'océan Indien ne manque pas d'objectifs.

Le phénomène de "dilatation de puissance" des Etats-Unis dans l'océan Indien, dû à la guerre du Golfe et à l'effacement de l'ex-Union soviétique, a créé une situation nouvelle. Washington estime que l'évacuation du pétrole et le trafic maritime océanique doivent être assurés sans contrainte, ainsi que la libre circulation des forces à travers les détroits, les mers resserrées et les archipels. Il ne faut pas oublier que 41 nations sur les 43 avec lesquelles les Etats-Unis ont des traités en matière de sécurité collective sont localisées outre-mer. Les Etats-Unis sont ainsi conduits à utiliser les océans, dont l'océan Indien, comme barrière pour leur défense, et comme routes ouvertes pour étendre leur influence. En outre, Washington a toujours voulu contrôler les issues de cet océan en soutenant, quels que soient leurs régimes politiques, les nations souveraines des détroits. Par leur présence militaire, les Etats-Unis développent leur influence auprès des pays riverains de l'océan Indien et accroissent la crédibilité des forces américaines en associant leurs actions aux décisions du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Washington se pose en gardien de la paix régionale. On assiste à la création d'un pôle unique de puissance. Les Etats concernés par cette nouvelle stratégie à sens unique, comme l'Inde, surveillent attentivement cette situation.

La France, puissance riveraine, contribue par sa présence à la stabilité de la région ainsi qu'à la paix et à la sécurité internationale. Son rôle au sein de la Communauté Economique Européenne lui permet de l'aider dans ses contacts avec les autres Etats riverains de l'océan Indien, et de faciliter les développements régionaux. L'entrée en scène de l'Europe sur cette scène mondiale, permettrait de créer un second rôle de puissance qui serait bien accueilli par ces Etats, car il leur donnerait la possibilité d'exercer un choix. La stratégie française qui faciliterait ce retour à l'équilibre serait en tout point conforme au rôle qui sera toujours le sien dans l'organisation du monde futur.

Conclusion de la 1ère partie

La convention des nations unies sur le droit de mer encadre la quasi-totalité des activités maritimes et des océans. L'instauration sur une grande échelle au milieu des années 70 des Z.E.E et l'adoption en 1982 de la Convention de Montego Bay ont permis de définir un cadre nouveau pour une meilleure utilisation des mers et des océans. Le nouveau régime des océans a donné aux Etats côtiers des droits et responsabilités en matière d'utilisation et de gestion des ressources. L'application de cette convention dans les juridictions nationales a été une étape nécessaire mais insuffisante dans la réalisation d'une gestion efficace et mie en valeur durable des espaces maritimes. L'entrée en vigueur en 1994 et la signature par les Etats de la convention a été une étape importante pour permettre aux Comores de jouir des principes et dispositions internationales en matière d'accord conventionnel.
Nous avons pu constater qu'à part la situation économique et politique qui n'est pas favorable a un éventuel retour de Mayotte, il y'a aussi la peur des cadre mahorais de se voir asphyxier ou absorber par les grandes- Comores, et les Anjouanais.

DEUXIME PARTIE. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN ET SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME AUX COMORES

Chapitre 1. Le dispositif juridique pour la protection du milieu marin

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 a ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la convention.
Ce qu'il faut dire de cette partie que la défense est préférable à la protection de l'environnement

SECTION A: Compétence de l'Etat et coopération régional en matière de protection de l'environnement marin.

a) La Convention sur la Diversité Biologique(CBD)

Le concept de diversité biologique a emergé aux Comores en même temps qu'ailleurs sur la planète, a la suite du sommet de Rio en 1992. Jusqu'au début des années 1990 les Comoriens n'avaient pas conscience de la précarité de la diversité biologique de leur pays.
Les richesses dont recèlent les Comores étaient exploitées, parfois même au point d'être exterminées par la population même, comme dans le cas les tortues marines. Ce peuple insulaire n'avait pas pu encore développer de conscience du caractère exceptionnel des ses propres ressources, se limitant à les percevoir en termes de propriété. En 1990 et en 1991, des associations pour la défense de l'environnement, les associations Ulanga (Nature), ont été créées respectivement à Anjouan et à Grande Comores, dans la plupart des villages. Un peu partout, des

actions de reboisement de nettoyage et de sensibilisation de la population ont été organisées au sein des communautés. Ce mouvement a significativement contribué a la prise de conscience collective des enjeux de l'environnement. Un plan d'action environnemental, ainsi qu'un cadre juridique pour sa mise en application, la loi-cadre sur l'environnement, ont été adopté en 1994. La même année, lors d'une retraite de réflexion sur l'environnement humain durable organisée avec l'appui de PNUD, l'Union de Comores ancien RFIC adoptait sa déclaration sur le développement durable. On y reconnait les principes suivant concernant le caractère essentiel de la participation des communautés au développement du pays et la nature fondamental du lien entre le développement durable et la saine gestion naturelles. L'élaboration de la stratégie de priorité nationale clairement énoncées dans les orientations du pays pour un fonctionnement durable Parallèlement à la préparation des textes du Plan d'Action Environnemental, les Comores adhèrent à plusieurs conventions Internationales relatives à l'environnement, dont la convention sur la diversité biologique en 1994. En 1995, la loi-cadre relative à l'environnement est amendée pour reconnaître la responsabilité de l'État dans la protection de la qualité des différentes composantes naturelles de l'environnement, dont la diversité biologique. L'État se réserve alors le droit d'interdire ou de réglementer l'exercice d'activités susceptibles de constituer une menace pour l'intégrité et la stabilité des écosystèmes. Plus récemment, la réalisation du Programme Régional Environnement de la Commission de l'Océan Indien (PRE-COI) de 1995 à 2000 et le démarrage en 1998 du Projet pour la Conservation de la Biodiversité et le Développement Durable aux Comores PNUD/GEF G32, constituent les premières étapes significatives dans la mise en œuvre effective de la politique environnementale. Dans le contexte actuel où le pays se dote d'outils stratégiques pour gérer et protéger ses ressources et où les communautés se mobilisent au fur et à mesure qu'elles prennent conscience de la valeur des ressources qui les entourent, la stratégie et le plan d'action pour la conservation de la biodiversité viennent appuyer ce courant pour assurer la préservation du potentiel d'épanouissement des Comores, garant de son avenir.

- L'importance de la biodiversité aux Comores : La biodiversité est un des éléments de base de l'économie du pays de façon d'autant plus cruciale qu'elle constitue la matière première dans

toute perspective de développement éco-touristique. Le lien très étroit entre la communauté majoritairement rurale et les ressources entraîne un impact d'autant plus direct des changements de part et d'autre. En effet, l'accroissement démographique entraîne directement une augmentation de pression sur les ressources naturelles dont la population dépend quotidiennement pour se loger, s'alimenter et pour exercer des activités rémunératrices. En outre, une raréfaction, une disparition ou une diminution de la qualité d'une ressource affectera directement ses utilisateurs.

- Les causes globales sous-jacentes de la perte de biodiversité aux Comores. On assiste au cours des dernières années à une accélération de la dégradation globale de l'environnement, laquelle entraîne une érosion des éléments constitutifs de la diversité biologique. Le décalage entre le nouveau contexte créé par la croissance démographique et l'inertie dans l'évolution des modes de gestion, ainsi que l'intense pression démographique qui se rapproche de la limite de la capacité de support des îles, constituent les menaces sous-jacentes fondamentales pour la diversité biologique du pays.

Tout l'espace cultivable est déjà occupé et la seule extension possible de l'agriculture ne peut se faire qu'au détriment des espaces forestiers restants. L'accroissement des besoins de la population rend inadéquats les modes d'exploitation traditionnels des ressources, antérieurement durables dans un contexte de faible densité démographique. Par exemple, la gestion traditionnelle de la fertilité des sols par la mise en jachère périodique des parcelles cultivées n'est plus réalisable dans un contexte où la terre devient rare (moyenne de 0,5 hectare de terre cultivable par famille). Certains modes d'exploitation traditionnels non durables persistent à l'heure actuelle comme l'agriculture itinérante sur brûlis. Cette pratique est la cause d'une déforestation incontrôlée qui entraîne une chaîne de conséquences néfastes sur les habitats et sur les espèces qu'ils abritent. Une de ces conséquences bien connue est la perte de cohésion du sol qui devient vulnérable à l'érosion, ce qui entraîne un accroissement des dépôts

terrigènes au niveau de la zone côtière, occasionnant des impacts négatifs sur les coraux ainsi que sur les ressources littorales et infralittorales. Cette érosion diminue aussi la capacité de rétention de l'eau au sein des bassins versants, ce qui entraîne un tarissement des cours d'eau et une cascade d'effets néfastes pour les ressources qu'ils abritent, pour l'alimentation des plans d'eau et l'approvisionnement de la population en eau douce.
L'absence de gestion des espaces et des ressources est liée aux difficultés du pays d'ajuster son propre modèle de gouvernance, dans un contexte où le pays émerge d'une situation d'État providence vers une participation de plus en plus grande de la population.

La superposition d'une structure administrative inspirée des modèles occidentaux à une structure traditionnelle hiérarchisée en classes sociales crée une ambivalence dans l'attribution de la prise en charge de la gestion des ressources naturelles et donc de la biodiversité.

Le ralentissement global du développement du pays est de plus accentué par l'impact négatif dû à l'instabilité politique, ainsi que l'inefficacité, voire l'inertie d'une administration sans moyens. Dans le contexte actuel, il est donc irréaliste de vouloir mettre en place des systèmes ou mesures de conservation basés uniquement ou principalement sur des mécanismes administratifs et juridiques étatiques.

- Contexte de l'élaboration de la Stratégie et du Plan d'action pour la conservation de la diversité biologique aux Comores

La Convention sur la diversité biologique a été signée à Rio par les représentants des Comores en 1992 et ratifiée par le Gouvernement en 1994. Ceci signifie pour le Gouvernement qu'il accepte d'adhérer aux principes de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique et de la mettre en oeuvre. Ce qui veut dire:

- qu'il accepte la responsabilité de comprendre et de sauvegarder les écosystèmes, les espèces et leur habitat et le matériel génétique qui composent l'environnement naturel;

- qu'il accepte d'encourager un développement qui utilise les ressources de façon durable;
- qu'il accepte de reconnaître la souveraineté de chaque nation sur la biodiversité de son territoire.

Selon l'article 6 de la Convention, les Parties sont tenues d'élaborer une Stratégie et un Plan d'action national pour assurer la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique. La Convention spécifie aussi un ensemble de préoccupations majeures auxquelles les parties doivent répondre.

Le processus suivi : Avec l'appui du PNUD dans le cadre du projet GEF31, une première phase s'est déroulée au cours de l'année 1998, au cours de laquelle un comité directeur a été chargé de superviser et d'assurer la directive politique des activités. Des consultations nationales et régionales des parties prenantes des enjeux de la biodiversité comorienne ont été menées sur l'identification des problèmes environnementaux et de leurs conséquences aux Comores. L'élaboration de la Stratégie et du Plan d'Action a été reprise en 2000 afin d'achever sa conception. Ces travaux ont été appuyés par le comité directeur et un comité de planification composés de membres conseillers dont la participation a permis d'assurer que les questions concernant leurs domaines de compétence respectifs sont abordées de façon pertinente.
Au moment de la réalisation de cet exercice, beaucoup d'informations manquent. La mise en place d'un nouveau cadre institutionnel national est en cours, cependant le pays traverse encore une période d'incertitude politique. Des processus sont mis en oeuvre, d'autres sont en suspens. Certaines législations sont en révision, d'autres soumises pour adoption. Aussi, l'élaboration de la stratégie pour la conservation de la biodiversité doit être perçue comme un processus cyclique et adaptatif. Le document produit devra être mis à jour en fonction de l'évolution de l'état des ressources et de l'évolution des capacités humaines, institutionnelles et financières. Le texte produit pourra et devra être amendé à la lumière des nouvelles connaissances acquises.

- Principes qui orientent l'élaboration de la stratégie

Quelques principes ont orienté l'élaboration de la stratégie. Certains ont été proclamés dans la déclaration nationale du développement durable et dans la politique et la stratégie nationale pour l'environnement. Ils se dégagent des études environnementales et émergent.

* Quoique d'importantes responsabilités incombent à l'État, la reconnaissance de la prépondérance de la gestion active par les communautés et les autres utilisateurs des ressources est primordiale et critique pour assurer la conservation de la diversité biologique et l'utilisation durable de ses éléments.
* Application du principe de précaution: Devant l'urgence de réaliser des actions concrètes pour la conservation, le manque de connaissances sur un écosystème ou sur des ressources biologiques ne doit pas empêcher ni retarder la décision de les protéger ou de les gérer de façon prudente.
* Les îles des Comores sont densément peuplées (moyenne de 300 habitants/km^2). L'occupation humaine extensive réduit l'applicabilité du principe de création de réserve et il importe surtout de gérer l'accès aux ressources plutôt que l'interdire.
* Il est essentiel de privilégier « une approche axée davantage sur la prise en considération des écosystèmes, *i.e.* les composantes biotiques et abiotiques d'un milieu de même que les interférences humaines, plutôt que d'axer la connaissance et la gestion sur une seule espèce ou une seule ressource à la fois ». La diversité biologique doit être conservée de façon prioritaire.
* La possession d'une ressource, sinon la reconnaissance du droit de jouissance d'une ressource, sont les facteurs les plus déterminants de la durabilité de son utilisation. La présence actuelle des populations dans les écosystèmes naturels correspond à une occupation plutôt qu'à une appropriation de ces espaces, du fait de l'ambiguïté actuelle de la situation foncière.
* Des activités de substitution créatrices de revenus, respectueuses de l'environnement, doivent être identifiées en concertation avec les communautés, chaque fois qu'une activité exploitant les ressources est jugée non durable où ayant un impact défavorable sur les ressources.

La stratégie et le plan d'action doivent reconnaître que le savoir traditionnel des communautés locales constitue une part essentielle des

connaissances disponibles pour le pays dans l'objectif d'assurer une utilisation durable et avisée de l'environnement naturel.

- Les composantes de la biodiversité des Comores : écosystèmes, espèces

Ce point explique des éléments constituants de la diversité biologique du pays dont la conservation et l'utilisation durable revêt une importance particulière dans le contexte national actuel. Ces écosystèmes et espèces ou groupes d'espèces ne constituent pas l'ensemble de la diversité des ressources que recèlent les îles Comores, mais représentent des éléments distinctifs jugés prioritaires sur la base de critères énoncés dans la Convention.

Les grands écosystèmes et habitats naturels des Comores présentés ont été jugés prioritaires en raison d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes :

- à forte diversité et comportant de nombreuses espèces endémiques ou menacées
- nécessaires pour les espèces migratrices
- ayant une importance sociale, économique, scientifique ou culturelle
- représentatifs, uniques ou associés à des processus d'évolution ou d'autres processus biologiques essentiels.

Les espèces ou groupes d'espèces (faune et flore) indigènes présentés ont été jugés prioritaires en raison d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes :

- espèces menacées ou vulnerable,
- espèces sauvages apparentées à des espèces domestiques ou cultivées,
- espèces d'intérêt médicinal, agricoles ou économique,
- espèces d'importance sociale, scientifique ou culturelle,
- espèces témoins ou indicatrices - utiles pour la recherche sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique.

OBJECTIFS ET MESURES LIÉS A CE POINT:

Objectif a

Assurer la protection des droits de «propriété intellectuelle » de la population sur les connaissances relatives à l'utilisation des éléments de la diversité biologique.

