

LE DROIT DE LA MER :
ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR LE MAROC

LE DROIT DE LA MER : ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR LE MAROC

SOUS LA DIRECTION DE

Dr. MOHAMMED ZAKARIA ABOUDDAHAB

Dr. MILOUD LOUKILI

Dr. HELMUT REIFELD



Konrad
Adenauer
Stiftung

*Publié par
Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.*

© 2018, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc.

*Tous droits réservés.
Toute reproduction intégrale ou partielle ainsi que la diffusion
électronique de cet ouvrage sont interdites sans la permission formelle de
l'éditeur.*

*Avis de non-responsabilité : l'ouvrage est réalisé comme support
pédagogique. En aucun cas il n'est destiné à un usage commercial.*

*Les opinions exprimées dans les articles de cette publication n'engagent
que leurs auteurs respectifs et ne représentent pas nécessairement le
point de vue de la Konrad-Adenauer-Stiftung.*

Editeur pour la Konrad-Adenauer-Stiftung : Dr. Helmut Reifeld

*Auteurs : Miloud Loukili, Mohammed Zakaria Abouddahab, Farid El Bacha,
Naima Hamoumi, Abdelouahed Benabbou, Ali Kairaouani, Abdoulaye
Moumouni Djermaakoye, Nele Matz-Lück, Mohammed Adnane Ouzzine,
Taoufik Marrakchi, Mostafa Boussif, Ahmed Loukili, Mustapha El Khayat,
Khalid Moukrite.*

*Coordinateurs scientifiques du projet : Dr. Miloud Loukili et
Dr. Mohammed Zakaria Abouddahab*

Coordinateur du projet : M. Hassan Naciry

*Mise en pages : Babel com, Rabat, Maroc
Impression : Lawne, Rabat, Maroc*

*Dépôt légal : 2018 MO 0911
ISBN : 978-9920-35-200-0*

Imprimé au Maroc

Edition 2018

SOMMAIRE

- 7** | PRÉSENTATION DU COLLOQUE
Miloud Loukili, Mohammed Zakaria Abouddahab
- 11** | LE MAROC ET LA CONVENTION DE MONTEGO BAY
SUR LE DROIT DE LA MER
Mohammed Zakaria Abouddahab
- 19** | LA CONVENTION INTERNATIONALE DU DROIT DE LA MER
(CNUDUM) : UN LEVIER POUR LA CONNAISSANCE, LA
PROTECTION ET LA VALORISATION DES ESPACES MARINS
DES ÉTATS PARTIES. QUID DE L'ADHÉSION DU MAROC ?
Naima Hamoumi
- 41** | QUELQUES REMARQUES AUTOUR DE LA JURISPRUDENCE
RÉCENTE DU TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA
MER
Ali Kairouani
- 53** | LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LA
CONVENTION DES NATIONS UNIES DE MONTEGO BAY SUR
LE DROIT DE LA MER
Abdoulaye Moumouni Djermakoye
- 77** | RIGHTS OVER MARINE RESOURCES IN CONTESTED
AREAS: FROM DELIMITATION TO JOINT DEVELOPMENT ?
Nele Matz-Lück
- 91** | APERÇU SUR LA DÉLIMITATION DU PLATEAU
CONTINENTAL MAROCAIN DANS L'OCÉAN ATLANTIQUE
Mohammed Adnane Ouzzine
- 125** | L'APPROCHE DU MAROC À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ EN
MÉDITERRANÉE
Taoufik Marrakchi

- 145** | ENJEUX POUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES
DES ÉTATS CÔTIERS AU REGARD DU DROIT DE
LA MER
Mostafa Boussif
- 159** | POLITIQUES ET STRATÉGIES INTELLIGENTES POUR
LE COÛT DU TRANSIT DES PRODUITS PÉTROLIERS :
OPTIMISER ET RÉPONDRE AUX EXIGENCES
DE LA GLOBALISATION ET AUX CONTRAINTES
ENVIRONNEMENTALES
Ahmed Loukili
- 175** | LA MÉDITERRANÉE FACE AUX EFFETS EXTERNES
DU TRAFIC CROISSANT DU TRANSPORT DES
HYDROCARBURES
Mustapha El Khayat
- 189** | LES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES DANS LE
CADRE DES ACCORDS DE PÊCHE CONCLUS PAR LE MAROC
Khalid Moukite
- 205** | LISTE DES AUTEURS

Présentation du colloque

Miloud Loukili, Mohammed Zakaria Abouddahab

Le droit de la mer occupe aujourd'hui une place primordiale dans le corpus juridique international. Droit jeune, progressif et évolutif, il s'est constitué et consolidé peu à peu, notamment à partir des années 50 et plus particulièrement durant les années 80, à l'occasion de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay, en Jamaïque. Ce texte substantiel a été conclu en vertu de la résolution 3067 (XXVIII) adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU en date du 16 novembre 1973.

Sur le plan historique, il est nécessaire de rappeler qu'en 1956 l'ONU a organisé sa première conférence sur le droit de la mer à Genève. Cette conférence a mis au point quatre conventions conclues en 1958. Il s'agit, respectivement, de :

- la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, entrée en vigueur le 10 septembre 1964 ;
- la Convention sur la haute mer, entrée en vigueur le 30 septembre 1962 ;
- la Convention sur le plateau continental, entrée en vigueur le 10 juin 1964 ;
- la *Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques*, entrée en vigueur le 20 mars 1966.

Néanmoins, avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), la Communauté internationale a franchi un pas décisif en parvenant à un accord historique sur un traité international d'ensemble qui, encore aujourd'hui, continue de faire régner l'ordre sur les océans de la planète. A ce jour, le nombre de ratifications de cet important instrument juridique s'élève à 167, après être entré en vigueur le 16 novembre 1994, soit deux années après son adoption. C'est dire les enjeux immenses y relatifs, non seulement au regard des pays dotés

de mer, mais aussi des pays ayant un statut spécifique comme les États enclavés, les pays insulaires ou encore les États dits archipélagiques. Considérée comme la *Constitution des mers et des océans*, la Convention sur le droit de la mer a un vaste spectre d'application qui couvre l'ensemble de l'espace marin et de ses utilisations, y compris la navigation et le survol ; l'exploration et l'exploitation des ressources ; la conservation des ressources biologiques ; la protection et la préservation du milieu marin et la recherche scientifique marine. Outre son important apport sur le plan normatif, la Convention a donné naissance à de nouvelles institutions internationales telles que l'*Autorité internationale des Fonds marins* (Kingston, Jamaïque), le *Tribunal international du droit de la mer* (Hambourg, Allemagne) et la *Commission des limites du plateau continental* (New York, États-Unis).

L'évolution du droit international et la pratique des États en la matière montrent que ceux-ci ont constamment affirmé l'autorité de la Convention en tant que *référentiel* de base dans ce domaine. Plus de trois décennies plus tard, cette Convention garde toute sa vitalité et son *actualité*. De fait, elle n'est pas un instrument statique, fossilisé ou rigide ; elle a déjà connu des modifications pour s'adapter aux nouveaux besoins de la société internationale.

Dans la même optique, il convient de noter que le Maroc a ratifié la Convention de Montego Bay en 2007. Dix ans plus tard, soit en 2017, il devait déterminer l'étendue de sa juridiction maritime, notamment à l'égard de l'Espagne. On en mesure déjà les enjeux en termes juridiques, géopolitiques, économiques...

C'est dire tout l'intérêt d'approfondir la réflexion sur les enjeux et les paris de l'application du droit de la mer dans un monde globalisé. Cette réflexion a été au cœur du colloque international, conjointement organisé par la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales, Agdal, Université Mohammed V de Rabat et la Fondation Konrad Adenauer, le 3 mars 2017 au siège de la même faculté. Cette rencontre scientifique a vu la participation de professeurs, de chercheurs, de praticiens du domaine maritime et d'étudiants.