Mesures

- Valoriser les utilisations de la diversité biologique aux Comores
- Assurer le respect des droits de « propriété intellectuelle » de la population sur les connaissances relatives à l'utilisation des éléments de la diversité biologique

Objectif b

Assurer que la conservation de la diversité biologique apporte des bénéfices aux communautés locales.

Mesures

Développer des mécanismes permettant le partage des bénéfices résultant de la conservation de la diversité biologique

Objectif c

Affirmer la souveraineté de l'État sur les ressources du pays dans l'éventualité où des accords commerciaux internationaux sont établis concernant l'exploitation d'éléments de la diversité biologique par des sociétés étrangères.

Mesures

Assurer le respect de la souveraineté de l'État sur les éléments de la diversité biologique dans l'éventualité où des accords commerciaux internationaux sont établis pour l'exploitation d'éléments de la diversité biologique par des sociétés étrangères.

- Protection des ressources marines.

La protection de ressources marines en milieu insulaire est une condition essentielle pour le développement durable. Mise en œuvre d'un projet régionale de lutte contre le déversement d'hydrocarbures en mer.

Les réalisations :

- participation a des exercices de simulation en Europe
- création d'une comite locale au niveau de chaque ile et d'une comite nationale de coordination de la lutte contre une éventuelle marée noire.

Les résultats obtenus :

- établissement de la carte des zones sensibles et a fort potentiel de développement ;
- élaboration et adoption du plan de lutte ;
- formation du personnel d'intervention,
- disponibilité de matériel de lutte
- ratification des conventions internationales régissant le domaine maritime et le transport maritime international.
- Mise en place d'une comite régionale d'appui aux pays de la région en cas de nécessite

Les contraintes :

- problèmes de pérennisation des activités en fin du projet ;
- absence de moyen de contrôle de la pêche illégale par les sociétés étrangères,
- faiblesses institutionnelles

Les solutions préconisées :

- doter le pays de moyens de contrôle de sa zone économique exclusive ;
- élaborer d'une législation nationale maritime ;
- renforcer des capacités institutionnelles nationales
- création d'un fonds fiduciaire pour garantir la pérennité des activités de lutte contre les déversements d'hydrocarbures.[16]

[16] Rapport intérimaire sur l'élaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'action en matière de diversité biologique au Comores

b) La Convention de Genève sur la haute mer de 1958

L'un des principes phares du droit international de la mer est celui de la liberté de la haute mer, illustré notamment par le célèbre ouvrage de Grotius, Mare liberum. Selon l'auteur, nul ne possède de droit privatif et exclusif sur les mers, proposition qui trouve sa justification dans le fait que le commerce entre nations est une liberté inattaquable. [17]
La haute me*r* est une res nullius qui ne souffre en théorie aucune emprise de souveraineté. Par conséquent, l'Etat côtier ne peut intervenir en haute mer contre un navire ne battant pas son pavillon.
L'article 2 de la Convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958 rappelle que « la haute mer est ouverte à toutes les nations ». L'article 89 de la *Convention* de Montego Bay réaffirme ce principe et invalide toute revendication de souveraineté *sur* la *haute mer*, ce dont découle la compétence exclusive de l'Etat du pavillon pour les navires se trouvant en haute mer : c'est la loi du pavillon (article 92 CMB).

La convention de Montego Bay énumère certaines situations permettant des dérogations au principe de la liberté de la *haute mer* : la piraterie, la traite des esclaves, le trafic de stupéfiants, le droit de poursuite pour une infraction commise dans la zone de juridiction de l'Etat côtier. En dehors de ces cas exceptionnels, l'exclusivité du pavillon reste le principe.

Avec l'accident du Torrey Canyon de 1967, on a ensuite pris conscience de la nécessité de protéger la *mer* contre les accidents des navires transportant des hydrocarbures. C'est dans cette optique qu'une nouvelle compétence fonctionnelle va être attribuée à l'Etat côtier par la Convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer.
Il s'agit de lui reconnaitre une compétence spécifique afin de réaliser l'objectif qui lui est assigné par l'ordre international. Selon le Préambule de la *Convention* il est devenu primordial de protéger les intérêts de la population des états côtiers contre les graves conséquences d'un accident de *mer*. [18]

---

[18] Document officiels de la conférence des nations unies sur le droit de la mer, Genève, 24 février-27 avril 1958, (A/CONF.13/L.58)

Concernant la législation antérieure, la *Convention* de Genève de 1958 *sur* la *haute mer* avait prévu un article pour lutter contre la pollution des hydrocarbures, mais le principe de la liberté de la *haute mer* y était largement défendu.
Quant à la *Convention* internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la *mer* par les hydrocarbures du 12 mai 1954, elle était limitée aux pollutions intentionnelles d'hydrocarbures puisqu'elle ne s'appliquait pas lorsque le déversement d'hydrocarbures provenait d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables avaient été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire le déversement.
Cette *convention* n'avait donc pas pu s'appliquer pour l'accident du Torrey Canyon.

La *Convention* internationale *sur* l'*intervention* en *haute mer* en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures a été signée le 29 *novembre 1969*. Elle a été ratifiée par 82 États et est entrée en vigueur le 6 mai 1975. Elle reconnait la nécessité de réglementer l'exercice du droit de prendre des me*sur*es efficaces pour prévenir, atténuer ou éliminer le danger de pollution des milieux marins par matières polluantes à la suite d'un accident.
Lucchini, La pollution par les hydrocarbures : Les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique Journal du droit international.

Préambule de la Convention de Bruxelles sur l'Intervention en haute mer : Les Etats parties à la présente Convention, conscients de la nécessité de protéger les intérêts de leurs populations contre les graves conséquences d'un accident de mer entrainant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures, convaincus qu'en de telles circonstances des mesures de caractère exceptionnel pourraient être nécessaires en haute mer afin de protéger ces intérêts et que ces mesures ne sauraient porter atteinte au principe de la liberté de la haute mer, sont convenus de ce qui suit Art Convention de Genève :

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière Art.

En cas de litige, l'article impose d'apprécier la proportionnalité en fonction de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents si ces mesures ne sont pas prises, de l'efficacité probable de ces mesures et de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures L'article 6 oblige tout Etat ayant pris des mesures causant à autrui un préjudice, au dédommagement pour autant que les mesures dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire a la suite de nouveaux accidents, certains Etats ont réclamé l'élargissement du droit d'intervention en haute mer. L'élargissement du droit d'intervention en haute mer Limité en 1969 au risque de marée noire, le droit d'intervention a été étendu par le Protocole de Londres du 2 novembre 1973 à des substances autres que les hydrocarbures. En droit interne, un décret du 24 septembre 1993 énumère de façon détaillée les nombreuses substances concernées.

Une mesure de police maritime d'urgence [11] La Convention de Bruxelles a reconnu pour la première fois le droit d'intervention en haute mer par l'Etat côtier. Cette reconnaissance hâtive avait pour objectif illusoire nous le verrons d'éviter qu'une telle catastrophe se reproduise. Elle légitime surtout, rétroactivement, l'intervention des autorités anglaises en 1967.

L'article 1 alinéa 1 dispose que : Les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles d'avoir des conséquences dommageables très importantes par intérêt connexe, l'article de la convention désigne de façon non énumérative : des intérêts d'un Etat riverain directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment : aux activités maritimes, côtières, portuaires, ou d'estuaires y compris aux activités de pêcheries,

constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés ; à l'attrait touristique de la région considérée ; à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore La Convention donne une définition du navire[12], ce qui constitue un apport par rapport à la Convention de Montego Bay : il s'agit de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et tout engin flottant à l'exception des installations servant à l'exploration du fond des océans et sous-sols ou l'exploitation de leurs ressources.

c)La convention de Nairobi pour la protection de l'environnement marin.

La convention de Nairobi pour la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'est a été signée le 21 juin 1985 à Nairobi(Kenya) et est entrée en vigueur en 1996. Elle a été révisée lors de la conférence des parties numéro 6 de 31 mars 2010 a Nairobi, avec un toilettage du texte actuel est intitule convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'océan indien occidental,
- convention de Nairobi amendée 2010, complétée par 3 protocoles.
La convention comprend 10 états partie- Afrique du sud, Comores, France(Réunion) Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Tanzanie, Seychelles et somalie- et a été ratifiée par la France au titre de la Réunion et de Mayotte le 18 aout 1989.
Le secrétariat de la convention de Nairobi est assume par le PNUE, dans la capital de Kenya.
C'est l'une des principales conventions mer régionales bâties sous l'égide du programme des nations unies pour l'environnement(PNUE).
Elle offre un cadre de coopération multilatérale dans les domaines des habitats et écosystèmes marins et côtier dans la zone de l'océan indien occidental et constitue une plate-forme régionale d'échanges scientifique et de collaboration avec les ONG et le secteur prive et quelques possibilités de conclure des accords inter –états régionaux ou

sous-régionaux relatifs a la protection du milieu marin, ou d'adopter des protocoles additionnels a la convention.[19]

1- le concept de mer régional le concept de mer régionales participe de l'approche du programme des nations unies pour l'environnement(PNUE) organe subsidiaire de l'ONU crée lors de la conférence des nations unies sur l'environnement (16juin 1972) dont le siège est a Nairobi (Kenya).

L'action du PNUE est fondée sur une approche générale selon laquelle, pour appréhender les cause et les conséquences de la dégradation de l'environnement, il faut utiliser un cadre juridique global, mais pour un écosystème particulier : il n'ya pas une mer mais des mers dont les caractéristiques impliquent une étude séparée. Les océans constituent le domaine prioritaire des captivités à entreprendre a cet égard et, des le début, il a été décidé d'adopter une approche régionale pour traiter de la lutte contre la pollution du milieu marin et de la gestion des ressources marines et côtières.

Le PNUE a adopte une démarche globale et régionale (appliquée a chaque mer, constituant une entité géographique). C'est ainsi que s'est développé, a partir de 1974, un programme pour les mers régionales (exemples : Baltique, méditerranée, mer rouge et golf d'Aden, caraïbes, Koweït, etc..).

Ces conventions mer régionales prolongent les engagements pris par les états dans le cadre des conventions des nations unies sur le droit de la mer (Montego Bay 1982), notamment dans sa partie XII consacrée aux dispositions sur la protection et la préservation du milieu marin.

Elles créent un cadre géopolitique de coopération technique et scientifique, dont les caractéristiques fondamentales sont exposées dans :

Un plan d'action comprenant en général les éléments interdépendants suivant

- évolution de l'environnement cerner les problèmes exigeant une attention particulière,
- gestion de l'environnement (mesures permettant de venir à bout des problèmes poses),

[19] Document de travail 23/02/11 La convention de Nairobi, Amendée 2010

- législation en matière d'environnement
- dispositions institutionnelles et dispositions financières.

Et les accords juridiques suivant :

Une convention-cadre pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région, des protocoles additionnels (visant des objectifs précis)

Deux idées sous-tendent le concept de mer régionale.

- le caractère indivisible de l'environnement, lequel forme un tout et doit être considère comme tel dans le rapport entre les riverains de cet environnement,
- l'unité naturelle des différents milieu- confer la convention de Barcelone (Méditerranée) qui parle de patrimoine commun.

Concernant l'étendue géographique, la mer régionale se compose a priori d'un espace terrestre et d'un espace maritime reprenant ainsi la réalité du concept d'écosystème ; en mer, la protection s'étend aux espaces sous souveraineté ou juridiction nationale (mer territoriale et ZEE) ; quelque fois, le plateau continental, le fonds des mers et le sous-sol sont inclus dans la protection.

2- le texte de la convention au regard des opportunités des conclusions d'accords régionaux ou sous régionaux dans le cadre de la convention de Nairobi.

La convention de Nairobi est un accord général pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières. Elle comporte une et des zones côtières. Elle comporte une énumération des sources de pollution qui doivent être maitrises(articles5 a 10) ; elle traite également de la conservation de la biodiversité(article11), de gestion de l'environnement appelant des efforts de coopération(article 12 et 13 : cas de situation critique, dommages causes a l'environnement par des activités des génies civil), de l'impact sur l'environnement (article 13), de coopération scientifique et technique(article15) et de la responsabilité et de la réparation des dommages(article16).

La convention de Nairobi est actuellement complétée par 3 protocoles :

- le protocole sur les aires protégées et la faune et la flore sauvage dans la région d'Afrique de l'est, adopte a Nairobi le 21 juin 1985

et entre en vigueur 30 mai 1996 est un instrument de création d'aires protégées et de protection de la biodiversité du système de Nairobi mais il est actuellement en sommeil.

- Le protocole de lutte contre les pollutions telluriques en Afrique de l'est a été signe par les parties le 2 avril 2010 lors de la réunion des plénipotentiaires du 1e avril 2010.
- Le protocole relatifs à la coopération dans la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la région de l'Afrique de l'est adopte en 1985 et entre en vigueur en 1996).

Lors de la conférence des parties numéro 6 de mars 2010, il a été décidé de lancer la réflexion sur l'élaboration d'un nouveau projet de protocole sur la gestion intègre des zones côtières(GIZC) : un groupe de travail ad hoc juridique et technique (2 représentants par état-partie) se réunit a cet égard, a 6 reprises entre septembre 2010 et septembre2011(démarrage de la phase de négociation), le projet finalise devant être soumis a la décision de la conférence des parties numero7 prévue début 2012.

De ce fait, avant la promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement de 1994, la Convention de Nairobi se présentait comme un cadre 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. Aujourd'hui, il convient de rappeler que les initiatives prises par les programmes régionaux puis 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 ou les acteurs les plus concernés seront a même en mesure de corriger leurs erreurs et apporter le savoir –faire.

Section B : **lutte contre la pollution des mers**

La lutte contre les pollutions affectant le milieu marin a été l'objectif principal de la CNUDM en matière de préservation de l'environnement marin. La pollution y est définie comme :
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 à 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.
La CNUDM pose le principe général selon lequel les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin en adoptant, séparément ou conjointement, les mesures nécessaires visant à prévenir, réduire et maîtriser toutes les sources de pollution marine, ainsi qu'à protéger les écosystèmes rares et les habitats naturels des espèces marines menacés ou en voie d'extinction. Ce principe fondamental est complété par la double obligation faite aux Etats d'éviter que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ne s'étende au-delà des zones où ils exercent des droits souverains, et de coopérer aux fins de l'atteinte des objectifs écologiques énoncés par la CNUDM en matière de protection du milieu marin. Ces principes d'action sont déclinés en règles juridiques précises destinées contre les pollutions du milieu marin, qu'elles soient d'origine tellurique ou qu'elles résultent d'activités en mer.

a) La pollution 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 maitriser la pollution. 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 règlement qu'il a adoptés en conformité de la convention ou des règles et normes internationales applicables visant a prévenir réduire et maitriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application

des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, a l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments des preuves justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément a son droit interne.

b)La pollution par les hydrocarbures

La 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 a 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. 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.

Le risque de pollution majeure est un sujet de préoccupation également: Mayotte est sur la route des plus gros pétroliers qui passent par Boone Esperance pour s'approvisionner au Moyen-Orient. En 2006, des boulettes d'un hydrocarbure très compact et ancien ont pollué la plage de Sazile ; compte tenu des faibles quantités, il s'agissait sans doute d'un déballage sauvage dont les résidus ont dérivé et se sont échoués à Mayotte. Comte tenu du caractère très échancré de la cote, une pollution majeure serait catastrophique; il est donc important de pouvoir suivre le trafic maritime en temps réel dans cette zone.

c) La pollution par immersion

La pollution par immersion, il doit faire l'objet de prévention, de réduction ou de maîtrise. 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.

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 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.

Conclusion: 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.

Chapitre 2. Sécurité de la navigation maritime

Les problèmes de la sécurité est une menace peu réductrice en référence aux aspects des sécurités non militaires. Son apparition aux années 1989, elles n'incarnent pas réellement une nouveauté mais plutôt une perception novatrice par les autorités compétentes. Si les Etats riches disposent des instruments adéquats pour faire face, le problème réside au niveau des états en développement ou la sécurité reste un fléau auquel les autorités compétentes ont du mal à juger sa prolifération.

Dans le cadre de la COI, une convention sur la sécurité régionale a été signée a Antananarivo en 2006 prévoyant les échanges des informations entre les états membres ainsi que la tenue d'une réunion annuelle des responsable nationaux de la sécurité et sert de cadre juridique pour persuader les risque de menaces. Toutefois au vu des intérêts multiples, les puissances extérieures mais implique dans la région.

En réalité il n'existe pas encore dans la législation nationale un cadre réglementaire pour la sécurité maritime aux Comores.

Les axes prioritaires qui nécessitent un égard particulier, notamment la lutte contre le terrorisme en mer, et le contrôle des pêches illégales sont l'apanage des puissances présentes dans la région et a moindre mesure la COI. Or on ne peut aucune fois parler de la protection de l'environnement marin sans évoquer l'épineux problème de la sécurité en mer. Car la mise en valeur des espaces maritimes en dépend.

Section A. Les compétences de l'Etat en matière de sécurité et de la navigation.

a) Les compétences en tant qu'Etat côtier

Selon son article 21 la Convention de Montego Bay permet à l'Etat côtier d'adopter des lois et règlements pour préserver l'environnement dans ses eaux sous souveraineté et dans sa Zone Economique exclusive selon l'article 56. Le contrôle de l'Etat côtier a été institué uniquement dans l'optique de défense de l'environnement. Il marque l'avancée du régionalisme dans le cadre de la prévention de l'environnement car cette fois les contrôles sont attachés à un territoire. Par ses compétences l'Etat Côtier va prévenir les pollutions et aussi sanctionner les atteintes faites à son territoire car il peut donner des suites judiciaires au fait et ceci en fonction de ses propres procédures nationales. Ce que certains appellent le «cotérisme14 » est le phénomène de développement des compétences de l'Etat côtier depuis la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'Intervention en Haute Mer. C'est un glissement de compétences qui doit permettre à l'Etat côtier de prévenir ou affronter les menaces quotidiennes sur son littoral ou sur ses eaux. L'Etat côtier a des compétences concernant l'immersion et la pollution par les navires. La convention accorde des pouvoirs étendus à l'Etat côtier concernés par les actes de pollution. En ce qui concerne la pollution par les navires, au

regard de l'article 220, il pourra intenter une action contre le navire. Et ordonner son immobilisation conformément à son droit interne. La compétence de l'Etat côtier s'est développée sous la pression des nouvelles catastrophes qui ont mobilisé l'opinion publique et elle ne constitue qu'une réponse dans le but de la protection de l'environnement. La compétence de l'Etat du port en revanche instituée par la Convention de Montego Bay constitue une réelle avancée qui permettra de combler les lacunes du contrôle par l'Etat du pavillon.

b) Les compétences en tant qu'Etat de pavillon

Aux termes de la convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer et de la convention de 1982 sur le droit de la mer, « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis à sa juridiction exclusive en Haute mer. » Une prédominance traditionnelle donne à l'Etat du pavillon compétence pour contrôler et surveiller ses navires. L'un des principaux devoirs de l'Etat du pavillon va être de s'assurer que son « navire » ne présente pas de danger pour les hommes y travaillant, ni pour l'environnement. La Convention de Montego Bay n'est pas très innovante concernant les devoirs de l'Etat pavillon. En fait la convention n'avait pas pour but de renforcer le contrôle de l'Etat du pavillon mais plutôt de tendre vers une réduction du phénomène d'immatriculation sous des pavillons de complaisance. Pour résumer la compétence de l'Etat du pavillon, elle prend toute sa force au-delà de la mer territoriale. Il faut noter que cette compétence recouvre un but international car en fait un navire est supposé être contrôlé de la même manière quelle que soit sa zone de navigation.

L'Etat de pavillon doit veiller, selon l'article 217 de la CMB à ce que le navire qu'il a immatriculé respectent les règles internationales en vigueur destinée à réduire, maîtriser, prévenir les pollutions en application des lois que celui-ci est tenu de prendre pour leur donner effet13. L'Etat du pavillon est compétent pour les sanctions disciplinaires et les poursuites pénales. Ce principe est établi par l'article 11 de la convention de 1958 sur la Haute Mer, repris par l'article 97 de la convention de 1982. Et puis il a donc son obligation d'enquête après accident qui présente deux utilités, celle de pouvoir évaluer et instruire

le dossier qui mènera aux sanctions et aussi de retirer les enseignements des catastrophes passées.
Toutes ces mesures qui doivent être prévues selon les textes par l'Etat du pavillon résultent de l'exercice classique de la souveraineté. Cela sous-entend que l'Etat du pavillon s'engage à respecter les règles internationales déterminées par l'Organisation Maritime Internationale entre autre. Ainsi aucune distinction n'est faite entre le contrôle par l'Etat du pavillon dans le cadre de la protection de l'environnement ou de la sécurité maritime. On peut d'ailleurs constater qu'au sein de l'OMI un comité a été mis en place de manière à observer et inciter les contrôles par l'Etat du pavillon. Il faut marquer le processus de contrôle qui en pratique est assuré par deux entités différentes.
L'administration de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé joue un rôle substantiel mais il ne faut pas oublier l'organisme privé qui assure sa classification. Les deux systèmes ne poursuivent pas la même finalité même si les outils et la méthodologie de contrôle restent similaires. Les enjeux pour chacun de ces acteurs sont différents. La dualité des contrôles attachée à la nationalité du navire a semblé cependant insuffisante car la protection de l'environnement par le biais de la convention de 1982 a initié de nouvelle autorité de contrôle que sont l'Etat Côtier et l'Etat du Port.

c)Les compétences en tant qu'Etat de port

La convention de Mondego Bay qualifie l'Etat du port celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique. Celui-ci aussi a marqué l'avancée considérable du régionalisme dans un but de protection de l'environnement mais à la différence de l'Etat du port va axer son action sur la sécurité de la navigation. L'émergence d'un contrôle par l'Etat du port est devenue nécessaire en matière de sécurité maritime afin de combler les lacunes d'un seul contrôle par l'Etat du Pavillon qui était inégalitaire et se révélait parfois inefficace ou inexistant. Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité a été introduit de façon très discrète dans la convention Solas de 1974. Ce type de contrôle a posteriori est tout à fait dans la logique des règles de sécurité. Les victimes éventuelles des défaillances et au premier chef les contrôleurs des Etats fréquentés par les navires sont dotés du droit de se

défendre contre toutes agressions éventuelles des navires inférieurs aux normes. Une telle procédure de contrôle devrait théoriquement pallier les insuffisances des Etats du pavillon, malheureusement ce processus n'a pas toujours le résultat attendu. Différentes raisons viennent éclaircir ce problème d'effectivité. Tout d'abord l'Eta du pavillon reste le seul compétent pour délivrer les certificats de navigabilité. Puis le contrôle par l'Etat du Port est organisé par chaque Etat qui affecte un plus ou moins grand nombre d'inspecteurs pour assurer cette tâche. Dans ces conditions les navires à risque continuent nécessairement à circuler. Le contrôle de l'Etat du Port s'entend de l'inspection et, éventuellement, de l'immobilisation d'un navire. Ainsi la compétence de l'Etat du port permettait un contrôle plus efficace en matière de sécurité ou d'environnement car il suppose une meilleure coopération entre les navires et les autorités. En effet le contrôle par l'Etat du Port permet donc d'éviter un coûteux détournement du navire pour un contrôle et les compagnies maritimes n'en seront que davantage coopérants. Cette procédure a donc permis de faciliter la coopération régionale contre les nuisances, souhaitée par la convention de Montego Bay. Il faut tout de même noter que l'exercice de ces compétences est assorti de quelques garanties pour l'Etat du pavillon comme par exemple la notification à l'Etat pavillon ou encore la demande de la prompte main levée de l'immobilisation en cas de paiement d'une caution.

Section B. Navigation maritime et lutte contre la piraterie aux Comores.

a) Les Comores face au développement de la piraterie et des attaques mains armées dans l'océan Indien.

Le phénomène de la piraterie a pris un nouvel essor dans la dernière décennie avec une recrudescence des attaques le long des côtes et au large de pays d'Afrique et d'Asie mais également d'Amérique du Sud.

Les médias ont reporté à l'échelle planétaire certains actes de piraterie et les esprits ont pu être marqués par des images souvent spectaculaires

et la dimension dramatique des situations de prises d'otages et de tentatives de sauvetage.

Les pays de l'océan Indien et de l'Union européenne ont adopté à Maurice, une stratégie régionale de lutte contre la piraterie. Le plan d'action ne sera pas uniquement déployé sur la mer mais aussi sur terre, en Somalie. « Une solution durable nécessite une responsabilité et une appropriation régionale du problème », a déclaré en ouverture de la rencontre, la Haute représentante de l'Union Européenne aux Affaires étrangères, Catherine Ashton. Les représentants de l'UE, de Maurice, des Seychelles, des Comores, de Djibouti, de la Tanzanie, du Kenya et de la Somalie notamment, ont adopté une « stratégie régionale » qui comprend trois points clés. Elle prévoit « la mise en place d'un plan d'action à terre » en Somalie pour combattre les causes de la piraterie, veut « encourager les pays de la région à intenter des poursuites contre les pirates arrêtés dans la région avec l'appui financier et technique de la communauté internationale », et entend « renforcer leur capacité à sécuriser leurs zones maritimes ». Cette conférence était organisée en collaboration avec l'UE, la Commission de l'océan Indien (COI) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).
Aujourd'hui la menace maritime s'est enrichi de nouvelles dimensions. La piraterie produit ses effets jusqu'à Mayotte: les thoniers industriels désertent le nord-ouest de l'océan Indien des cotes de la somalie jusqu'aux Seychelles pour renforcer leur effort de pêche autour de l'archipel des Comores, fonctionnant de fait une ressource située à proximité de Mayotte. De même, Mayotte est située sur une route maritime très fréquentée par des supertankers.

- **Le renforcement des outils juridiques et des moyens de répression :**

Longtemps dominé par le principe de la compétence nationale, le droit de la mer interdisait aux bâtiments de guerre d'inspecter par la force en haute mer les navires étrangers sans le consentement de l'Etat du pavillon, hormis le cas prévu par la CNUDM (Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer) à son article 105, dans le cadre notamment de la lutte contre la piraterie.

Toutefois ce texte était insuffisant car les navires pirates avaient tendance à se réfugier dans les eaux territoriales d'Etats n'ayant pas la capacité de les y intercepter, offrant là une impunité de fait. Il a donc fallu renforcer le texte sur les plans universels et régional.

Sur le plan universel :

Devant la recrudescence des actes de piraterie au large de la Somalie, le Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU) a décidé, en accord avec les autorités somaliennes, de compléter ces dispositions. La résolution 1816 du CSNU adoptée le 2 juin 2008 permet désormais aux navires militaires des Etats coopérant avec la Somalie de poursuivre dans ses eaux territoriales les navires suspectés de piraterie et d'utiliser tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée. Cette résolution ne tranche toutefois pas la question de la compétence juridictionnelle, celle-ci devant être établie au cas par cas, par la coopération entre Etats concernés.

De plus, les compétences très larges figurant désormais dans le droit international ne sont applicables que si elles sont inscrites dans l'ordre juridique interne des Etats parties. Or, la plupart des pays ne possèdent pas dans leur arsenal législatif national d'infraction qualifiée de piraterie.

En France par exemple, l'incrimination spécifique de piraterie figurait dans une loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui se référait à l'autorité royale et aux « *lettres de marque ou de commissions régulières* ». Ce texte était complètement obsolète et non conforme aux dispositions du droit international de la mer applicables en matière de piraterie.

La loi relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer, votée le 5 janvier 2011, a réintroduit la piraterie dans le droit pénal français, en l'adaptant aux conventions internationales. Elle crée un cadre juridique permettant la rétention à bord, avec l'intervention d'un juge des libertés et de la détention, et accorde aux commandants les pouvoirs d'un officier de police judiciaire. Il reconnaît aussi aux juridictions françaises *« une compétence quasi-universelle pour juger des actes de piraterie commis hors de France, quelle que soit la*

nationalité du navire ou des victimes » quand les auteurs sont appréhendés par des militaires ou fonctionnaires français.

Cependant la question de savoir quel est le dispositif légal national qui permette les poursuites et le jugement des pirates sans générer de conflits de lois applicables avec d'autres Etats reste entièrement posée...

Sur le plan régional:

A l'initiative des Comores , des négociations régional *« en vue de prévenir, décourager et éliminer la piraterie »* ont été menées et ont débouché, lors de la réunion régionale de l'OMI à Djibouti le 28 février 2009, sur l'adoption d'un « code de conduite » liant 20 Etats affectés par la piraterie somalienne : Afrique du Sud, Arabie saoudite, Comores, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, France, Jordanie, Kenya, Madagascar, Maldives, Maurice, Mozambique, Oman, Seychelles, Somalie, Soudan, Tanzanie et Yémen.

Ce document, qui devait faire l'objet d'un essai pendant deux ans avant d'être éventuellement rendu contraignant, prévoit notamment la mise en place en réseau de trois centres d'information à Mombassa, Dar Es Salam et Sanaa sur les actes commis, ainsi que l'ouverture d'un centre de formation régional à Djibouti pour les agents chargés de la lutte contre ce fléau.

Ce code prévoit notamment d'appeler les Etats *« à prendre les mesures appropriées dans leur législation nationale pour faciliter l'arrestation et les poursuites judiciaires contre les suspects de piraterie »*. Cela ne va pas cependant pas sans difficulté, même dans les pays « occidentaux ».

Il faut être bien conscient que les frais engagés par les armateurs du fait de la piraterie se répercutent immanquablement sur les affréteurs et que les difficultés d'acheminement des cargaisons handicapent toute la chaîne des acteurs économiques impliqués dans les échanges.