Tout en étant centré sur le droit de la mer, le colloque était ouvert sur plusieurs disciplines : histoire maritime, géopolitique maritime, économie de la mer, écologie maritime... C'est dire l'approche pluridisciplinaire et le croisement fertile des disciplines que les organisateurs ont privilégiés, et ce dans une perspective ouverte et prospective. Les axes fondamentaux du colloque ont été ventilés de la manière suivante :

- enjeux juridiques et institutionnels ;
- dimensions économiques et préoccupations environnementales ;
- aspects sécuritaires et migratoires.

Les Actes que nous avons l'honneur de présenter ici constituent donc le fruit de ce croisement disciplinaire ô combien riche ! De là l'intérêt des contributions ici regroupées, dont chacune reflète un angle d'attaque particulier.

Au terme de cette présentation, les coordonnateurs scientifiques du colloque voudront remercier tous les participants à cette importante rencontre et toutes les personnes qui se sont investies dans la préparation, l'organisation et le déroulement de ce colloque, fruit d'un partenariat constructif scellé entre la Fondation Konrad Adenauer et la Faculté des Sciences juridiques, économiques et sociales, Agdal. Des remerciements spéciaux vont, tout naturellement, à M. Helmut Reifeld, Représentant-résident de la Fondation Konrad Adenauer à Rabat, et à M. Elhabib Eddaqqaq, doyen de la Faculté des Sciences juridiques, économiques et sociales, Agdal, Université Mohammed V de Rabat.

Le Maroc et la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer

Mohammed Zakaria Abouddahab

Le droit de la mer est une catégorie juridique étendue. Les mers et les océans constituent les trois quarts de la surface du globe terrestre, soit 361,3 millions de kilomètres carrés. Et l'un des principes juridiques du droit international les plus établis n'est autre que la liberté des mers : «*Libe Marum*», principe posé pour la première fois par le grand publiciste hollandais, *Hugo de Grotius* au XVII^e siècle.

D'origine essentiellement maritime, le droit de la mer est constitué par l'ensemble des règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes, c'est-à-dire « les étendues d'eau salée, en communication libre et naturelle » par les sujets du droit international, au premier rang desquels figurent les États.

Traditionnellement, le droit de la mer définit juridiquement les espaces maritimes (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental, haute mer, régimes particuliers des détroits internationaux et des États archipels). Il définit en outre les droits et les devoirs des États dans ces espaces, notamment ceux de la navigation et de l'exploitation des ressources économiques, ainsi que ceux de la protection du milieu marin.

Le Maroc a ratifié la convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 en 2007. Mais, bien avant cette date, le Royaume s'était doté d'une législation en rapport avec le secteur maritime. Il en est ainsi du dahir en date du 31 mars 1919 portant Code de commerce maritime. Après la ratification par le Maroc de la convention précitée, le dahir en question a été mis à jour pour tenir compte de la nouvelle donne¹.

Par définition, la problématique maritime est multidimensionnelle, mettant en exergue plusieurs aspects : physique, énergétique (ressources), climatique, commercial (transport maritime), juridique, réglementaire (gouvernance)... Pour ce qui est de ce dernier aspect, il est nécessaire de nos jours de mettre en place un système global et intégré de gouvernance à même de permettre de renforcer la coopération entre les Etats dans le domaine maritime. La mer est, pour une grande partie, un patrimoine commun de l'humanité.

Concernant le Maroc, rappelons aussi qu'il est un membre actif de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis 1962. Depuis que le Maroc a ratifié la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, une activité normative et institutionnelle s'est mise en branle pour que le pays puisse honorer les engagements y relatifs, bien que le Royaume ait déjà adopté une série de mesures législatives et réglementaires afférents à son milieu marin/maritime.

Dans cette contribution, il ne s'agit pas d'examiner en détail les dispositions de la Convention de Montego Bay, notamment dans l'optique du Maroc, mais seulement d'en dégager quelques éléments saillants que nous considérons comme primordiaux pour le Royaume, et ce, en tenant en considération le fait que celui-ci est tenu de délimiter sa juridiction/espace maritime par rapport à l'Espagne. Pour cela, nous présenterons le texte en deux points fondamentaux.

I. LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER COMME PRINCIPAL CADRE JURIDIQUE MULTILATÉRAL

La Convention de Montego Bay a été signée en 1982². Elle est entrée en vigueur en 1994. Plusieurs de ses articles traitent de la protection du milieu marin. Par exemple, l'article 193 dispose que « les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger le milieu marin ». Et l'article 207 §1 prévoit que « les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du

milieu marin». Une telle stipulation doit conduire les Etats à développer leur administration interne, entre autres en matière d'environnement. La Convention compte 145 parties.

Fondamentalement, la Convention de Montego Bay définit les espaces maritimes, les droits et les devoirs des Etats dans ces espaces, en particulier ceux de la navigation et de l'exploitation des ressources. Le texte détermine aussi les obligations en matière de protection du milieu marin. Dans cette optique, elle a prévu la création du Tribunal international de la mer dont le siège est à Hambourg³. Aux termes de l'article 21 des statuts de ce tribunal : «Le Tribunal est compétent pour tous les différends et toutes les demandes qui lui sont soumis conformément à la Convention et toutes les fois que cela est expressément prévu dans tout autre accord conférant compétence au Tribunal.»

On a fait remarquer que les premières tentatives relatives à la codification du droit de la mer remontent à 1958 grâce aux travaux de la Commission du droit international⁴. C'est ainsi que quatre conventions, entrées en vigueur entre 1962 et 1966, ont été adoptées à l'issue de cette conférence. Elles concernent :

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

Rappelons également qu'en 1970 l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 2749 (XXV), qui a qualifié de «patrimoine mondial» le fond des mers et des océans situés au-delà des limites des juridictions nationales.

La troisième conférence sur le droit de la mer est organisée par l'ONU entre 1973 et 1982. Elle aboutit le 10 décembre 1982 à l'adoption à Montego Bay (Jamaïque) de la Convention des

Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Si son entrée en vigueur n'a eu lieu qu'en novembre 1994, ce n'est qu'après y avoir introduit la modification des dispositions les plus contestées par les pays développés, et ce grâce à un accord obtenu le 29 juillet 1994. Si la Convention a été ratifiée par la plupart des Etats développés, les Etats-Unis ne l'ont pas encore fait.

Pour l'essentiel, la convention précitée prévoit la «compartimentation du droit de la mer». A ce titre, elle ajoute quatre zones maritimes aux zones définies précédemment :

- les eaux archipélagiques ;
- la zone économique exclusive (ZEE) ;
- les détroits navigables ;
- le fond des mers.

A cela s'ajoutent les principes importants définis dans la Convention comme le principe d'équidistance et le principe d'équité. En effet, la jurisprudence de la Cour internationale de justice «a mis en œuvre des délimitations selon les principes équitables. Pour contenter aussi bien les Etats favorables à la délimitation par le recours à la ligne d'équidistance que ceux partisans de l'équité, la Cour internationale de justice trace, *prima facie*, la ligne d'équidistance et corrige le résultat obtenu par le recours aux principes équitables⁵. »

II. LA RATIFICATION DE LA CONVENTION DE MONTEGO BAY PAR LE MAROC ET SES IMPLICATIONS

A l'évidence, le droit de la mer est au centre d'enjeux géopolitiques, lorsque l'on sait qu'il est au carrefour de plusieurs dimensions : économique, politique, historique⁶... Et pour cause, le Royaume du Maroc dispose d'une étendue et d'une façade maritimes larges totalisant, respectivement, environ 1 million de kilomètres carrés et 3500 kilomètres. Il dispose d'une situation maritime singulière dans le monde arabe et en Afrique puisqu'il est le seul à être en même temps méditerranéen et atlantique. Cette situation privilégiée lui confère un statut géostratégique renforcé.