Le fait que les attaques soient menées de plus en plus loin des côtes est un élément inquiétant car il pose la question de l'utilité du déroutage, en même temps qu'il rend plus difficile les opérations de surveillance des flottes internationales.

b) Les Comores face à l'avènement du code de conduite de Djibouti

L'Union des Comores à profondément préoccupé par les délits de piraterie et les vols a main armé a l'encontre des navires dans l'océan indien et le Golf d'Aden et par les graves dangers pour la sécurité et la sureté des personnes et des navires en mer et pour la protection du milieu marin qui résultent de tels actes.
Le Comores ont jugé utile d'adopter le code de conduite de Djibouti en référence a la conférence de lutte cotre la piraterie car nous savons bien que La communauté internationale est aujourd'hui convaincue que la piraterie maritime est un problème qui doit être résolu à terre", a déclaré le ministre, selon lequel "le recours à la force armée n'est pas la seule voie possible pour éradiquer ce phénomène"

"La stratégie internationale contre la piraterie devrait plutôt favoriser la stabilisation de la somalie", a-t-il fait remarquer, se disant convaincu que "la renaissance de la nation et de la souveraineté somalienne pourra grandement réduire les activités des pirates car ces derniers profitent de la situation chaotique que traverse actuellement ce pays".
Réaffirmant que les règles du droit international, telles qu'énoncées dans la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, établissent le cadre juridique applicable à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, notant que l'assemblée de l'organisation maritime internationale (ci-après dénommée l'OMI), à sa vingt-cinquième session ordinaire, a adopté, le 27 novembre2007, la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée a l'encontre des navires dans les eaux au large des cotes somaliennes, par laquelle, notamment, elle exhortait les gouvernements de la région à conclure, en collaboration avec l'OMI, et à mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, notant également que l'assemblée des nations unies, à sa soixante-troisième session ; a adopté, le 5 décembre 2008, la résolution 63/111 sur les océans et le droit de la mer par laquelle, notamment, elle :

- salue le rôle crucial de la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral dans le lutte contre les menaces à la sécurité maritime, conformément au droit international, y compris les actes de piraterie, les vols à main armée en mer, le trafic illicite et les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes, les installations au large et d'autres intérêt maritime, grâce à des instruments et mécanismes bilatéraux et multilatéraux visant à contrôler et prévenir ces menaces et à y riposter, à l'intensification de l'échange d'informations entre Etats concernant la détection , la prévention et la répression des ces menaces, ainsi que les poursuites engagées contre les délinquants compte dument tenu de la législation nationale, et est consciente de la nécessité de renforcer durablement les capacités à l'appui de ces objectifs ;
- soulignant qu'il importe de signaler rapidement les incidents afin que l'on puisse disposer d'une information précise sur l'ampleur du problème des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires et qu'il est essentiel, dans le cas des vols à main armée, que les navires concernés notifient l'Etat côtier, insiste sur l'importance d'une communication efficace de l'information aux Etats dont les navires risquent de faire l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée ; et prend note du rôle majeur de l'organisation maritime internationale ;
- invite les États à prendre les mesures requises compte tenu de leur droit interne pour faciliter l'arrestation et la poursuite en justice des auteurs présumés d'actes de piraterie;

- engage vivement tous les États à lutter activement, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, en adoptant des mesures, y compris d'aide au renforcement des capacités, en formant les gens de mer, le personnel des ports et les agents de la force publique à la prévention et à la constatation des incidents et à la conduite d'enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés conformément aux dispositions du droit international, en se dotant d'une législation nationale, en consacrant à cette lutte des navires et du matériel adaptés et en empêchant les immatriculations frauduleuses de navires;

- se félicite de la diminution importante du nombre d'attaques par des pirates et des voleurs à main armée dans la région de l'Asie grâce au renforcement de l'action nationale, bilatérale et trilatérale et aux mécanismes de coopération régionale et invite d'autres États à s'employer d'urgence à adopter, conclure et exécuter au niveau régional des accords de coopération relatifs à la lutte contre les actes de
Piraterie et les vols à main armée visant des navires;
- se déclare gravement préoccupée par le problème de la recrudescence des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer, notamment au large des côtes de la Somalie, exprime en particulier son inquiétude devant le récent détournement de navires et appuie les efforts consentis depuis peu pour régler ce problème aux niveaux mondial et régional, et prend acte également des résolutions 1816 (2008) du 2 juin 2008 et 1838 (2008) du 7 octobre 2008 du Conseil de sécurité de l'ONU, notant que l'autorisation donnée dans la résolution 1816 (2008) et les dispositions de la résolution 1838 (2008) s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres de l'ONU du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elles ne peuvent être regardées comme établissant un droit international coutumier;
- prend note des initiatives prises par le Secrétaire général de l'OMI pour donner suite à la résolution A.1002(25) adoptée par l'Assemblée de cette organisation le 29 novembre 2007 et faire participer la communauté internationale à la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires naviguant dans les eaux situées au large des côtes de la Somalie; et
- exhorte les États à veiller à la pleine application de la résolution A.1002(25) de l'Assemblée de l'OMI sur les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires naviguant dans les eaux situées au large des côtes de Somalie;

NOTANT EN OUTRE que le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a adopté les résolutions 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) et 1851 (2008) concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux au large des côtes somaliennes,

RAPPELANT que l'Assemblée de l'OMI, à sa vingt-deuxième session ordinaire, a adopté, le 29 novembre 2001, la résolution A.922(22) sur le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, par laquelle, notamment, les gouvernements étaient invités à établir, selon qu'il conviendrait, des accords et des procédures qui leur permettent de coopérer plus facilement de façon à garantir l'application de mesures efficaces et effectives de prévention des actes de pirateries et de vols à Main armée à l'encontre des navires,
TENANT COMPTE des Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées le 12 décembre 2002 par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, y Compris le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires,
S'INSPIRANT de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, adopté à Tokyo (Japon) le 11 novembre 2004,

RECONNAISSANT qu'il faut de toute urgence mettre au point et adopter des mesures efficaces et pratiques pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,
RAPPELANT que la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (ci-après dénommée "la Convention SUA") dispose que les Parties doivent établir des délits de droit pénal, établir leur compétence et accepter la remise de personnes responsables ou soupçonnées de s'être emparées d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou par toute autre forme d'intimidation,
DÉSIREUX de promouvoir une coopération régionale accrue entre les participants et partant, d'améliorer leur efficacité en matière de prévention, d'interdiction, de poursuite et de sanction à l'encontre des personnes perpétrant des actes de piraterie et des vols à main armée à L'encontre de navires, sur la base du respect mutuel de la souveraineté, des droits souverains, de l'égalité souveraine, de la juridiction et de l'intégrité territoriale des États,

SALUANT les initiatives que l'OMI, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Commission européenne, la Ligue des États arabes et d'autres institutions internationales compétentes ont prises en vue de fournir une formation, une assistance technique et d'autres types d'aide au renforcement des capacités aux gouvernements qui en font la demande pour les aider à adopter et à appliquer des mesures pratiques en vue d'appréhender et de traduire en justice les personnes qui commettent des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires,

SALUANT la création à New York, le 14 janvier 2009, du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, qui contribuera à mobiliser et à coordonner les contributions aux efforts internationaux déployés en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes en application de la résolution 1851(2008) du Conseil de sécurité de l'ONU,

NOTANT PAR AILLEURS qu'il est nécessaire d'adopter, pour remédier à la pauvreté et à l'instabilité qui créent des conditions propices à la piraterie, une approche holistique qui inclue des stratégies garantissant l'efficacité de la préservation du milieu marin et de la gestion des pêches et qu'il est nécessaire de considérer les conséquences que pourrait avoir la piraterie pour l'environnement, selon l'article premier, Aux fins du présent Code de conduite, sauf si le contexte donne des indications contraires :[20]
On entend par "*piraterie*" l'un quelconque des actes suivants :
a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer;
ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;

[20] Décret n°94-100/PR, portant promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement aux Comores.

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2. On entend par "*vols à main armée à l'encontre des navires*" l'un quelconque des actes
Suivants :
a) acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État;
b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à 'alinéa a).

3. "*Secrétaire général*" désigne le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Objet et portée

1. En fonction des ressources dont ils disposent et conformément aux priorités en la matière, à leurs lois et réglementations respectives et aux règles applicables de droit international, les participants entendent coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires afin :
a) de notifier et de mettre en commun les renseignements pertinents;
b) d'interdire les navires et/ou aéronefs dont il est soupçonné qu'ils commettent des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires;
c) de veiller à ce que les personnes qui commettent ou tentent de commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires soient appréhendées et traduites en justice; et
d) de simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement approprié des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers faisant l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, en particulier ceux qui ont subi des actes de violence.

2. Les participants entendent que le présent Code de conduite s'applique en cas de piraterie et de vols à main armée dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden.

Mesures de protection des navires

Les participants entendent encourager les États, les propriétaires de navires et les exploitants de navires, selon qu'il conviendra, à prendre des mesures de protection contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, en tenant compte des normes et pratiques internationales pertinentes et, en particulier, des recommandations1, 2 adoptées par l'OMI.

Les mesures de répression de la piraterie

1. Les dispositions du présent article sont censées s'appliquer uniquement à la piraterie.
2. Aux fins du présent article et de l'article 10, l'expression "navire pirate" s'entend d'un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre un acte de piraterie, ou qui a servi à commettre un tel acte, tant qu'il demeure sous le contrôle de ces personnes.
3. Conformément à l'article 2, chaque participant entend coopérer dans toute la mesure du possible pour :
a) arrêter les personnes qui ont commis des actes de piraterie ou que l'on soupçonne sérieusement d'en avoir commis, mener des enquêtes à leur sujet et les traduire en justice;
b) saisir les navires et/ou aéronefs pirates et les biens qui se trouvent à leur bord; et

c) secourir les navires, les personnes et les biens qui font l'objet d'actes de piraterie.[21]

4. Tout participant peut saisir un navire pirate au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord.

---

[21] Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée a l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.622/Rev.1, telle qu'elle pourra être révisée).
Principe directeurs destines aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols a main armée a l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.623/Rev.3, telle qu'elle pourra être révisée).

5. Toute poursuite d'un navire, lorsqu'il y a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire commet un acte de piraterie, qui est menée dans la mer territoriale d'un participant ou qui s'étend au-delà de celle-ci est soumise à l'autorité dudit participant.
Aucun participant ne devrait poursuivre un tel navire dans le territoire ou la mer territoriale d'un État côtier, ou au-delà du territoire ou de la mer territoriale de cet État, sans y avoir été autorisé par cet État.

6. Conformément au droit international, les tribunaux du participant qui a opéré la saisie conformément au paragraphe 4 peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.
7. Le participant qui effectue la saisie conformément au paragraphe 4 peut, sous réserve des lois nationales de son pays, et en concertation avec d'autres entités intéressées, renoncer à son droit premier d'exercer sa compétence et autoriser l'application de la législation de tout autre participant au navire ou, voire et, aux personnes à son bord.

8. À moins que les participants concernés en soient convenus autrement, toute saisie effectuée dans la mer territoriale d'un participant conformément au paragraphe 5 devrait être soumise à la juridiction de ce participant.[22]

Mesures visant à réprimer les vols à main armée à l'encontre des navires

1. Les dispositions du présent article sont censées s'appliquer uniquement aux vols à main armée à l'encontre des navires.
2. Les participants entendent que les opérations visant à réprimer les vols à main armée à l'encontre des navires dans la mer territoriale et l'espace aérien d'un participant soient soumises à l'autorité de ce participant, y compris en cas de poursuite serrée engagée dans la mer territoriale ou les eaux archipélagiques de ce participant conformément à l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

---

[22] Dar Deeders. P, les systèmes de gestion de l'information, article 2004
Tableau n 1, Gestion durable des pêcheries et des écosystèmes marin côtiers en Afriques.
Source : Institut de recherche agricole pour le développement (IRAD) station de recherches halieutiques et océaniques, Limbe-Cameroun.

3. Les participants entendent que leurs points de contact et centres respectifs (désignés conformément à l'article 8) communiquent dans les plus brefs délais les alertes, les notifications et les renseignements liés aux vols à main armée à l'encontre des navires aux autres participants Et aux parties intéressées.

Mesures en tout état de cause

1. Les participants entendent que toute mesure prise conformément au présent Code de conduite soit menée par des agents de la force publique ou d'autres personnes habilitées depuis des navires de guerre ou aéronefs militaires, ou depuis d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qu'ils sont autorisés à cet effet.

2. Les participants reconnaissent que plusieurs États, y compris l'État du pavillon, l'État d'origine supposé des auteurs du délit, l'État dont les personnes à bord sont ressortissants et 'État du propriétaire de la cargaison, peuvent avoir des intérêts légitimes dans des cas découlant Des articles 4 et 5. Par conséquent, les participants entendent assurer la liaison et coopérer avec ces États et d'autres parties prenantes et coordonner ces activités entre eux afin de faciliter les opérations de secours, l'interdiction, les enquêtes et les poursuites en justice.
3. Les participants entendent, dans toute la mesure du possible, mener et appuyer la conduite d'enquêtes en cas de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires compte tenu des normes et des pratiques internationales pertinentes et, en particulier, des recommandations3 Adoptées par l'OMI.
4. Les participants entendent coopérer dans toute la mesure du possible dans les affaires médicales et de décès qui découlent des opérations contribuant à la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

Conclusion de la 2^{e} partie:

Aborder le point de la protection de développement marin, c'est s'inviter dans le débat général de l'environnement et du développement. A ce propos, il faut remarquer que même si l'environnement est devenu peu a peu l'un des pôles d'intérêt majeur de ce siècle à la suite de la tenue de grands forums comme conférence de STOCKOLM en 1972, la conférence

de RIO sur l'environnement et le développement en 1992 et la conférence sur le développement durable de JOHANNESBURG en 2002, la réalité reste décevante à bien des égards car au-delà des déclarations diplomatiques l'environnement n'a pas encore trouver la place qu'elle mérite face au développement économique qui justifie encore les éteintes à l'environnement.

TROISIEME PARTIE. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARITIMES AUX COMORES.

Chapitre 1. Le contexte actuel de l'exploitation des ressources halieutiques aux Comores.

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

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?

Section A. le secteur de la pêche aux Comores

a)Ressources halieutiques aux Comores

La ZEE des Comores s'étend sur une superficie totale le 160.000km. En raison de l'origine volcanique de l'union, le plateau continental est très étroit. Au total, pour les trois iles, il couvre à peine 900km. On y trouve une faune très variée de poissons et crustacés démersales, ainsi que des espaces pélagiques côtières vivant en bancs. On estime très grossièrement la productivité potentielle des ressources démersales du plateau continental comorien a 5-15kg/AN (soit 450 à1.350 tonnes/an) et celle pélagique côtiers à 10-30kg/ha/an (soit 900à2700tonnes/an).
Au-delà du plateau continental, les ressources sont constituées essentiellement des thonidés. On évoque une possibilité de capture annuelle de l'ordre de 20.000 tonnes de thonidés dans un rayon de 50km au large des cotes comoriennes, correspondant à la limite d'accessibilité de la pêche artisanale.
Depuis longtemps, la pêche artisanale comorienne était pratiquée seulement par des embarcations traditionnelles locales, appelées Galawa. Leur accès est limité au récif frangeant et ils créent des dommages a la biodiversité littorale, tant les méthodes employées sont destructives.
Depuis 1985, l'union comorienne ancien Gouvernement Comorien, avec l'aide de l'union européenne, de la COI et du Japon, a mis en place une stratégie de développement de la pêche artisanale par l'introduction d'embarcations en fibre de verre motorisées et la pose de Dispositifs de

Concentration de Poisson (DCP) tout le long des cotes. Ceci a permis une augmentation considérable de prises qui sont passées de 8000tonnes par an en 1989 à 14000tonnes par an en 1996.

La pêche revêt une importance particulière dans le processus de développement du pays compte tenu de son impact socio-économique au niveau de la création de nouveaux emplois et surtout de la fourniture de populations en poissons frais. Elle constitue un secteur vital sur lequel le pays compte pour satisfaire la demande croissante en protéines animales, pour compenser le déficit chronique de la balance commerciale et surtout relacer l'économie nationale.
Les techniques employées par les pêcheurs sont: la palangrotte, la ligne de traine, la ligne pour les petits pélagiques, le filet, le fusille, le casier, la senne et l'épervier. D'autre méthode de pêches destructives sont employées malgré l'introduction par la loi. Il s'agit de la pêche a la dynamite et de la pêche à l'ourouva (tephrosia).
La pêche artisanale comorienne offre un potentiel humain susceptible d'augmenter la production par l'emploi des techniques adaptées. Quelques 8000 pêcheurs se repartissent le long des cotes.

L'exploitation des ressources halieutiques aux Comores est destinée pour le moment à la consommation locale. Un système statistique de la pêche permanent depuis 1994 permet d'avoir des données fiables sur l'exploitation des ressources ainsi que sur la quantité de poissons consommée par an.