Comme nous l'avons précédemment souligné, le Maroc ne pouvait rester en marge de cette dynamique de réglementation des espaces maritimes, prenant en considération son statut «géo-maritime» privilégié. Cette dynamique se conjugue à plusieurs processus impulsés par le Royaume comme l'adoption du *Plan Haliutis*, la construction du port Tanger Med et le lancement de la construction d'autres ports, dont tout récemment celui de Dakhla⁷... Une telle dynamique nécessite d'outiller le Royaume d'instruments juridiques lui permettant de défendre ses intérêts. Conscient de ces enjeux, le Maroc a ratifié la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer en 2007.

Mais avant d'être partie à ladite Convention, le Maroc recourait à des principes coutumiers, c'est-à-dire à la pratique des Etats en la matière. C'est ainsi qu'il a créé sa zone économique exclusive (ZEE) et, entre autres, conclu avec des Etats des accords de pêche. Ces accords prévoient notamment deux clauses importantes, à savoir «la préservation de la ressource et le soutien au secteur national de la pêche, lui-même en voie de structuration⁸.» En outre, le Maroc a adopté des textes législatifs et réglementaires en rapport avec sa juridiction maritime. Il en est ainsi du dahir du 8 avril 1981 portant promulgation de la loi n° 81 instituant une ZEE de 200 miles marins au large des côtes marocaines.

Cette entreprise de délimitation n'est pas allée sans «heurts» avec le voisin espagnol, au regard du chevauchement des zones maritimes des deux pays. Qui plus est, l'Espagne a décidé, par décret royal en date du 23 janvier 2002, de procéder à une prospection pétrolière *offshore* dans l'espace marin se situant entre Tarfaya et les îles Canaries. Cette décision a empiété sur le plateau continental marocain. Or, l'article 83 de la Convention de Montego Bay recommande la délimitation du plateau continental des Etats dont les côtes se font face par voie d'accord⁹.

Concernant les eaux territoriales du Sud marocain, force est de noter que le principe d'effectivité confère au Royaume le droit d'y définir une ZEE. Ainsi, l'Accord de pêche conclu avec l'Union européenne y trouve un terrain d'application¹⁰.

Le Maroc, en tant qu'Etat côtier, bénéficie, en vertu de la Convention de Montego Bay, dans la ZEE comme dans le plateau continental, du droit d'exploration et d'exploitation des ressources non biologiques du sol et du sous-sol des espaces maritimes sous sa juridiction. En font partie les ressources minérales, le pétrole, le gaz, les minerais...

A part les droits découlant de la Convention, un ensemble d'obligations pèse sur les Etats parties pouvant aller jusqu'au déclenchement de leur responsabilité internationale, notamment pour ce qui est de la pollution maritime. Ainsi, selon l'article 192, les Etats doivent préserver le milieu marin, «prévenir, réduire et maîtriser la pollution» et coopérer aux niveaux régional et international pour réaliser cet objectif.

*
* * *

En somme, le Maroc est dans une dynamique de consolidation de son statut de pays à vocation maritime. Sans qu'il soit encore considéré comme puissance maritime – cela demanderait le déploiement d'efforts considérables sur le plan logistique – le Royaume est sur la voie de l'optimisation de son potentiel maritime, que ce soit en Méditerranée ou dans l'Atlantique : aménagement de plusieurs stations balnéaires, lancement du Plan Halieutis, construction de plusieurs ports en eau profonde... Une fois achevés, ces multiples chantiers doteront le Royaume des leviers majeurs de développement l'érigeant en une véritable puissance maritime au coefficient géopolitique et géostratégique élevé. La ratification de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer en constitue l'un des pas décisifs. Cette ratification devrait être suivie de mesures opérationnelles à même de lui permettre d'en tirer le meilleur parti. C'est dire aussi combien il est nécessaire pour le Maroc de développer et de peaufiner sa compréhension de cet important instrument juridique à vocation multilatérale, surtout dans un esprit de « prospective juridique ».

Le Maroc gagnerait aussi à optimiser certains cadres juridiques de coopération, dans une optique de projection maritime. On peut citer à cet égard la Conférence ministérielle des Etats

africains halieutiques riverains de l’océan Atlantique (COMHAFAT). Organisation subrégionale créée en 1989 et regroupant pour l’heure 22 pays, et dont le siège est à Rabat. La COMHAFAT s’étend du Maroc jusqu’à la Namibie, ce qui en fait une organisation intergouvernementale à fort potentiel géopolitique et géoéconomique, compte tenu de l’importance stratégique de la ressource halieutique. Pour rappel, la Convention fondatrice de la COMHAFAT, libellée officiellement « Convention régionale sur la coopération halieutique entre les Etats africains riverains de l’océan Atlantique », a été adoptée le 5 juillet 1991 à Dakar au Sénégal et est entrée en vigueur en juillet 1995. En 1999, un protocole relatif au cadre institutionnel de cette organisation a été adopté. Ladite convention fixe les domaines et les modalités de la coopération halieutique régionale entre les Etats-membres.

NOTES

- 1 | *D’ailleurs, le Maroc a été réélu au conseil de l’OMI pour un second mandat couvrant la période 2014-2015. La première élection avait eu lieu en 2011. A l’époque, sur les 154 Etats membres de l’OMI votants, le Maroc avait été réélu par 119 voix contre 108. Il était ainsi l’unique pays arabe et d’Afrique du Nord siégeant au sein de ce conseil qui compte 40 pays-membres.*
- 2 | *La première réglementation en rapport avec les océans date de 1958.*
- 3 | *Ce tribunal n’est toutefois devenu opérationnel qu’en 1996.*
- 4 | *Laquelle est un organe subsidiaire de l’Assemblée générale de l’ONU créée en novembre 1947.*
- 5 | *Said Ihrai, « Rapport introductif », in Les Implications juridiques de la ratification de la Convention des Nations Unies, Publications de l’Institut universitaire de la recherche scientifique, Imprimerie El Maârif Al Jadida, Rabat, 2010, p. 15.*
- 6 | *Cf. Jean-Paul Pancraccio, Droit de la mer, 1^{re} édition, Paris, Editions Dalloz, 2010, 520 pages, coll. « Précis ».*
- 7 | *Le Roi Mohammed VI a en effet lancé le projet de construction du port atlantique de Dakhla le 7 novembre 2015, dont le coût de réalisation est estimé à 6 millions de dirhams.*
- 8 | *Said Ihrai, « Rapport introductif », op. cit., p. 17.*
- 9 | *Cf. Abdelkader Lahlou, « Les principes équitables dans la délimitation des espaces maritimes sur la façade atlantique », in Les Implications juridiques de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, op. cit., p. 182.*

10| *Il convient néanmoins* de remarquer que le tribunal relevant de la Cour de justice de l'Union européenne a décidé, dans un arrêt en date du 10 décembre 2015, de suspendre partiellement l'accord sur la libéralisation des produits agricoles, des produits agricoles transformés et des produits de la pêche au motif que ces derniers provenaient du Sahara. Cette décision a provoqué un tollé poussant le Maroc à décider de suspendre tout contact avec les institutions européennes. Néanmoins, le Maroc est revenu sur cette décision en mars 2016, après que des assurances lui aient été données par l'Union européenne.

La convention internationale du droit de la mer (CNUDUM) : un levier pour la connaissance, la protection et la valorisation des espaces marins des Etats parties. Quid de l'adhésion du Maroc ?