Les zones d'exploitation de la ressource pour les pêchers comoriens sont principalement les suivants:

- **le plateau continental autour des iles:** le plateau autour de Grande Comores et Anjouan est très étroite (maximum 2 miles nautiques). Il est plus large autour de Mohéli (jusqu'à 10 miles nautiques au sud). Cette zone est d'ailleurs la plus fréquentée par les pêcheurs de Mohéli et d'autres en provenance de Grande Comores et Anjouan. Ce sont surtout les embarcations motorisées qui font des excursions vers Mohéli d'une durée de 2à3 jours.
- **La zone littorale:** elle est fréquentée surtout par les embarcations traditionnelles, amis aussi par des pécheurs pratiquant la pêche à

la ligne durant la marée base. Cette zone est déjà surexploitée et nécessite une protection afin de pouvoir laisser les espèces démersales se reconstituer.

- **Le banc vailheu:** c'est le plus large haut-fond à 10miles nautiques d'iconi, cote ouest de Grande Comores. Cette région est réputée auprès des pêcheurs grands comoriens pour être très poissonneuse.
- Les petits hauts fonds qui connurent dans le milieu marin comorien comme les zones de pose de Dispositifs de Concentration de Poissons (DCP)
- **La pêche autour de DCP** est devenue la plus populaire chez les pêcheurs. Sans cette technique particulière, la motorisation et la modernisation des embarcations n'auraient plus aucun sens et rend stérile tout les efforts déployés (tout ceci n'est pas claire).

La pêche représente une grande importance économique pour les Comores. Le PIB du secteur pêche est évalué à plus de 9 milliards de francs comoriens, ce qui représente à peu près 8% du PIB national. La consommation locale des produits de mer dépend de moins en moins des implorations. Les efforts déployés pour la motorisation ont eu un impact positif sur les prises ainsi que sur l'offre locale. Le système de vente de poisson du pêcheur aux consommateurs a permis la création d'emplois saisonniers comme les revendeurs et les femmes du marché (Wachouzi).

- **Les aménagements côtiers :** les Comores étant un pays insulaire avec une grande partie de terres montagneuses, presque tous les aménagements réalisés l'ont été en bord de mer.[23] La plupart de ces aménagements est très vulnérables, car faits sans études d'impacts environnementaux. Ils sont coutés extrêmement cher à l'Eta, et leur destruction pourrait poser d'énormes problèmes économiques et sociaux.

A Grande Comores, les aménagements qui se trouvent sur la cote sont:
Le Port de Moroni, construit en 1991 et qui a couté presque 2 milliards 100 millions de FC.

[23] TAHINDRO.A, in espaces et ressources maritimes, 1999-2000, p191
CMB, partie V, Article 56,58

L'aéroport de Hahaya, construit en 1972, mesurant 3km 250 et qui a couté à l'Etat 7 milliards de FC.

- L'aéroport secondaire d'iconi, qui est long de 1km 350;
- Le dépôt d'hydrocarbures de Moroni
- la centrale électrique de voidjou.
- L'ancien Hôtels Galawa Beach (6milliards de FC), Itsandra Sun,
- Le Moroni (1millird100), Le stade et l'hôpital de Mitsamiouli.

A Mohéli on trouve:

- L'accès maritime de Mohéli, construit sur le récif corallien en 2000, et qui couté à l'Etat 2milliars 140 millions de FC.
- L'accès maritime de Mohéli, construit sur le récif corallien en 2000, et qui a couté à l'Etat 2milliards de 140million de FC.
- Le dépôt d'hydrocarbures de Fomboni.

Les hôtels Nioumachouoi et le relais de singani même question que pour grande Comores.

- Les bungalows construits par les associations villageoises pour recevoir les touristes qui viendront visiter le parc Marin de Mohéli.

Anjouan, ce sont surtout:

- Le port de Mutsamudu, construit en 1983 et qui a couté à l'Etat 13 milliards de FC. Il connait actuellement des problèmes d'ensablement aux sédiments apportés par la rivière (laquelle) et qui viennent directement dans le port.
- Le dépôt d'hydrocarbures de Mirontsi.
- L'aéroport de Ouani (1300m), qui est déjà submergé d'eau lors des fortes houles et à marée haute, à cause de l'érosion de la cote.
- L'hôtel Al-amal mêmes question (investissements privés ou publics)
- Le tunnel de moya, qui a couté 20millions de dollars
- L'hôpital de Pomoni.
- La centrale hydraulique de Bambao.

b) perspective du secteur halieutique aux Comores

Le secteur halieutique aux Comores est confronté à une série de problèmes et de limitations qui restreignent son développement. Les besoins d'investissements importants et les coûts opérationnels élevés, compte tenu de la faible rentabilité de l'activité, sont quelques-unes de ces limitations. Ce problème affecte le secteur halieutique de tous les pays, mais, dans le cas des Comores, il s'ajoute à des taux d'intérêt élevés et à des primes d'assurance particulièrement onéreuses. C'est notamment le cas pour les flottes qui requièrent davantage d'investissements, et qui, du fait qu'elles pêchent plus loin des côtes, sont plus exposées aux attaques des pirates somaliens.
La pêche aux Comores fait face à un problème de disponibilité de main-d'œuvre, et plus particulièrement de main-d'œuvre qualifiée. Le sentiment public général est que les emplois dans le secteur de la pêche sont réservés à des travailleurs de faible niveau social. Cette perception a de graves répercussions sur le développement du secteur halieutique. De fait, la différence entre les revenus des employés du secteur touristique et ceux des personnes travaillant dans le secteur de la pêche joue un rôle déterminant. Ce problème affecte également l'embarquement d'observateurs sur les navires qui pêchent en vertu des différents accords de pêche, avec l'UE. Depuis les récentes restrictions budgétaires, même la recherche marine souffre de l'impact de cette pénurie de ressources humaines.

La pénurie de personnel ayant une formation professionnelle suffisante fait ainsi également obstacle au développement du secteur halieutique. Malgré les efforts réalisés par la DNRH, les résultats ne sont pas satisfaisants, puisqu'une fois leur formation terminée, les diplômés recherchent un emploi en dehors du secteur halieutique.
Seulement 8 % des étudiants sortant de la DNRH travaillent dans des secteurs liés à l'économie maritime. La pénurie de personnel spécialisé affecte non seulement la pêche artisanale, mais aussi la pêche industrielle. Celle-ci est également confrontée à de sérieuses difficultés pour remplir le quota de personnel des Seychelles dans les équipages des thoniers qui pêchent dans le cadre des accords conclus.
Le secteur de la pêche artisanale doit faire face à un autre problème: celui du vieillissement des pêcheurs. La relève générationnelle s'annonce

difficile, si bien que la survie à long terme du segment de la pêche artisanale est également menacée.

Les difficultés d'approvisionner une demande fortement saisonnière en facteurs de production, et, en particulier, en appât pour palangriers sont un autre problème important qui affecte le secteur de la pêche. Cela crée parfois de sérieux problèmes de rentabilité, les palangriers étant contraints de rester au port dans l'attente d'être approvisionnés.

Par ailleurs, l'augmentation de la valeur des exportations et l'amélioration des revenus du secteur halieutique requiert un accroissement de l'efficacité des processus de conditionnement et de transformation, un contrôle de la qualité et une commercialisation plus efficaces.

La probabilité d'un accroissement important des captures d'espèces démersales est limitée, même si la recherche et la pêche expérimentale pourraient révéler l'existence de ressources non exploitées. Il semble possible d'accroître l'exploitation des ressources démersales en eaux profondes.

La majeure partie de la recherche en matière de pêche est assurée par la DNRH. La DNRH dispose d'un navire de recherche de 21 mètres de long.

Parmi ses affectations figurent l'évaluation des populations halieutiques, la concentration du poisson, la collecte de données biologiques sur les espèces à grande valeur commerciale, l'amélioration des techniques de pêche pour les bateaux de pêche semi-industrielle, ou la réduction des effets de l'activité prédatrice des faux orques (Pseudorca crassidens).

D'autres lignes de recherche récentes se concentrent sur les espèces d'eaux profondes (ligne financée par les accords avec l'UE) et sur les espèces pêchées par de petites embarcations pour être utilisées comme appâts de palangre ou pour la fabrication de farines de poisson.

La gestion de certaines espèces pourrait être améliorée avec un effort additionnel de la recherche. C'est notamment le cas du scare et du mérou, de petits pélagiques comme la sardine, l'anchois et le saurel, ou d'espèces d'eaux profondes comme le maquereau (*Decapterus spp*).

Le gouvernement des COMORES a élaboré une **stratégie** fixant des objectifs pour les principaux secteurs de l'économie à **l'horizon 2017**. Les objectifs pour la pêche sont d'accroître la rentabilité économique et la valeur de la production en augmentant le pourcentage des captures transformées dans les îles, en améliorant la participation des COMORES

dans l'actionnariat de l'industrie de la transformation, et en stimulant les exportations. L'objectif final est de faire évoluer les COMORES du statut de centre de transbordement à celui de centre de transformation principal de produits de la pêche de l'océan Indien en facilitant l'investissement et en augmentant la compétitivité.
Ce plan repose sur plusieurs prémisses. La croissance du segment industriel de la flotte et de l'industrie de la transformation permettra de favoriser la création d'emplois. En outre, le gouvernement espère que l'accroissement du nombre des touristes permettra de stimuler la demande de poisson frais de haute valeur. Il espère également augmenter la pénétration des produits de la pêche des Comores sur les marchés de pays comme la Chine, et d'autres marchés émergents de la région. L'objectif est de répondre à cette demande grâce à la flotte, en favorisant les investissements locaux, en diversifiant ses captures, en améliorant les méthodes de pêche et, d'une manière générale, en augmentant sa capacité de pêche. Il est prévu de développer ces actions à travers un projet intégré de développement de la pêche.
Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement entend adopter une série de mesures. L'une de celles-ci consistera à élaborer une stratégie de communication pour sensibiliser le secteur halieutique, en identifiant ses représentants. Le gouvernement entend en outre améliorer l'image de la pêche, en sensibilisant la population aux possibilités de débouchés professionnels et en améliorant la formation professionnelle

- **LES ATOUTS POUR LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR**

Les atouts pour le développement économique du secteur de la pêche sont multiples et sont exposés ci-dessous :

- L'importance de la Zone Economique Exclusive dont les ressources sont encore sous exploitées et qui confère un large territoire sous juridiction comorienne tandis que le contexte international de pêche est marqué par une pleine exploitation et une surexploitation de la majorité des stocks de poissons.
- L'existence d'une pêcherie artisanale dont l'effectif est suffisant pour servir de base au démarrage d'un développement approprié, l'existence au niveau local d'un savoir faire perfectible en matière de construction navale, l'expansion potentielle de la production dans la pêche au large, la

forte demande des produits de pêche au niveau du marché régional, national et international.
- La qualité et la diversité des ressources caractérisées par une disponibilité d'espèces à haute valeur commerciale (thonidés, poissons récifaux, langoustes…).
- Le développement limité de la filière bovine et caprine par l'exiguïté des surfaces utiles aux Comores (nécessité de produits de substitution).
- L'existence de niches de haute valeur commerciales inexploitées (céphalopodes, langoustes, crevettes…).
- L'intégration du secteur dans les programmes de financement des institutions financières locales (MECK, BDC, FADC …)
- La volonté des opérateurs économiques nationaux à opérer dans le secteur en partenariat avec des opérateurs extérieurs.

- La prise en compte du secteur pêche dans les secteurs prioritaires retenus par les autorités nationales pour le développement socio-économique du pays (plusieurs axes dans le DSRP).

- **LES FACTEURS LIMITANT ET LES CONTRAINTES POUR LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR**

Voici quelques facteurs explicatifs des contraintes rencontrées pour le développement de la filière de la pêche comorienne, exposés ci-dessous en remontant la filière (soit des ressources, à la commercialisation en passant par la production et la distribution) :
- L'étroitesse du plateau continental, la saisonnalité, le rayon d'action des embarcations limitent les possibilités de production de la pêche artisanale.
- Le faible niveau d'instruction des pêcheurs et leur isolement dans le lieu de travail.
- La modestie des capacités globales de production (intrants, outils de production)
- La faiblesse des capacités de gestion et de planification du secteur.
- L'insuffisance des moyens de conservation, la défaillance de la chaîne du froid
- Le non respect des règles d'hygiène et la méconnaissance des normes
- La répartition des embarcations en une multitude de sites
- L'inexistence de produits transformés
- La concurrence de produits halieutiques importés

- Les barrières douanières élevées entre chaque île
- Un différentiel de prix important à l'intérieur des îles et entre les îles
- Un prix qui n'est pas fonction de l'espèce
- Une vente qui ignore souvent le système de pesée (Grande Comores et Mohéli)
- Une production absorbée totalement sur le marché national.

En fin, nous pouvons constater que le secteur de la pêche aux Comores peut beaucoup contribuer à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté par l'amélioration de l'environnement technico-économique et institutionnelle (amélioration des infrastructures portuaires et de transformation à quai, des subventions et autres facilités institutionnelles pouvant entraîner l'attractivité des opérateurs locaux/internationaux) et de l'opérationnalisation des plans de développement de pêche. L'objectif est d'augmenter la production de plus de 50% de son niveau actuel, de créer plus de 5 000 nouveaux emplois et d'accroître de manière significative la contribution du secteur au PIB, afin de faire passer son niveau actuel (14%) à environ 16% en 2014.

c) 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 règlementation ne prévoit de mesure de gestion pour éviter une surexploitation des ressources aux Comores. Alors que la règlementation 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 ». 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.»

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.

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 instituions et organisations. La création des Centre d'accès aux données et informations ont apporté quelques solutions d'intérêts régionaux, c'est le cas du réseau de Données et d'Informations Océanographiques de la Commission Océanographique Intergouvernementale (ODINCOI).

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 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.

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.

Section B. Gestion durable des ressources halieutiques

a)Développement du secteur de la pêche

Le développement du secteur de la pêche, qui s'effectue dans le Respect de la gestion durable des ressources halieutiques, nécessite la création d'un environnement favorable par :

L'amélioration des infrastructures portuaires et autres points de débarquement pour la pêche ; l'industrialisation du secteur de la pêche et la valorisation des produits de la pêche par la mise en place de structures de transformation locales; l'établissement de mécanismes institutionnels visant à encourager et à assurer la participation des pêcheurs à la gestion et à l'aménagement des pêcheries selon des modalités appropriées ;la réservation de certaines zones d'exploitation aux pêcheurs artisanaux ; la préservation de zones de reproduction des ressources halieutiques ; la prévention des conflits entre pêcheurs utilisant des engins de pêche différents ;la mise en place d'un mécanisme de financement devant permettre aux promoteurs du secteur de la pêche et de l'aquaculture d'accéder au crédit à des conditions favorables ; la mise en place d'un environnement fiscal favorable au développement de la pêche industrielle et de la pêche artisanale ; l'adoption de mesures visant à favoriser la création et la mise en place de petites et moyennes unités de production et de transformation locales des produits de la pêche ; la création de valeur ajoutée ; la création d'emploi ; l'augmentation de la contribution du secteur de la pêche et de l'aquaculture à l'économie nationale ;la conclusion de traités et accords de coopération relatifs à la pêche, notamment en matière de gestion des stocks partagés, chevauchants et grands migrateurs et de suivi, contrôle et surveillance des activités de pêche.