Naima Hamoumi

RÉSUMÉ

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM/ United Nations Convention on the law of the sea /UNCLOS)¹ est l'un des plus importants traités internationaux. Sa ratification accorde aux États côtiers le droit de présenter à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies une demande d'extension de leur plateau continental au-delà de 200 miles marins, mais ne dépassant pas les 350 miles, ainsi que l'accès aux activités qui sont menées dans la zone. Par ailleurs, plusieurs dispositions de cette convention sont consacrées à la protection et à la préservation du milieu marin, ainsi qu'à la recherche scientifique et au transfert des techniques marines.

Le Maroc, pays maritime par excellence, qui a ratifié cette convention le 31 juin 2007 est tenu de déposer la demande d'extension au-delà des 200 miles de son plateau continental atlantique avant juin 2017, étayée et argumentée par un dossier scientifique et technique. Ce processus aurait pu être l'occasion de mettre en place un programme national fédérateur permettant de capitaliser le savoir-faire et les moyens nationaux pour l'étude de la marge atlantique. Mais la préparation du dossier scientifique de la demande d'extension du plateau atlantique a été confiée à des entreprises étrangères.

Ce travail a pour objectif de sensibiliser à l'intérêt et à l'urgence d'adopter une stratégie nationale efficiente dans les domaines

de la recherche et de la formation en géosciences marines afin de : 1) faire profiter le Maroc du savoir-faire et de l'expertise universitaires ; 2) rattraper le retard pris en géosciences marines ; 3) face aux enjeux et aux défis d'ordre scientifique, socioéconomique et environnemental qui se posent dans le cadre du réchauffement climatique, de la mondialisation et du choix stratégique national pour un développement économique et humain.

Mots-clés : Convention sur le droit de la mer, extension du plateau continental, recherche scientifique en géosciences marines, Maroc

INTRODUCTION

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM/ United Nations Convention on the law of the sea /UNCLOS)² a été adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Cette convention qui définit les espaces maritimes ainsi que les droits et les devoirs des États parties dans ces espaces en matière de navigation, de préservation et d'exploitation, est l'un des plus importants traités internationaux. En effet, les enjeux pour les États parties sont considérables, en particulier, la ratification de cette convention accorde aux États côtiers, d'une part, le droit de présenter dans un délai de dix ans maximum, une demande d'extension de leur plateau continental au-delà de 200 miles marins, mais ne dépassant pas les 350 miles, appuyée par un dossier scientifique et technique et, d'autre part, l'accès aux activités menées dans la « zone » (haute mer) considérée comme bien de l'humanité. Par ailleurs, elle institue la protection et la préservation du milieu marin et consacre un volet majeur à la recherche scientifique et le transfert des techniques marines. En particulier, elle incite les États parties en voie de développement à promouvoir la recherche scientifique marine et à bénéficier de la coopération scientifique internationale et du transfert des techniques marines.

Cette convention est entrée en vigueur au Maroc le 31 juin 2007³ après signature le 10 décembre 1982 et ratification 13 années plus tard (le 31 mai 2007). Le gouvernement marocain est donc tenu de déposer la demande d'extension au-delà des 200 miles de son plateau continental atlantique auprès de la commission du plateau relevant des Nations Unies avant juin 2017, appuyée par un dossier scientifique et technique, sinon il ne pourra pas exercer ses droits sur cette portion du plateau continental.

Ce processus aurait pu donc être l'occasion pour le Maroc de mettre en place un programme national pour la délimitation du plateau continental de la marge atlantique et permettre par la même occasion le renforcement du potentiel humain et matériel et le développement de la recherche scientifique et la formation à la recherche en géosciences marines. Et ce d'autant plus que la délimitation précise du plateau continental doit être faite sur des critères morphologiques, bathymétriques, géologiques et géophysiques. Cependant, les géoscientistes marins universitaires nationaux n'ont pas été associés à la préparation du dossier scientifique et technique permettant d'appuyer la demande d'extension, et aucun programme national pour l'étude de la marge atlantique n'a été mis en œuvre à cet effet. La préparation du dossier scientifique a été confiée à des entreprises étrangères.

Ce n'est d'ailleurs pas la seule opportunité pour la promotion et le développement des géosciences marines qui a été ratée. Malgré une vocation maritime favorisée par une situation géographique exceptionnelle, l'existence d'une expertise et d'un savoir-faire à l'université, aucune stratégie nationale pour la recherche et la formation en géosciences marines n'a été adoptée. De ce fait, le Maroc souffre d'un retard considérable dans ce domaine, et il y a une méconnaissance de la géologie et du fonctionnement de ses espaces maritimes qui représentent une ressource naturelle inestimable et contribuent largement à l'économie du Royaume. De plus, ces espaces maritimes, dont certains écosystèmes sont dans un état de dégradation avancé, sont menacés par des risques naturels et anthropiques sérieux. Face aux enjeux et défis qui se posent dans le cadre

du réchauffement climatique, de la mondialisation et du choix stratégique national pour un développement économique et humain, il devient urgent d'adopter une stratégie nationale efficiente pour la recherche scientifique et la formation à la recherche en géosciences marines.

Cet article, présenté à l'occasion du colloque international sur la convention internationale du droit de la mer, fait suite à d'autres plaidoyers et initiatives entamés depuis les années 90 pour la sensibilisation à l'intérêt et à l'urgence de développer la recherche scientifique et la formation dans le domaine des sciences de la mer, à travers des publications ([1], [2], [3], [4], [5], [6], [7], [8], [9]), le « Plan de développement économique et social national pour la période 1999-2003 » [10] et l'organisation de manifestations scientifiques⁴.

Il se propose, dans une première partie, de souligner les enjeux pour les États parties à la Convention du droit de la mer, à savoir : l'extension de leur plateau continental, l'accès aux activités menées dans la « zone » (haute mer) considérée comme bien de l'humanité, la réglementation de la protection et la préservation du milieu marin et le développement de la recherche scientifique et de la coopération scientifique internationale. Dans une deuxième partie, il présente le processus de l'adhésion du Maroc ainsi que les contraintes et les faiblesses qui constituent un frein pour le développement des géosciences marines et pour une meilleure connaissance et une valorisation des espaces maritimes marocains. Enfin, il réitère des recommandations pour l'adoption d'une stratégie nationale pour une gestion efficiente des espaces maritimes.

LES ENJEUX CONSIDÉRABLES POUR LES ÉTATS PARTIES

La convention du droit de la mer définit les espaces maritimes, le régime particulier des détroits internationaux, des îles et des États archipels, ainsi que les droits et les devoirs des États parties dans ces espaces en matière de navigation, de préservation et d'exploitation. Les espaces maritimes définis (fig. 1) sont :

- les eaux intérieures (baies, rades, estuaires) ;
- la mer territoriale correspondant à la zone située depuis la ligne de base de l'État jusqu'à 12 milles nautiques (22 km maximum) de l'État riverain ;
- la zone contiguë située entre 12 et 24 milles (soit 44 km) ;
- la zone économique exclusive (ZEE) entre la ligne de base de l'État et 200 milles (370 km) ;
- le plateau continental qui constitue le prolongement naturel sous la mer du territoire terrestre (croûte continentale) de l'État côtier ;
- la haute mer au-delà du plateau continental, dénommée la « zone » dont les fonds marins et leur sous-sol n'appartiennent à personne et ne sont pas soumis à la juridiction des États.