Le développement du secteur de l'aquaculture nécessite la création d'un environnement favorable par :

la mise en place d'une fiscalité incitative ; l'établissement, l'aménagement et la gestion durable de stations pilotes de production d'alevins ; la production, conjointement avec le secteur privé, des aliments pour poisson, d'alevins et de poissons marchands ; la vulgarisation de l'activité aquacole par l'intermédiaire de structures locales qui répondent aux préoccupations des producteurs ; l'assistance

et l'encadrement des exploitants ; le contrôle des conditions sanitaires des établissements d'aquaculture ; l'assouplissement des conditions d'accès des promoteurs aux différents services, notamment l'assistance technique et l'approvisionnement en alevins et en géniteurs.
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.

b) Gestion de la pêche aux Comores

Les objectifs généraux de la politique de la pêche du gouvernement aux Comores sont «la Promotion du développement durable de la pêche et l'optimisation des bénéfices du secteur de la pêche pour les générations présentes et futures».
Cette déclaration de politique générale se traduit par les objectifs particuliers suivants:
- Promotion de la conservation et de la gestion des ressources marines pour assurer la viabilité à long terme de l'industrie.
- Génération d'un niveau d'emploi maximal.
- Maximisation des revenus de la pêche et des activités connexes.
- Maximisation de la contribution de la pêche à la balance des comptes courants.
- Établissement de liens étroits avec les secteurs liés à l'économie de la pêche.
- Promotion de la sécurité en mer.
- Maintien du rôle central du port de Victoria en tant que point de débarquement et de transbordement des thonidés de l'ouest de l'océan Indien.
La licence de pêche est obligatoire pour tous les navires qui souhaitent exploiter les Ressources halieutiques dans les eaux de Comores, à l'exception des navires de moins de 7 mètres de long qui ne disposent

pas de systèmes de propulsion mécanique et qui n'exploitent pas de ressources vulnérables, comme l'holothurie. Les navires battant pavillon des Comores mais qui appartiennent à des armateurs étrangers doivent payer pour obtenir une licence.
La pêche en dehors des eaux des Comores est interdite aux navires des Comores.
Toutefois, la SFA a la possibilité de permettre aux navires qui le demandent de pêcher en dehors de la ZEE, mais cette autorisation doit figurer sur la licence. Cette autorisation peut être annulée si la SFA se trouve dans l'impossibilité d'exercer son devoir de contrôle du pavillon.
La gestion de la pêche s'articule principalement autour des limitations d'accès aux Pêcheries et de la limitation des captures. Une série de mesures techniques prévoit par ailleurs certaines fermetures temporaires. Enfin, les fermetures spatiales, en ce compris des zones protégées, complètent la série des instruments utilisés pour la gestion de la pêche.

Les principales mesures permettant de **limiter l'accès aux pêcheries** sont:
La pêche de poissons vivants pour l'exportation est interdite.
La capture de requins au filet est interdite et il est également interdit d'ôter les ailerons des requins à bord de navires de plus de 24 mètres de long. L'utilisation de navires de ravitaillement est interdite dans les eaux des plateaux.
Sur le plan de gestion basé sur la limitation des capture est celui appliqué depuis 2004 d'holothurie, face a une dangereuse diminution des stocks l'union des Comores, par arrêté(réf .04-13/MDRPAE/CAB) du 20 décembre 2004, décidé d'interdire totalement l'exploitation des holothuries pour permettre aux scientifiques de déterminer les paramètres indispensables a la gestion durable de cette ressources marine et parallèlement une régénération des stocks qui sont estimes assez faible.
Il existe une série de fermeture temporaire et de mesure techniques. Parmi celles-ci:
La pêche au maquereau au filet maillant est interdite La zone protégée dans les récifs des trois iles comoriennes principales, ou la pêche au filet est interdite.

Les zones faisant l'objet de restrictions pour les navires de pêche étrangers, ou toutes activités halieutiques à moins de 3 kilomètres de l'isobathe de 200 mètres est interdite.

Il existe, aux Comores, certains incitants financiers pour l'activité halieutiques. La Banque centrale accorde des prêts à taux réduit aux pêcheurs pour l'acquisition des bateaux et des moteurs pour un montant maximal à 4000euro. Depuis 1996, ces prêts sans intérêt sont mis à la disposition des pêcheurs par l'intermédiaire du projet AMIE.

En ce qui concerne le secteur halieutique, le jeu institutionnel est régi par le ministère d'environnement et de pêche, qui fixe les orientations générales de la politique de pêche. La Direction national des ressources Halieutiques (DNRH) joue un rôle d'organe exécutif. La DNRH est la seule compétente en matière de gestion, de planification, de développement, de recherche scientifique et de formation. Elle est également compétente pour la mise en œuvre d'opérations, ainsi que pour les fonctions de surveillance, en collaboration avec la garde côtière, ou pour le suivi des captures. La DNRH est organisé en quatre départements que leurs fonctions, d'une part la recherche et le développement et d'autre part la gestion de la pêche et la recherche halieutique.
Le cadre juridique général qui affecte le secteur de la pêche aux Comores est défini par :
Le zone maritime, il proclame les Comores entant qu'état souverain, il établit et définit la ZEE des Comores, la ligne de base, la mer territoriale, les eaux archipélagiques.
Ministère de transport ,de tourisme et des infrastructures: Promouvoir, organiser et développer l'industrie et les ressources halieutiques aux Comores ; collaborer a la formulation de la politique de développement de la pêche et des ressources halieutiques ; représenter l'union des Comores lors des négociations, des réunions, des séminaires ou des discussions lié a la pêche ; déterminer les besoins de formation des ressources humaines pour la pêche et les industries de pêche.
DNRH : défini la réglementation relative a la pêche effectuée par les navires des Comores ou battants pavillons étrangers. Elle établit les principales mesures de gestions des pêcheries, les procédures d'octroi des licences et les amendes pour infractions.

Les licences : défini les différents catégories de licence de pêche, les conditions des licences et les taxes applicable aux navires des Comores ou étrangers.
Dans le cadre du développement de la pêche, les autorités Comoriennes ont encouragé les pêcheurs à s'organiser en société civile à capital et personne variable. Ces groupements de pêcheur ont pour objet d'effectuer, pour le compte et aux profits de leurs membres, toute opération susceptible d'accroître leur revenu dans le domaine de la pêche au sens large.
En résume, un groupement comprend de 8 à 20 pêcheurs de la même région. Il est administré par un conseil d'administration élu pour deux ans. Chaque participant doit être propriétaire d'au moins une action d'une valeur nominale de 5 000 CFA. L'argent réuni par la vente des actions représente le capital.
La SODEPEC fournit à la demande et au travers d'une banque, un prêt pouvant égaler 5 fois la valeur du capital réuni. Le groupement de pêcheur est libre d'acheter le matériel de son choix, bateaux, filets, moteurs, etc. Vingt pourcents des prises du groupement sont systématiquement affectés au remboursement du prêt. La distribution des bénéfices se fait en proportion des actions.
Dans l'esprit des autorités comoriennes, ces groupements donneront la possibilité d'acheter à crédit, outre le matériel dû pêche, les 34 catamarans a voile pour les pêcheurs de la Grande Comores, et pour les pêcheurs d'Anjouan et Mohéli, les 50 monocoques de 9,11 m et des hors-bords pour les pirogues.

c) Les difficultés liées a 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 collectons 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 règlementations 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.

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.

Chapitre 2. Les accords de pêches signées par les Comores

Quatre accords cadrent de pêche portant sur les périodes 1988-2013 et ont été négociés entre la CEE et le gouvernement. Ces accords donnent aux pêcheurs les moyens d'exploiter les thonidés migrant de façon saisonnière dans la ZEE des Comores, en coopération avec des thoniers senneurs français et espagnols. Dans les deux 1ers accords, la CEE assure

au Gouvernement comorien le versement de 225 000 euros par an. Ceci a permis un accroissement considérable des prises qui sont passées d'environ 800 tonnes en 1990 à 14 000 tonnes en 1995 et à environ 16200 en 2006.

La conclusion par les Comores des Accords de pêche avec l'Union Européenne traduit, d'une part, la volonté des autorités comoriennes de se conformer à la convention internationale sur le droit de la mer et d'appliquer sa politique agricole, et d'autre part, de manifester une volonté de partenariat à l'égard du principal bailleur de fond du pays.

En outre, une telle démarche permet aux Comores de tirer profit des ressources d'une zone sous sa juridiction et dont les moyens nationaux d'accès font défaut. A l'état actuel, l'UE constitue l'unique exploitant de la ZEE des Comores.
Les deux 1er Accords de pêche conclus sont de type «Contre partie financière» basés sur le principe de concession de l'exploitation des ressources de la ZEE à travers l'octroi d'autorisations de pêche correspondant à un volume de captures pour un certain nombre de bateaux européens. Ils se fondent donc sur le versement d'une contrepartie financière à la charge de l'UE et des redevances payées par les armateurs bénéficiaires des licences. Ils sont sous forme des protocoles triennaux et concernent exclusivement les thonidés.

L'absence de flotte industrielle nationale capable d'opérer dans la zone ZEE des Comores constitue un handicap majeur tant pour l'amélioration des retombés socio-économiques du secteur pêche que pour une réelle appropriation de cette zone. La seule alternative pour les Comores consiste à faire recours à des partenaires extérieurs dans le cadre des accords de pêche pour valoriser les ressources de cette zone.
Il convient de signaler que les Comores sont dépourvus de moyens de contrôle et de surveillance en mer, alors que plusieurs Accords de pêche ont été conclus entre ses pays voisins (Mozambique, Madagascar, Seychelles…), l'UE et d'autres pays asiatiques (Chine, Japon). Dans ces conditions, ces diverses flottes n'ont aucune contrainte d'opérer en même temps dans la ZEE Comorienne.

Ainsi, la conclusion d'accords de pêche constitue, entre autre, pour les Comores une démarche d'officialisation et de législation de potentielle pêche illicite. En adoptant cette forme de partenariat, les Comores arrivent, d'une part à tirer un profit des ressources jusque là inaccessibles et par conséquent apporter certaines devises à son économie.
D'autre part, les Accords de pêche constituent une source de fonds de fonctionnement et d'appui aux institutions comoriennes chargées de la gestion du secteur.

Le 06 avril 2011 a été la date de la signature d'un nouvel accord de pêche entre les Comores et l'Union européenne, fixant les quotas de prises de poissons dans les eaux territoriales comoriennes par les navires battant pavillon européen. Les négociations préliminaires auraient déjà commencé entre les deux parties. Quels sont les enjeux de ces accords qui existent depuis 1988?
La question qui se pose et qu'on peut toujours se poser aujourd'hui est celle qui revient presque au moment de renouveler l'accord : la politique de développement du secteur de la pêche aux Comores est un échec, malgré cette manque financière régulièrement versé par Bruxelles.

Section A. enjeux des accords

a) Diapositives générales

Les relations entre l'UE et les Comores dans le domaine de la pêche sont encadrées par un accord bilatéral depuis 1988. Et 2006, un accord de partenariat dans le secteur de la pêche a été signé. L'activité des navires européens a été encadrée par un protocole couvrant la période du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2010.
Le 6 au 8 octobre 2011, les délégations se sont accordées sur l'importance de l'appui sectoriel alloué dans les deux parties sont convenues d'utiliser ces montants destinés au développement du secteur de la pêche de façon concrète et visible. Les relations de partenariat entre l'union comorienne et l'union européenne seront fondées sur la transparence pour une bonne gouvernance du secteur suivant rigoureusement la programmation annuelle et pluriannuelle.

Les deux paries ont ensuite passé en revue l'utilisation du protocole.
L'union européenne s'est déclarée préoccupée par le fait que l'union des Comores ne l'a pas encore notifié de l'accomplissement de ses procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du protocole d'application provisoire depuis 1er janvier 2011.
Le taux d'utilisation des possibilités de pêche pour les thonier senneurs s'est limité à 49% en 2011 avec licence octroyées. Par ailleurs aucun palangrier n'a demandé de licence. Cette situation qui s'est étendue aujourd'hui jusque dans les eaux comorienne.
Le niveau des captures des senneurs s'est élevé en 2010 à 2 .761 tonnes, en cohérente avec le tonnage de référence négocié a la baisse à 4,850 tonnes, en cadre du nouveau protocole (6,000 tonnes dans le protocole précédent). L'union européenne a demandé à ce que l'effort de pêche de l'ensemble des flottes artisanales et industrielles soit clairement documenté et partagé l'union européenne au titre de transparence afin que l'union des Comores participe efficacement a la gestion durable des ressources suivant les recommandations du comité scientifique de la commission thonière de l'océan indien (CTOI). L'union des Comores s'est engagée à l'évolution de l'effort de pêche de l'ensemble des flottes puisque leurs activités de pêches sont effectivement suivies par l'administration des pêches conformément a ses engagements en qualité de membre et partie contractant de la CTOI.
Considérant comme une priorité l'embarquement de marin qualifiés tels que les lieutenants de pêche qui ont été formés à l'école Nationale d'enseignement Maritime de Mahajanga, les deux parties regrettent que les bénéficiaires de ces formations n'aient pas trouvé d'empli correspondant à leur qualifications. La partie comorienne s'est engagée comme le prévoient les dispositions du protocole à adresser une liste de candidats aux armateurs européens. Par ailleurs la commission européenne demandera
Aux armateurs qui ne sont pas acquittés de la compensation par non embarquement de marins au titre du protocole précédent de le faire sans délai. L'union des Comores sollicite cependant un appui pour rechercher les voies et moyens d'employer des marins comoriens avec la coopération des pays de la région ou les armateurs sont des investigations afin de relier cette problématique d'empli de marins comoriens a la réalité régionale des activités de pêche des navires, de

manière a rechercher des solutions incitatives qui ne pénalisent pas les armateurs.
Le centre National de contrôle et de surveillance des pêches(CNCSP) est a présent tout a fait opérationnel pour suivre les activités de pêche des flottes étrangères autorisées a pêcher dans sa ZEE et pour sécurisé les activités de la flotte nationale artisanale lorsque ces embarcations sont équipées de balises portatives. La base de données liée au processus d'immatriculation des embarcations motorisées sera bientôt finalisée et pourra être exploitée afin de pro finalisé les pêcheurs dont les activités seront assujetties à un régime de licence, de droits et d'obligations, en conformité avec les dispositions légales et réglementaire qui encadreront ces pêcheries.
L'UE note avec satisfaction l'effort de pérennisation des activités du centre auquel sont allouées toujours davantage des ressources financières du protocole de l'accord de partenariat qui viennent cofinancer en particulier les dépenses de fonctionnement, sachant que seul 50% des agents contractuels ont pu être recrutés par l'administration des pêches, l'UE a encouragé le centre a intensifier ses activités en utilisant encore davantage les ressources de la COI qui sont mises a sa disposition. C'est en effet en renforçant les capacités d'intervention des inspecteurs dans un cadre légal approprié a l'exercice de leur fonction nécessaire a l'aménagement de la pêche artisanale que l'administration des pêches ainsi que la COI pourront justifier l'empli définitif des inspecteurs contractuels. Les parties ont procédé à l'analyse de l'exécution financière 2010 et à la revue conjointe des indicateurs de performance actualisés pour la dernière année du protocole.

Compte tenu de l'entrée en formation du centre national de contrôle et de surveillance des pêches et de la participation active des Comores aux organisations régionales des pêches, il convient de souligner que les Comores disposent désormais de tous les moyens nécessaires à la conception et a la mise en œuvre des plans d'aménagements des pêcheries.
Faute d'expertise de l'union des Comores déplore cependant le fait de ne pas avoir fait évoluer le cadre légal et réglementaire nécessaire a l'application de la loi de 2007 portant code des pêches et de l'aquaculture de l'union des Comores.

L'UE note par ailleurs avec satisfaction les efforts déployés afin d'associer davantage la société civile et les organisations professionnelles pour renforcer notamment leurs capacités de gestion des infrastructures mise a leur disposition.

L'exécution financier indique une excellence capacité d'absorption des fonds alloués à l'appui sectoriel puisque comme chaque année l'ensemble des recettes destinées a la mise en œuvre de la politique de développement du secteur est utilisé.

Un bilan pluriannuel des dépenses sur l'ensemble de la durée du protocole 2005-2010 a été présenté par le responsable administratif et financier du ministre en charge de la pêche.
Considérant l'importance des ressources allouées a l'administration des pêches qui ne disposent pas par ailleurs d'autres ressources budgétaires, l'UE a recommandé que les indicateurs de performance des services de l'administration des pêches bénéficient des ces moyens de fonctionnement soient a l'avenir clairement documentés.

En ce qui concerne le suivi de recommandations et la mise en application des résolutions de la CTOI, l'Union des Comores a indiqué que la question de la fourniture de statistiques suivant échantillonnage et une fréquence d'observation des activités de pêches appropriée était désormais résolue. En revanche, le plan de développement de la flottille n'a pas été transmis dans le délai fixé. Les autorités se réservent encore une période de réflexion et sollicitent une expertise extérieure pour les appuyer. Elles l'indiqueront dans le rapport annuel d'application qui sera prochainement confectionné.

Abordant la question de la lutte contre la pêche illicite Non déclarée et Non réglementée et en particulier la situation des navires de pêche Volo-pas et Corral battant pavillon comorien présumés avoir des activités INN dans les eaux du Sénégal, l'union des Comores a réitéré son ferme engament a participer activement à la lutte contre la pêche INN. Elle a d'ailleurs rappelé sa coopération fructueuse avec l'UE pour poursuivre au tribunal en 2005 des navires INN.

La commission européenne a ensuite présenté le contenu de plusieurs correspondances restées sans réponse appropriée. Elle a attiré l'attention des autorités sur les risques auxquels s'exposait l'union des Comores du fait de l'application du règlement communautaire INN et a exigé de la part des autorités comorienne des mesures immédiates pour démontrer son entière coopération sur ce dossier.

A la lumière des explications fournies par l'UE et considérant les dispositions des articles de la loi comorienne portant code des pêches et de l'aquaculture qui interdisent la pratique d'activités de pêche au-delà des eaux maritimes comoriennes sans titulaire d'une autorisation préalable délivrée par le Ministre en charge de la pêche; les deux départements ministériels concernés chargés respectivement de l'enregistrement des navires et des autorisations de pêche ont décidé d'un commun accord d'informer la société qui gère pour le compte du Ministère en charge des transports l'enregistrement des navires battant pavillon comorien, du retrait immédiat et sans conditions de ces navires registre comorien; de notifier le conseil des Ministres de l'union des Comores des agissements de cette société afin de sensibiliser le gouvernement sur les responsabilités qui incombent l'état de pavillon en vertu des conventions internationales auxquelles l'union des Comores souscrite; de répondre des que possible a la dernière correspondance adressé par l'UE en date du 22 juillet en l'informant des mesures et sanctions prises.

L'UE a rappelé les dispositions du protocole prévoyant le paiement de la contrepartie financière sur un compte unique de Trésor public ouvert auprès de la Banque centrale et a exigé la budgétisation des ressources financières liées a l'accord de partenariat pêche et leur inscription claire et systématique en recette et en dépense dans la loi de fiances. L'UE a également recommandé des procédures et modalités de gestion des fonds simple et transparentes en conformité avec de bonnes pratiques de gestion des finances publiques.

La délégation des Comores a laquelle était associée pour ce point précis de l'ordre du jour le Ministère des fiances en la personne du secrétaire général et du fondé de pouvoir de Trésorier Payeur General, a expliqué

que les difficultés de trésorerie actuellement rencontrées justifient la nécessité de l'ouverture d'un compte spécial. En effet, seule cette solution pragmatique et transitoire pourra permettre au Ministère des finances d'honore ses engagements auprès du Ministère en charge de la pêche qui prévoient notamment selon ses termes du protocole le transfert sur le compte TR5006 du montant alloué a l'appui sectoriel.

L'union des Comores s'est engagées à inscrire au budget 2012 l'ensemble des prévisions de recettes liées a l'accord de Partenariat pêche de l'année 2012(contrepartie financière UE et redevances des armateurs) ainsi que la contrepartie financière de l'UE de l'année d'application 2011 dont l'essentiel du montant serait mobilisé en 2012.

Au rapport d'exécution budgétaire de l'année 2011 sont enregistrés en recette les paiements et redevance des armateurs reçus dans la rubrique recette exceptionnelles et en imprévus les dépenses de transfert qui est effectuée en faveurs du compte TR5006 en 2011.

Afin de documenter les flux financiers ainsi que l'utilisation des fonds dans le respect des procédures de traçabilité des dépenses inscrites au budget de l'Etat, un rapport d'audit de la commission de vérification des comtes aura lieu a la fin de chaque exercice budgétaire 2011, 2012, 2013. Le rapport sera dressé à l'UE au plus tard a la fin de mois de février de l'année suivante.

b) Principes et objectifs inspirant la mise en œuvre des accords:

1) l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la communauté européenne et l'union des Comores du 24 novembre 2004, approuvé par le règlement CE n°1563/2006 du conseil du 5octobre 2006 qui remplace l'accord de pêche entre la Communauté économique européenne et la République fédérale islamique des Comores concernant la pêche au large des Comores entré en vigueur le 20 juillet 1988, établit les principes, règles et procédures suivant :

- la coopération économique, financière, technique et scientifique dans le domaine de la pêche, en vue de l'instauration d'une pêche

responsable dans les eux comoriens pour assurer la conservation et l'exploitation durable des ressources halieutiques et du développement du secteur de la pêche aux Comores.

- Les conditions d'accès des navires de pêches communautaires aux eaux comoriennes
- les modalités de contrôle des pêche dans les eaux comoriennes en vue d'assurer le respect des conditions précitées, l'efficacité des mesures de conservation et de gestion des ressources halieutiques, et la lutte contre la pêche illicite, non réglementée,
- les partenaires entre entreprises visant à développer, dans l'intérêt commun, des activités économiques relevant du domaine de la pêche et des activités qui s'y rattachent.

2) concernant le présent accord

- Les parties s'engagent à promouvoir une pêche responsable dans les eaux comoriennes sur la base des principes de la non-discrimination entre les différentes flottes présentes dans ces eaux, sans préjudice des accords conclus entre pays en développement d'une même région géographique, y compris des accords de réciprocité en matière de pêche.

- Sans préjudice à la souveraineté comorienne, les parties coopèrent en vue de la définition et de la mise en oeuvre d'une politique sectorielle de la pêche dans les eaux comoriennes et entament à ces fins un dialogue politique concernant les réformes nécessaires. Elles s'engagent à ne pas prendre des mesures dans ce domaine sans se consulter préalablement.

- Les parties coopèrent également à la réalisation d'évaluations
Exacte, concomitantes et ex post, tant conjointement qu'à initiative unilatérale, des mesures, programmes et actions mis en oeuvre sur base des dispositions du présent accord.

- Les parties s'engagent à assurer la mise en oeuvre du présent accord selon les principes de la bonne gouvernance économique et sociale.
En particulier, l'emploi de marins locaux à bord des navires communautaires est régi par la déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux

au travail, qui s'applique de plein droit dans le cadre des contrats correspondants et des conditions générales de travail. Il s'agit en particulier de la liberté d'association et de la reconnaissance effective du droit à la négociation collective des travailleurs, et de l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

Section B. Évaluation des accords de pêche entre l'union européenne et les Comores.

a) fondement des accords de pêche

- Le protocole avec l'UE qui été en vigueur de janvier 2005 à décembre 2010 a autorisé l'accès simultané aux eaux comoriennes à un maximum de 40 thoniers senneurs, et de 17 palangriers de surface. En échange de cet accès, l'UE verse 390 000 € annuellement pour l'accès aux eaux comoriennes. En cas de dépassement d'un tonnage de référence de 6 000 tonnes de thon par an, l'UE verse un paiement additionnel proportionnel sur la base de 65 € par tonne de thon. Les navires s'acquittent de frais de licence (3 375 € pour un senneur ; 2 065 € pour un palangrier) correspondant à un niveau de captures (respectivement 96 tonnes et 59 tonnes) calculé sur un coût de 35 €/tonne. Les captures excédentaires à ces seuils donnent lieu à versements complémentaires sur la base de 35 €/tonnes.

L'Accord de Partenariat dans le domaine de la Pêche prévoit que l'UE octroie aux Comores une contribution financière unique définie à partir de deux composantes (accès des navires aux eaux comoriennes d'une part et appui à l'instauration d'une pêche responsable et à l'exploitation durable des ressources halieutiques d'autre part). Le protocole ne prévoit qu'une contribution financière assise sur le seul tonnage de référence. Cette contribution financière doit être affectée à 60 %, soit 234 000 € par an, au développement et à la mise en oeuvre de la politique sectorielle de la pêche aux Comores en vue de l'instauration d'une pêche responsable dans leurs eaux. L'affectation détaillée et l'utilisation de la contribution financière sont suivies au travers d'une matrice établie en partenariat par les deux parties à l'accord définissant objectifs, actions et indicateurs.

D'une façon générale, l'accès des thoniers est plutôt stable depuis la signature du premier protocole alors que les palangriers, autorisés

depuis le quatrième protocole seulement utilisent les possibilités de pêche de manière très variable, signe d'un intérêt encore peu affirmé pour la ZEE comorienne. Le taux d'utilisation des possibilités de pêche de l'accord par les palangriers se situe à 24 % en moyenne sur les six années, avec de très fortes fluctuations interannuelles. L'essentiel de l'activité tient aux navires espagnols. Les navires portugais et français n'ont pas fréquenté les eaux comoriennes.

S'agissant des senneurs, le taux d'utilisation du protocole en cours se situe à 78 % sur les six années, avec un taux d'utilisation à 98 % pour les années 2006, 2007 et 2008. On peut noter une baisse du taux d'utilisation des possibilités de pêche en 2009 et 2010. Ce phénomène s'explique essentiellement par le départ de navires européens vers d'autres océans suite aux actes de piraterie dont sont victimes ces navires.

Sur la période 2005-2009, les quantités pêchées par les senneurs dans la ZEE des Comores ont représenté une moyenne annuelle de 2 800 tonnes représentant 1,1 % de leurs captures dans l'océan indien. La ZEE comorienne est relativement plus importante pour la pêche française que pour la pêche espagnole. Les captures des palangriers dans la ZEE des Comores peuvent être qualifiées d'anecdotiques, culminant à 33 tonnes en 2006 mais étant nulles les autres années.

Les tonnages pêchés sont toujours restés très inférieurs au tonnage de référence de 6 000 tonnes. La meilleure année fut 2006, avec 5 430 tonnes, soit 90 % du tonnage de référence. L'année 2005 a été particulièrement mauvaise en termes de tonnages pêchés 18 % du tonnage de référence, mais cela s'explique facilement par le faible taux d'utilisation des licences cette année-là. En moyenne, le rapport entre les captures et le tonnage de référence est de 47 % par an.

Durant les 5 années écoulées au titre du présent protocole, le gouvernement des Comores a été crédité de 2 778 369 €, soit une moyenne annuelle de 555 673 € variant entre 451 888 € et 639 330 €. Ces paiements intègrent la contribution de l'UE et les coûts d'accès supportés par les armateurs de l'UE. En moyenne 70 % de ces sommes proviennent du budget de l'UE au titre de la contribution prévue sous l'accord.

La valeur totale des captures extraites des eaux comoriennes est estimée à 13,7 M€ entre 2005 et 2009, soit une moyenne annuelle de 2,7 M€.

49,9 % de cette valeur est extraite par la flotte espagnole, 49,1 % par la flotte française et 1 % par le pavillon italien.
L'essentiel de la valeur ajoutée générée par les activités des navires européens est au bénéfice de l'UE. Il n'y a aucun débarquement, transbordement et d'une façon générale aucune opération commerciale conduite par les flottilles de l'UE avec les Comores et il n'y a aucun équipage comorien employé par les armements. La valeur ajoutée en aval générée par la transformation des captures par les conserveries bénéficie essentiellement aux Seychelles, à Madagascar, à Maurice et à la Thaïlande.
L'accord de pêche UE-Comores est un des quatre accords de pêche de l'océan indien. Les stratégies de pêches des flottes de l'UE qui poursuivent une ressource hautement migratoire imposent que les navires aient la possibilité de suivre la ressource où elle se trouve afin de pouvoir la capturer. L'existence de plusieurs accords de pêche dans la zone océan indien non seulement facilite mais est exigée par la nature même de la pêche des espèces concernées. Le rétrécissement de la zone de pêche des navires pratiquant la pêche au thon dans l'océan compte tenu de la piraterie somalienne et de la fermeture des eaux des Chagos renforce l'intérêt de sécuriser l'accès à la zone de pêche des Comores.
Le protocole prévoit des mesures destinées à favoriser l'embarquement de marins comoriens à bord des navires sous accord. Les autorités comoriennes s'accordent pour constater que les navires thoniers n'ont pas respecté les clauses d'embarquement obligatoire des marins comoriens. Cette absence d’embarquement peut être expliquée par l’absence d’équipages professionnels formés au Comores, et par les difficultés d’accéder aux ports du pays.
Aucun produit de la pêche capturé au titre de cet accord n'a été débarqué aux Comores et l'accord n'a pas contribué à fournir le marché national comorien. L'accord n'a aucun impact direct sur la sécurité alimentaire des populations locales. En supportant le développement du secteur de la pêche au travers du partenariat sectoriel, on peut considérer qu'il a un impact positif dérivé mais secondaire sur la sécurité alimentaire des populations.

- Le nouveau protocole valable du 2011 au 2013 devrait être appliqué à titre provisoire, dans l'attente de la procédure d'approbation du Parlement européen.

Conformément à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 218, paragraphe 6, point a), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Parlement est libre de donner ou non son approbation.

En vertu du projet d'accord, les parties s'engagent à promouvoir une pêche responsable dans la zone de pêche des Comores sur la base du principe de non-discrimination entre les différentes flottes pêchant dans la zone de pêche des Comores, tout en favorisant un dialogue politique sur les réformes nécessaires.

Cependant, l'accord ne limite pas la quantité de captures de thon. La contrepartie financière mentionnée dans l'accord comprend un montant annuel de 1.845.750 EUR équivalent à un tonnage de référence annuel fixé à 4.850 tonnes pour 70 navires.

Si la quantité globale des captures effectuées par les navires de l'Union européenne dans les eaux comoriennes dépasse les 4.850 tonnes par an, le montant total de la contrepartie financière annuelle sera augmenté **de 65 Euros** pour chaque tonne: un chiffre dérisoire.

Par ailleurs, l'Union européenne verse un montant spécifique de 300.000 Euros destiné à l´appui au développement de la politique sectorielle des pêches de l'Union des Comores.

Lorsque les quantités capturées par les navires communautaires excèdent les quantités correspondant au double du montant annuel total, le montant qui est dû pour la quantité excédentaire est payé l’année suivante. Pour les pays en voie de développement, cette disposition peut être problématique pour diverses raisons.

L'affectation de ces fonds est un autre point sensible, car ces derniers sont versés aux autorités des Comores et relèvent de leur compétence exclusive.

En conclusion, votre rapporteuse est d'avis que les accords de partenariat dans le secteur de la pêche ne doivent pas se contenter d'être un moyen légal d'autoriser aux navires européens l'accès aux ressources halieutiques des pays tiers. Ils doivent également permettre de promouvoir l’exploitation durable des ressources maritimes. La

contrepartie financière payée par le contribuable européen doit être affectée exclusivement aux objectifs de développement, c'est-à-dire qu'elle doit être dépensée au bénéfice des communautés de pêcheurs, afin d'améliorer leurs conditions de vie, d'assurer des programmes de formation, de garantir la sécurité en mer, et de créer de nouveaux emplois locaux.