La convention du droit de la mer constitue l'un des plus importants traités internationaux. En effet, les enjeux sont considérables pour les États parties car sa ratification leur accorde le droit d'étendre leur plateau continental au-delà de 200 milles marins et d'y exercer des droits souverains relatifs à l'exploitation et l'exploration des ressources naturelles (Partie VI). De plus, elle institue l'accès à la zone internationale des fonds marins qui s'étend au-delà des marges continentales et à ses ressources (articles 136, 140 et 148). Cette zone internationale et ses ressources sont considérées comme le patrimoine commun de l'humanité, qui doit être utilisé et exploité dans l'intérêt de l'humanité. Les avantages financiers et économiques qui en découlent sont partagés équitablement, et les États en développement sont encouragés à participer aux activités qui y sont menées.

Par ailleurs, plusieurs dispositions de cette convention (Partie XI et Partie XII) sont consacrées à la protection et à la préservation du milieu marin. En particulier, elle institue : 1) l'obligation générale pour les États de protéger et préserver le milieu marin (art. 192) ; 2) la protection de la « zone » et des ressources naturelles (flore et faune), ainsi que la prévention et la lutte contre la pollution marine et les autres risques (art. 145) ; 3) le droit souverain des États d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin

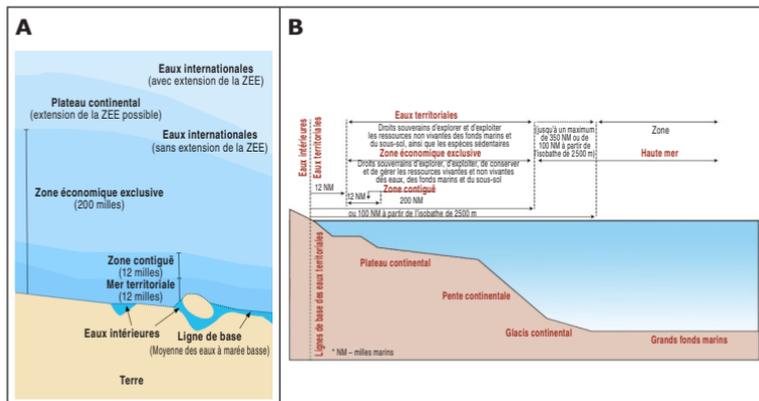
(art. 193) ; 4) les mesures à prendre par les États pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution.

Enfin, la convention accorde une place très importante aux volets recherche scientifique et coopération scientifique internationale. En plus des nombreuses dispositions qui invoquent et ou sous-entendent la promotion et le développement de la recherche scientifique marine pour la délimitation du plateau et la préservation du milieu marin et de ses ressources naturelles, deux parties de la convention sont consacrées au développement de la recherche scientifique (Partie XIII) et au transfert des techniques marines (Partie XIV).

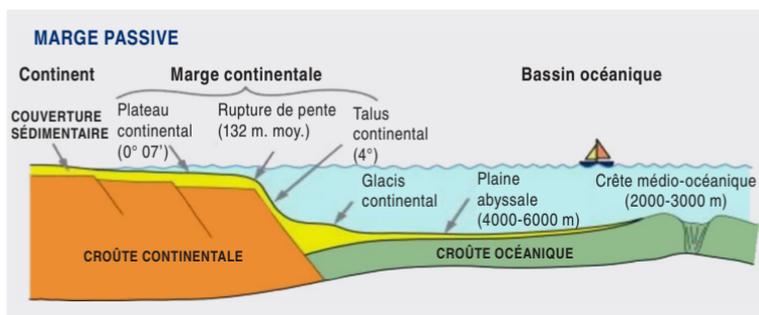
1. Extension du plateau continental

La convention internationale du droit de la mer reconnaît aux États côtiers le droit d'adopter une zone économique exclusive (ZEE) sur une distance de 200 miles marins à partir de la ligne de base. Sa ratification leur accorde le droit de présenter à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies, dans un délai de dix ans maximum, une demande d'extension du plateau continental au-delà de 200 miles marins, mais ne dépassant pas les 350 miles, étayée et justifiée par un argumentaire juridique et scientifique. Les articles 76 à 85 (Partie VI) définissent le plateau continental, les droits et les obligations des États dans cet espace, ainsi que les modalités de son extension qui doit être étayée et justifiée par un argumentaire scientifique basé sur des critères morphologiques, bathymétriques, géologiques et géophysiques.

Conformément aux dispositions de cette convention, la marge continentale constitue le prolongement naturel sous la mer du territoire terrestre (croûte continentale) de l'État côtier. Elle est constituée par le plateau, le talus et le glacis ainsi que leur sous-sol (fig. 2). Le plateau continental comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale et jusqu'au rebord de la marge continentale, et l'État côtier dispose de droits souverains relatifs à l'exploitation et l'exploration des ressources naturelles qui lui sont associées.

Figure 1 : Les zones juridiques de la CNUMD⁵

Le plateau continental juridique s'étend à partir des lignes de base sur 200 milles marins au minimum, même s'il n'y a pas de plateau continental géologique. Dans le cas où le plateau continental naturel excède les 200 milles marins, il s'arrête juridiquement au rebord externe de la marge continentale. Mais en tout état de cause, le plateau continental juridique ne peut s'étendre au-delà d'une distance maximale de 350 milles marins (648 km) à partir de la ligne de base, ou de 100 milles marins (185 km) de l'isobathe 2 500 m (fig. 3). L'État côtier étant libre d'opter pour le critère le plus favorable, à savoir la distance ou la profondeur.

Figure 2 : Schéma d'une marge continentale passive⁶

La démarche instituée pour la délimitation de la limite extérieure du plateau continental consiste tout d'abord à identifier le pied du talus. Ensuite, l'État côtier a le choix entre deux options pour fixer cette limite (fig. 4) :

- la distance de 60 milles marins (11 km) à partir du talus ;
- la formule de l'épaisseur des roches sédimentaires qui consiste à considérer la distance entre un point où l'épaisseur des sédiments du fond correspond au moins à 1 % de la distance depuis le pied du talus continental.

Figure 3 : Définition et principes de délimitation du plateau continental juridique (IFREMER, 2005 [11])⁷

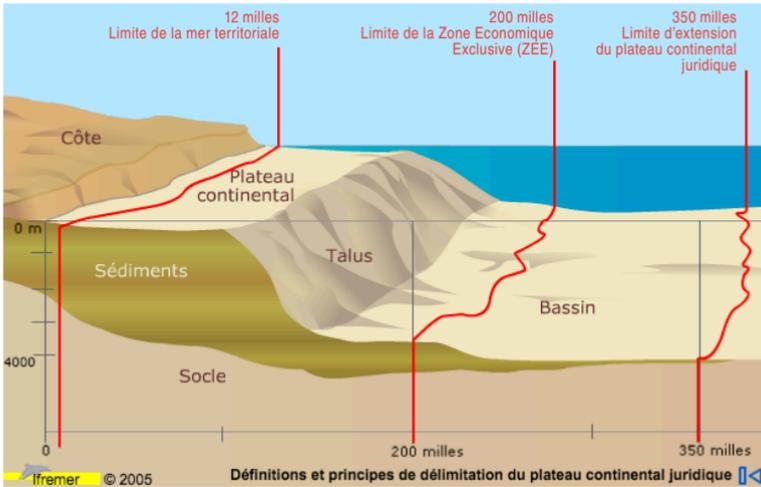
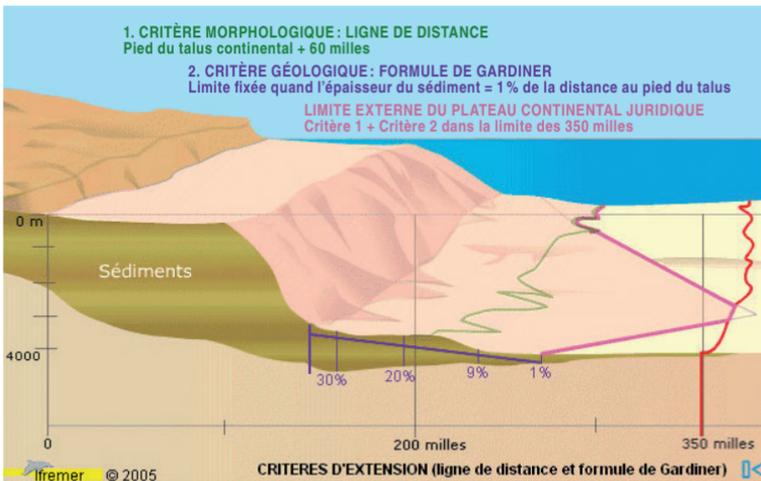


Figure 4 : Schéma sur les critères d'extension du plateau continental élargi (IFREMER, 2005 [12])⁸



2. Le développement et la promotion de la recherche scientifique marine

La recherche scientifique et le transfert des techniques marines constituent un volet majeur de la convention. Ils sont consacrés dans les parties XIII et XIV et dans des dispositions des parties XI et XII. Dans sa partie XIII, la convention encourage toute recherche scientifique fondamentale ou appliquée qui vise l'amélioration des connaissances sur les ressources vivantes et non vivantes. En particulier, les États ont l'obligation de favoriser la recherche scientifique marine (art. 239) menée à des fins exclusivement pacifiques avec des moyens et des méthodes scientifiques appropriées et conformément aux règlements de la convention (art. 240). Ils ont également l'obligation de favoriser la coopération internationale en matière de recherche scientifique marine (art. 242), d'instaurer les conditions favorables (art. 243) et de publier et diffuser les informations et les connaissances (art. 244). Enfin, tous les États ont le droit d'effectuer des recherches scientifiques marines dans la zone (art. 256).

La Partie XIV est consacrée au développement et au transfert des techniques marines dans le cadre de programmes bilatéraux régionaux et multilatéraux de recherche océanique et de mise en valeur des océans. En outre, son article 275 incite les États à favoriser, dans les États côtiers en développement, la création et le renforcement de centres nationaux de recherche.

Par ailleurs, dans sa Partie XI relative à la «zone», l'article 143 stipule que : 1) la recherche scientifique peut être conduite dans la zone par les États parties dans l'intérêt de l'humanité tout entière à des fins pacifiques ; 2) les États parties favorisent la coopération internationale en matière de recherche scientifique en participant à des programmes internationaux et en veillant à ce que les programmes soient élaborés au bénéfice des États en développement et des États moins avancés technologiquement en vue de : renforcer leur potentiel de recherche et de former leur personnel aux techniques et applications de la recherche et en diffusant effectivement les résultats des recherches. L'article 144, quant à lui, est consacré au transfert des

techniques, il stipule que l'autorité prend les mesures pour acquérir les techniques et les connaissances scientifiques relatives aux activités menées dans la zone et pour favoriser et encourager leur transfert aux États en développement.

Enfin, la Partie XII est consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin et de ses ressources. En particulier, les États parties doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents induisant la pollution du milieu marin (art. 199). La surveillance continue des risques de pollution et l'évaluation écologique doivent être menées par des méthodes scientifiques reconnues (art. 204). Ils doivent également : 1) participer aux études et programmes de recherche scientifique et échanger les données sur la pollution marine (art. 200) et 2) établir des critères scientifiques pour l'élaboration des règles, normes et procédures visant à maîtriser la pollution (art. 201). En outre, l'article 202 prévoit l'assistance aux États en développement en matière de sciences et techniques en vue de préserver le milieu marin à travers la promotion de programmes dans les domaines de la science, de l'éducation et de la technique en vue de former le personnel scientifique et technique, faciliter sa participation aux programmes internationaux, fournir le matériel et les facilités nécessaires, accroître ses capacités de fabriquer lui-même ce matériel et fournir les services consultatifs concernant les programmes de recherche de surveillance continue d'éducation, etc., pour l'établissement des évaluations écologiques. L'article 203, quant à lui, prévoit un traitement préférentiel en ce qui concerne les États en développement dans l'allocation de fonds et de moyens d'assistance technique (art. 203).

QUID DE L'ADHÉSION DU MAROC ?

1. Des engagements internationaux et un défi de souveraineté majeur

Le Maroc, pays maritime par excellence, possède une ZEE de 200 miles marins⁹. Il a exprimé son intention de devenir Partie à la CNUDM en la signant dès le 10 décembre 1982, mais il ne

l'a ratifiée que le 31 mai 2007. La convention est ainsi entrée en vigueur au Maroc le 31 juin 2007¹⁰.

Conformément aux dispositions de la Partie VI de cette convention, le gouvernement marocain est donc tenu de déposer auprès de la commission du plateau relevant des Nations Unies sa demande d'extension au-delà des 200 milles de son plateau continental avant juin 2017. Il est à noter que la délimitation maritime dans le détroit de Gibraltar et la mer Méditerranée n'est pas à l'ordre du jour. Dans le cas du détroit de Gibraltar, du fait de ses dimensions modestes (58 kilomètres de longueur et 14,4 à 45 kilomètres de largeur), le Maroc et l'Espagne devraient revendiquer la mer territoriale (12 milles marins) et prévoir dans leur législation nationale le recours à la méthode de l'équidistance. Concernant la mer Méditerranée, la distance entre les 23 États concernés ne dépasse pas le plus souvent 400 milles marins.

La délimitation de l'extension du plateau continental de la marge atlantique argumentée par un dossier scientifique et juridique est donc la seule à l'ordre du jour, et il n'est pas permis de rater ce rendez-vous, car tout État côtier qui ne présente pas sa demande d'extension au-delà des 200 milles ne pourra pas exercer ses droits sur cette portion du plateau continental. Le gouvernement espagnol et le gouvernement du Portugal ont déjà déposé le 11 mai 2009 leur demande d'extension du plateau continental au-delà des 200 milles auprès de la Commission des limites du plateau continental, et la République islamique de Mauritanie a déposé la même année un dossier avec les informations préliminaires. Et ce, bien qu'aucune délimitation maritime entre deux États dont les côtes sont adjacentes ou se font face ne doive être effectuée unilatéralement par l'un de ces États. Il existe bien sûr pour les pays en voie de développement la possibilité de ne présenter dans le délai des dix ans que des informations préliminaires indicatives sur les limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles, une description de l'état d'avancement du dossier et une prévision de la date à laquelle le dossier sera soumis.

Cependant, le Maroc a pris beaucoup de retard dans la préparation du dossier juridique et scientifique relatif à

la demande de l'extension de son plateau continental. La commission nationale sous la présidence du chef du gouvernement n'a été mise en place que fin 2012. L'Office national des hydrocarbures et des mines (ONHYM) qui a été chargé par cette commission de préparer le dossier technique a démarré une étude préliminaire sur l'extension du plateau continental atlantique en 2013 [13]. Il a également lancé des appels d'offres relatifs à l'assistance pour la constitution du dossier marocain sur l'extension du plateau continental atlantique au-delà des 200 milles marins (n° 30-2013 du 8 octobre 2013 et n° 73-2013 du 17 décembre 2013)¹¹. Par la suite, des relevés topographiques ont été effectués par des cabinets spécialisés et des entreprises étrangères entre août 2015 et février 2016, selon la déclaration de la directrice générale de l'ONHYM au forum de la mer en 2016¹². Enfin, un rapport d'information [14] a été transmis en juillet 2015 par la mission marocaine permanente auprès de l'organisation des Nations Unies¹³, dans lequel il est fait une description de l'état d'avancement du dossier. Il est indiqué que les travaux entamés et les résultats préliminaires ont montré que le Maroc pouvait étendre les limites extérieures du plateau continental, et il y est annoncé que le rapport complet conformément à l'article 76 de la convention sera transmis avant le 31 mai 2017.