C'est pourquoi la commission DEVE est d'avis que les aspects suivants doivent être pris en compte lors de la mise en œuvre de l'accord:

1. La transparence des procédures permettant de comptabiliser les captures totales devrait être améliorée.

2. La probité de l'intégralité des mécanismes face au problème de la corruption devrait être incontestable.

3. La responsabilité du gouvernement local, qui doit garantir l'amélioration des conditions de vie des pêcheurs locaux, devrait être renforcée.

4. Les normes minimales et les conditions définies au niveau régional doivent être respectées.

5. Des rapports réguliers sur la mise en œuvre de l'accord devraient être transmis à l'Union européenne.

La commission du développement invite la commission de la pêche, compétente au fond, à proposer au Parlement de donner son approbation à la conclusion de l'accord.

La commission du développement exprime le souhait que les points suivants soient dûment pris en compte par la Commission européenne et par l'Union des Comores lors de la mise en œuvre de l'accord:

a) la transparence des procédures d'identification des captures totales tout comme les mesures visant à lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) devraient être améliorées afin de développer une pêche responsable et durable;

b) la probité de l'intégralité des mécanismes face au problème de la corruption devrait être incontestable;

c) la responsabilité du gouvernement local, qui doit garantir l'amélioration des conditions de vie des pêcheurs locaux en promouvant notamment la création de petites industries locales de congélation et de transformation des produits de la pêche, devrait être renforcée;

d) les normes minimales et les conditions définies au niveau régional, notamment dans le cadre de la Commission des thons de l'Océan Indien (CTOI), devraient être respectées;

e) des rapports réguliers sur la mise en œuvre de l'accord devraient être transmis à l'Union européenne.

En termes de contenu, les caractéristiques de l'accord sont les suivantes:

Type de la dépense	2011	2012	2013	TOTAL
équivalent tonnage 4850 tonnes/an à 65€/t	315 250€	315 250€	315 250€	945 750€
mise en œuvre de la politique sectorielle de la pêche au Comores	300 000€	300 000€	300 000€	900 000€
TOTAL	615 250€	615 250€	615 250€	**1 845 750€**

Au terme d'une évaluation commune de l'état des stocks, des possibilités de réajuster les quotas de pêche pourront être accordées, dans certaines conditions.

La contrepartie financière versée par l'Union européenne consistera dans les éléments suivants:

- un montant annuel de 315 250 EUR pour des droits de pêche afférents à 4 850 tonnes par an (65 EUR la tonne);

- un montant de 300 000 EUR pour l'appui et la mise en œuvre de la politique sectorielle de pêche aux Comores;

Soit un montant de 615 250 EUR par an.

Soit un montant total de 1 845 750 EUR pour les 3 années de l'accord.

Les captures supplémentaires de thon par des navires de la Communauté ne sont soumises à aucun plafond. Chaque tonne supplémentaire coûtera 65 EUR. Si la quantité des captures effectuées par les navires communautaires dépasse les quantités correspondant au double du montant total annuel, le montant dû pour la quantité excédant cette limite ne sera payé qu'au cours de l'année suivante.

Selon le classement 2010 de Transparency International sur la corruption des États, l'Union des Comores est au 154^{e} rang sur 178 pays. Il importe que la Commission vérifie dans quelle mesure les crédits ont été et vont être utilisés comme convenu avec l'Union des Comores.

C'est pourquoi la commission BUDG est d'avis que les aspects suivants doivent être pris en compte lors de mise en œuvre de l'accord:

· D'évaluer chaque année si les États membres dont les navires opèrent dans le cadre du protocole annexé à l'accord ont respecté les dispositions relatives à la déclaration des captures. Lorsque les dispositions ne sont pas respectées, la Commission devrait refuser les demandes d'autorisation de pêche déposées par ces pays pour l'année suivante.

· De présenter chaque année au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les résultats du programme sectoriel multi annuel décrit à l'article 7 du protocole ainsi que sur le respect par les États membres de l'exigence de déclaration des captures.

· De soumettre, avant l'échéance du protocole ou avant le début des négociations en vue de son éventuel renouvellement, au

Parlement européen et au Conseil, une évaluation ex post du protocole, y compris une analyse coût-bénéfice.

La commission des budgets invite la commission de la pêche, compétente au fond, à proposer au Parlement de donner son approbation à la conclusion de l'accord, et exprime le souhait que les points suivants soient dûment pris en compte par la Commission européenne et par l'Union des Comores lors de la mise en œuvre de l'accord:

a) d'évaluer chaque année si les États membres dont les navires opèrent dans le cadre du protocole annexé à l'accord ont respecté les dispositions relatives à la déclaration des captures. Lorsque les dispositions ne sont pas respectées, la Commission devrait refuser les demandes d'autorisation de pêche déposées par ces pays pour l'année suivante;

b) de présenter chaque année au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les résultats du programme sectoriel multi annuel décrit à l'article 7 du protocole ainsi que sur le respect par les États membres de l'exigence de déclaration des captures;

c) de soumettre au Parlement européen et au Conseil, avant l'échéance du protocole ou avant le début des négociations en vue de son éventuel renouvellement, une évaluation ex post du protocole, y compris une analyse coût-bénéfice.

b) avantages des accords de pêche

L’absence de flotte industrielle nationale capable d’opérer dans la zone ZEE des Comores constitue un handicap majeur tant pour l’amélioration des retombés socio-économiques du secteur pêche que pour une réelle appropriation de cette zone.

La seule alternative pour les Comores consiste à faire recours à des partenaires extérieurs dans le cadre des accords de pêche pour valoriser les ressources de cette zone.

Il convient de signaler que les Comores sont dépourvus de moyens de contrôle et de surveillance en mer, alors que plusieurs Accords de pêche

ont été conclus entre ses pays voisins (Mozambique, Madagascar, Seychelles…), l'UE et d'autres pays asiatiques (Chine, Japon). Dans ces conditions, ces diverses flottes n'ont aucune contrainte d'opérer en même temps dans la ZEE Comorienne.
Ainsi, la conclusion d'accords de pêche constitue, entre autre, pour les Comores une démarche d'officialisation et de législation de potentielle pêche illicite. En adoptant cette forme de partenariat, les Comores arrivent, d'une part à tirer un profit des ressources jusque là inaccessibles et par conséquent apporter certaines devises à son économie.
D'autre part, les Accords de pêche constituent une source de fonds de fonctionnement et d'appui aux institutions comoriennes chargées de la gestion du secteur.

c) INCONVENIENTS DES ACCORDS DE PECHE

La faiblesse des moyens techniques et humains nécessaires pour un contrôle rigoureux de l'application des accords obligent les autorités comoriennes à une totale confiance envers l'UE, quant au respect de ces accords, notamment en matière de quantité pêchée.
En effet, puisque cette dernière jouit d'un monopole d'exploitation de la ZEE Comorienne, aucun autre opérateur extérieur ne pourrait témoigner d'une éventuelle sur capture.
L'inexistence d'infrastructures appropriées de transbordement, d'observateurs scientifiques et marins comoriens à bord des navires européens exclue toutes possibilités de contrôle et donc de confrontation des déclarations de captures fournies par les armateurs européens.
Le plein pouvoir de l'UE lui confère une imposition des règles dans toutes les négociations se traduisant par une dégradation de la compensation financière.
Il y a lieu de constater que la pêche hauturière exercée dans la ZEE des Comores, laquelle devrait accompagner et servir de fer de lance pour la pêche artisanale, a toujours évolué en marge du système halieutique comorien, fixant celui-ci à son sort.

Malgré quelques tentatives d'appuis apportés au secteur par l'UE sous forme de projets de développement, la pêche comorienne n'a que peu évolué et le bilan de ces années d'accords reste donc mitigé.

Conclusion de la 3e partie:

L'exploitation des ressources marine demeure en effet, une menace pour l'environnement marin en général et pour la biodiversité marine et l'intégrité de l'écosystème en particulier, malgré une diplomatie environnementale active et un nombre impressionnant de convention. La réalité qui prévaut est que d'une part l'Etat comorien hésite à s'engager effectivement dans une politique de protection globale du milieu marin vu les enjeux socio-économiques que représente l'exploitation des ressources marine pour eux, les conventions sont inadaptés pour la préservation des ressources Marines. C'est pourquoi il nous est apparu nécessaire dans notre analyse de fournir des pistes pour un cadre juridique international propice a l'exploitation des ressources marines.

Conclusion Générale

Parvenu au terme de notre sujet de recherche intitulé le (Comores et le droit international de la mer), il nous est important d'exposer a nos lecteurs dans un style claire ce qui est a été notre préoccupation au cours de cette étude.

L'objectif de ce travail de recherche à dégager les trois points qui préoccupent l'état comorien sur l'espace et de faire l'analyse des accords signés avec l'union européenne. En effet, ce travail s'est déroulé autour des préoccupations-ci-après :
Quel est le droit souverain de l'état comorien sur l'espace maritime sous sa souveraineté ?
Quel est l'obligation qui incombe l'état comorien quant au développement de l'environnement marin ?
Quel avenir pour les accords de pêches signées par l'union européenne et les Comores ?
A ces questionnements, les Comores pourraient trouver a ce point un bon fonctionnement de cadre structurel et réglementaire dont les ordonnances focalisent les consignes des Nations unies sur la convention de Montego Bay que son entrée en vigueur en 1994 et sa signature par les Etats de la convention a été une étape importante pour permettre aux Comores de jouir des principes et dispositions internationales en matière d'accord conventionnel.
Nous avisons que les interrogations attaché à l'environnement marin, a la sécurité maritime, la navigation et à la pêche nécessite une notion de fondement que l'Etat comorien devrait se baser.
Ainsi le droit de la mer sera un encadrement novateur et fournira une méthode concrète réalisable.
La législation nationale dans sa loi cadre de 22 juin 1994 relative a l'environnement soutenir par la disposition nationale de l'environnement, assimile toutes les questions adéquate de la Convention Montego Bay.
Malgré les manques de procédure d'évaluation, mais la loi cadre envisage tout les aspects lies a la protection de l'environnement marin. Mais notons que les questions impliquées par la protection de

l’environnement ne peuvent s’arrêter aux frontières des pays .c’est pour des raisons d’efficacité que le droit de l’environnement se développe sous l’impulsion des organisations internationale ou a travers le droit conventionnel bilatéral ou multilatéral.

Les Comores se réfèrent aux instruments juridiques internationaux et régionaux aux niveaux de la pêche pour la gestion des ressources halieutiques. Mais la loi n’intègre pas les aspects relatifs a la pêche pour permettre aux usagers de se conformer a un cadre réglementaire bien défini, ce sont dont donc des contraintes majeures pour une meilleures application de la convention.

ACRONYMES

APC: Autorité Portuaire des Comores
CEE : Communauté Economique Européenne
CMB : Convention de Montego Bay
COI : Commission de l'Océan Indien
CNDRS : Centre National de Recherches scientifique
CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
FAO : Organisation des Nations pour l'alimentation et l'agriculture
FED : Fond économique de développement
FMI : Fond Monétaire International
I**NRAP** : Institut National de recherche pour l'agriculture et la pêche
LEA : Ligue des Etas Arabes
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONU : Organisation des Nations Unies
PCP : Politique Commune de la Pêche
PNAE : Programme Nationale d'Action Environnementale
PNUD : Programme des Nations Unies pour l'Environnement
UE : Union Européenne
ZEE : Zone Economique Exclusive

BIBLIOGRAPHIES

A. ARTICLES ET REVUES

1. **J. BEER-GABEL, les accords de délimitation maritime, dans le processus de délimitation maritime, institut de droit économique de la mer, Ed.Pedone, 2004,pp 323-335.**
2. **F.ALABRUNE, les méthodes de délimitation des espaces maritimes, dans le processus de la délimitation maritime, institut du droit économique de la mer, pedone,2004,pp.286-302**

B. OUVRAGES, MEMOIRES ET THESES

- Annuaire français de droit international
- DALLOZ Action, Droit maritime 2006/2007, éd ; Dalloz, 2006
- L .LUCCHINI, M.VOELKEL, DROIT DE LA MER, TOME2
- Mohamed Mmadi Ahamada, vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème SIECLE

Table des matières

DEDICACES 2
REMERCIEMENTS 2
ABSTRAT 3
SOMMAIRES 4

INTRODUCTION GENERALE 6

Première Partie : L'application de la convention Internationale sur le droit de la mer aux Comores. 9
Chapitre 1 : Le régime des espaces maritimes des Comores au regard du respect de la convention de 1982 sur le droit de la mer. 9
Section A. Droit International relatif aux espaces maritimes des Comores 9
a) la limite de la mer territoriale des Comores 9
b) La ZEE 14
c) Eaux Intérieures 18
Section B. Le Contexte international: les difficultés d'application du droit international. 19
a) au plan environnemental 19
b) au plan de l'activité de pêche 21
c) au plan de transport maritime 22

Chapitre 2 : La Délimitation des espaces maritimes des Comores avec les pays voisins du Canal de Mozambique. 23
Section A. accords de délimitation de frontière maritime entre les trois pays et les méthodes utilisées pour délimiter les zones maritimes. 24
a) accords entre Comores-Mozambique, Comores- Tanzanie, Comores-Seychelles 24
b) la méthode équidistante et l'équité 25
c) l'utilité des convections internationales dans la délimitation des frontières maritimes. 27
Section B: Enjeux géopolitiques internationales de la délimitation des frontières maritimes aux Comores. 30
a) le canal de Mozambique comme passage stratégique 30
b) l'ile comorienne de Mayotte au cœur des revendications politiques 39
c) la présence de la France dans l'océan indien 53

Deuxième Partie : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN ET SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME AUX COMORES 63

Chapitre 1. Le dispositif juridique pour la protection du milieu marin 63
Section A: Compétence de l'Etat et coopération régional en matière de protection de l'environnement marin. 63
a) la convention sur la diversité biologique(CBD) 63
b) la convention de Genève sur la haute mer 72
c) la convention de Nairobi pour la protection de l'environnement marin 75

Section B : lutte contre la pollution des mers 78
a) La pollution par les navires 79
b) La pollution par les hydrocarbures 80
c) La pollution par immersion 80
Chapitre 2. Sécurité de la navigation maritime et lutte contre la piraterie 81
Section A. Les compétences de l'Etat en matière de sécurité et de la navigation. 82
a) les compétences en tant qu'état côtier 82
b) les compétences en tant qu'Etat de pavillon 83
c) les compétences en tant qu'Etat de port 84
Section B. Navigation maritime et lutte contre la piraterie aux Comores. 85
a) le cadre juridique traditionnel de la piraterie aux Comores 85
b) les Comores face à l'avènement du code de conduite de Djibouti 89

TROISIEME PARTIE. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARITIMES AUX COMORES. 98
Chapitre 1. Le contexte actuel de l'exploitation des ressources halieutiques aux Comores. 98
Section A. le secteur de la pêche aux Comores. **99**
a) Ressources halieutiques aux Comores 99
b) Perspectives des secteurs halieutiques aux Comores 102
c) Les difficultés liées à l'exploitation des ressources marines 107
Section B. Gestion durable des ressources halieutiques. 111
a) développement du secteur de la pêche 111
b) gestion de la pêche 112
c) les difficultés liées à la recherche scientifique 115
Chapitre 2. Les accords de pêches signées par les Comores 117
Section A. enjeux des accords**. 119**
a) dispositifs générales 119
b) principes et objectifs inspirant la mise en œuvre des accords 124
Section B. Évaluation des accords de pêche entre l'union européenne et les Comores**. 126**

a) fondements des accords de pêche 126
b) avantage des accords de pêche 133
c) inconvénients des accords de pêche 134

CONCLUSION GENERALE 136