2. Des enjeux d'ordre: scientifique, socio-économique et environnemental

Le Maroc occupe une situation géographique privilégiée dans le nord-ouest du continent africain qui lui permet d'avoir des façades maritimes totalisant une longueur de près de 3 500 kilomètres, sur trois domaines marins différents : la mer Méditerranée, le détroit de Gibraltar et l'océan Atlantique. Par ailleurs, la surface de sa Zone économique exclusive (ZEE) atteint plus de 1 million de km² [15]. Ces espaces maritimes sous juridiction marocaine constituent un réservoir important pour les ressources vivantes. Ils sont classés parmi les zones les plus poissonneuses à l'échelle mondiale, en particulier ceux de la façade atlantique qui sont le siège d'*upwellings*. En effet, en plus de leur grande richesse spécifique attestée par l'existence de 7 825 espèces, dont 7 136 formes animales

et 689 formes végétales, ils correspondent à des voies de passage pour de nombreuses espèces migratrices d'intérêt écologique et économique [16]. De plus, les écosystèmes du littoral offrent de grandes possibilités pour le développement de l'aquaculture et pour l'exploitation des algues. Par ailleurs, le littoral offre une grande diversité de paysages naturels dont de nombreux écosystèmes sont classés Sites d'intérêt biologique et écologique (SIBE). En plus de ses 174 plages (dont l'étendue varie de quelques dizaines de mètres à plus de 50 kilomètres), il possède des côtes rocheuses (côtes pentées, falaises et caps), des baies, des estuaires, des embouchures, des lagunes et des marais.

Ces espaces, qui représentent une ressource naturelle inestimable et contribuent largement à l'économie du pays (pêche, aquaculture, tourisme, transport, import-export), sont appelés à jouer un rôle plus important à l'avenir. En outre, ces dernières années, les littoraux atlantique et méditerranéen ont connu le développement d'importantes infrastructures portuaires et touristiques et le lancement de nombreux chantiers et programmes d'aménagement.

Les marges atlantique et méditerranéenne présentent également un intérêt scientifique incontestable. En effet, d'une part, elles occupent une position-clé pour la compréhension des phénomènes globaux (tectonique des plaques, climat) et des modèles de circulation océaniques; d'autre part, elles constituent un lieu privilégié pour: 1) la modélisation des plateformes dominées par les courants océaniques, les courants météorologiques et les *upwellings*; 2) l'étude des volcans de boue liés aux hydrates de gaz et les environnements extrêmes qui leur sont associés; 3) la compréhension du mode de genèse et d'évolution des coraux d'eau froide.

En outre, ces espaces sont soumis à des pressions anthropiques importantes en relation avec une urbanisation galopante et souvent anarchique et la prolifération des activités anthropiques dans les zones côtières. La plupart de leurs écosystèmes sont déjà dans un état de dégradation avancé (déséquilibre sédimentaire, pollution). Ils sont soumis également à des

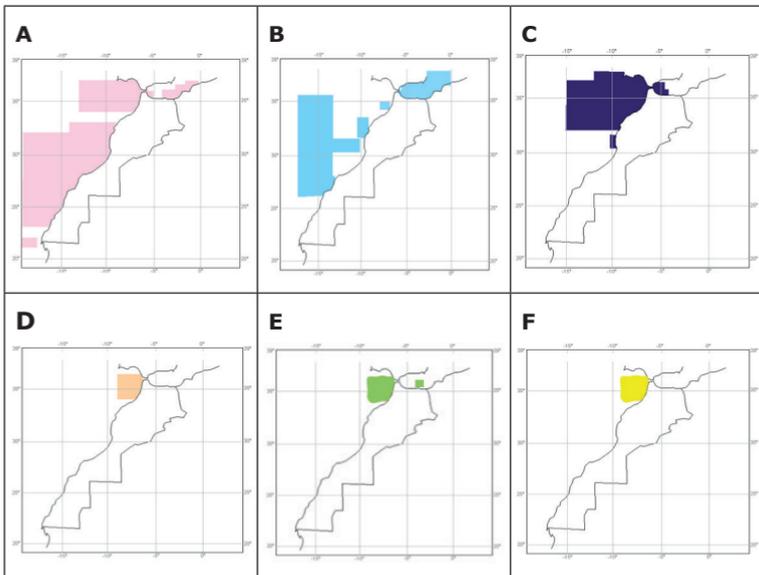
risques naturels sérieux. En effet, d'une part, le contexte géotectonique des marges marocaines et l'existence d'hydrates de gaz dans leur substratum peuvent être à l'origine de séismes, tsunamis, glissements de terrain et volcans de boue ; d'autre part, la hausse du niveau marin, qui est deux fois plus rapide depuis vingt ans, en relation avec le réchauffement climatique enclenché ces dernières et qui se poursuit de manière accélérée selon le GIEC [17], induirait l'inondation et même la disparition des côtes et d'une partie des continents.

Cependant, au niveau du littoral, les études restent localisées dans l'espace et dans le temps, le monitoring à long terme n'est pratiqué que pour la surveillance de la qualité des eaux de baignade. De plus, les travaux sont souvent répétitifs, sans toutefois capitaliser les résultats et les données existantes. Ainsi malgré les nombreuses études réalisées, l'hydrologie et les trajectoires des transits sédimentaires restent méconnues. Il serait donc difficile, dans l'état actuel des connaissances de ces espaces maritimes, qui constituent des zones à haut risque pour les pollutions marines accidentelles, d'avoir une stratégie efficiente de prévention, de lutte et de protection contre les marées noires, malgré l'existence d'un plan d'urgence national. Par ailleurs, les études de faisabilité et les études d'impact n'intègrent pas tous les paramètres nécessaires, comme par exemple le réchauffement climatique et ses conséquences.

Concernant le plateau continental, à l'exception de la marge du détroit de Gibraltar, où les investigations menées dans le cadre du Projet de liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar ont permis l'acquisition d'une bonne connaissance des fonds marins et d'une base de données nationale, dans les autres marges, il y a en général une méconnaissance de l'étendue et de la morphologie détaillée du plateau continental, de la nature lithologique et de la structuration de ses formations géologiques (substratum et couverture sédimentaire), des paramètres de contrôle du fonctionnement et des modèles de circulation ainsi que des ressources non vivantes qui lui sont associées. L'essentiel des travaux effectués a été mené dans le cadre des programmes de recherche scientifique internationaux ou de l'exploration pétrolière. Les données

obtenues dans le cadre des campagnes océanographiques internationales qui se sont déroulées dans les années 70 et 80 sont aujourd'hui pour la plupart dépassées et ne peuvent en aucun cas refléter les facteurs et les processus actuels. En effet, leur collecte n'a pas bénéficié des technologies avancées en matière de positionnement et d'acoustique et a été faite selon un maillage très lâche. De plus, les milieux marins sont des milieux dynamiques en constante évolution. Ainsi, les cartes bathymétriques obtenues d'après les levés de ces campagnes sont peu précises car réalisées essentiellement sur la base de corrélations de points d'échantillonnage souvent très éloignés et non positionnés avec précision. De même, les cartes de répartition des faciès sédimentaires et les modèles de dispersion, qui sont établis selon la même démarche et sans tenir compte de la géométrie des corps sédimentaires (qui ne peut être appréhendée que par l'imagerie acoustique), restent également erronés.

Figure 5: Campagnes européennes organisées entre 1998 et 2014 dans les marges marocaines par : l'Allemagne (A), l'Espagne (B), la France (C), la Grande-Bretagne (D), la Belgique (E) et les Pays-Bas (F)



Les données des campagnes océanographiques récentes, qui sont obtenues avec des techniques de pointe, selon des maillages denses et avec un positionnement très précis, s'intègrent soit dans le cadre de l'exploration pétrolière, et dans ce cas elles sont à caractère confidentiel, soit dans le cadre des programmes de recherche scientifique internationaux (fig. 5) tels que les programmes TTR/UNESCO/IOC¹⁴, ESF Biodiversity MICROSYSYSTEMS¹⁵ et COCARDE¹⁶, et donc, d'une part, elles concernent des secteurs limités et, d'autre part, elles sont stockées dans des laboratoires étrangers.

3. Des opportunités ratées

Ainsi, malgré les engagements internationaux et l'existence d'enjeux d'ordre scientifique, socio-économique et environnemental, force est de constater que près d'un siècle plus tard (les études océanographiques ont démarré au Maroc dès 1921), le Maroc ne dispose toujours pas d'une stratégie nationale pour la recherche scientifique et la formation en sciences marines. Cette absence de vision et de politique est responsable du retard considérable pris en géosciences marines, qui sont pourtant des disciplines incontournables pour la connaissance et la gestion des espaces maritimes.

En effet, bien que les géosciences marines aient été implantées dès les années 70 par les coopérants français à la Faculté des sciences de l'Université Mohammed V de Rabat et que la relève ait pu se faire par les géoscientistes marins marocains ayant bénéficié d'une formation dans les universités étrangères, à nos jours, il y a une méconnaissance du fonctionnement des espaces maritimes, de la géologie et des ressources non vivantes de leurs fonds marins.

Et il ne pouvait pas en être autrement. La majorité des géoscientistes marins universitaires se sont évertués à trouver des créneaux et des moyens pour la recherche et la formation à la recherche, mais dans la plupart des cas leurs travaux sont restés ponctuels et le plus souvent non suffisamment valorisés. D'ailleurs, ils n'ont été que très rarement impliqués

dans les études de faisabilité des grands projets nationaux et encore moins dans la prise de décision. De plus, malgré un savoir-faire et une maîtrise des techniques dans les spécialités des géosciences marines, ces universitaires n'ont jamais pu réussir à développer des programmes conséquents. Les travaux ont été menés en général dans une logique individuelle ou à l'échelle de petites équipes du fait de l'absence de coordination et de planification à l'échelle nationale. De même, du fait de l'atomisation des ressources humaines de cette communauté dont le nombre est déjà très faible, les géoscientistes marins, qui ne représentent que 3,8% du potentiel scientifique national, sont dispersés dans toutes les universités marocaines, même celles des villes non côtières. Cette situation risque de s'aggraver à l'avenir car la relève n'a pas été assurée faute de recrutement dans le système universitaire¹⁷. Par ailleurs, d'une part, il y a un manque crucial d'équipements lourds pour les investigations en mer, en particulier les bateaux océanographiques, et même d'équipements de laboratoire; d'autre part, les universitaires souffrent de la faiblesse – sinon la quasi-inexistence – de moyens pour financer les activités et la valorisation de la recherche. Enfin, le Maroc ne dispose pas d'un centre national d'océanologie. Les deux tentatives qui ont été faites en 1984 et en 1998 pour doter le Maroc d'un tel centre ont toutes avorté malgré les moyens et l'assistance qui auraient pu être accordés à cet effet.

L'adhésion du Maroc à la Convention du droit de la mer aurait pu être l'occasion de mettre en place un programme national fédérateur permettant de capitaliser le savoir-faire et les moyens nationaux pour la délimitation du plateau continental de la marge atlantique et permettre par la même occasion le renforcement du potentiel humain et matériel et le développement de la recherche scientifique et la formation à la recherche en géosciences marines. Cependant, aucune stratégie nationale incluant un programme d'études géologiques et géophysiques de la marge atlantique n'a vu le jour. De plus, l'expertise universitaire marocaine n'a pas été impliquée dans la préparation du dossier scientifique de la demande de l'extension du plateau continental, ni pour le recensement des données existantes, ni pour les études en mer et l'élaboration des documents d'appui du dossier scientifique et technique.

Les universitaires ont pourtant manifesté leur intérêt pour cette question tellement stratégique qui touche aux intérêts du Royaume et à sa souveraineté sur son espace maritime et ses ressources naturelles, et ce à travers des rapports, des articles, des communications et des interventions dans les tables rondes et les congrès ([1], [3], [4], [5]), la feuille de route du Réseau marocain des sciences et ingénieries de la mer (MARSIMER), les médias [2] ou les tribunes [18].

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La convention internationale du droit de la mer, considérée comme l'un des plus importants traités internationaux, est plus que jamais nécessaire face aux évolutions géopolitiques, aux enjeux économiques, au réchauffement climatique et aux risques naturels et anthropiques. Il est satisfaisant que le Maroc, pays maritime par excellence, l'ait ratifiée et qu'il ne ratera pas l'opportunité de l'extension de son plateau continental. Néanmoins, pour une gestion optimale du présent et du futur et afin de faire face aux enjeux majeurs d'ordre scientifique, socio-économique et environnemental, le développement des géosciences marines se pose avec acuité, et l'université marocaine est appelée à y jouer un rôle essentiel, conformément à sa mission. Par conséquent il est vivement recommandé d'adopter une stratégie nationale qui devrait cibler le développement de la recherche et de la formation en géosciences marines.

En effet, en plus de leur intérêt pour la connaissance scientifique des espaces maritimes, les géosciences marines permettront de comprendre et de prédire les impacts des risques naturels : changements climatiques, éruptions volcaniques, séismes, volcans de boue, glissements de terrain, inondations, etc. De plus, leurs applications sont nombreuses :

- prévention et lutte contre la pollution (marine et continentale) et les marées noires ;
- connaissance des fonds pour la pêche et la navigation côtière, et de nombreuses applications (techniques, économiques et touristiques) ;

- connaissance de la structuration, de la nature géologique des fonds marins et de leurs ressources naturelles.

Par ailleurs, le développement des capacités scientifiques du Royaume est nécessaire afin de créer une économie du savoir qui constituera un levier pour l'essor socio-économique à travers la recherche opérationnelle, la création de nouveaux métiers de la mer, l'économie de l'expertise importée et la constitution d'un vivier de compétences capables de faire face à la mondialisation, d'exporter un savoir-faire vers d'autres pays et enfin, de participer aux activités et à l'exploitation des ressources de la « zone¹⁸ ». La richesse d'un pays est d'abord humaine, et c'est par l'investissement dans le capital humain qu'un pays peut se développer et prospérer.

NOTES

- 1 | <http://www.un.org/depts/los/>
- 2 | <http://www.un.org/depts/los/>
- 3 | B.O. n° 5714 du 5 mars 2009, dahir n° 1-04-134 du 17 jourmada I 1429, 23 mai 2008.
- 4 | - *Workshop national « Ensemble pour une gestion intégrée des espaces littoraux et marins marocains », 6 juin 2015, Rabat.*
 - *Atelier national « Pour une gestion intégrée des domaines maritimes marocains », organisé les 23 et 24 novembre 2004, à l'occasion de la Journée mondiale de l'environnement dédiée à l'action pour des mers et des océans sains et vivants.*
 - *Journée nationale « Gestion du domaine maritime : problèmes et solutions », organisée le 11 décembre 1998 à l'occasion de l'année internationale des océans.*
- 5 | A : wikipedia.org/wiki/Géopolitique_des_espaces_maritimes
 B : Dfo-mpo.gc.ca/science/hydrography/UNCLOS
- 6 | Source : *Planète-Terre, Pierre-André Bourque*, in https://wwz.ifremer.fr/grands_fonds/
- 7 | <http://www.ifremer.fr/extraplac>
- 8 | www.extraplac.fr/FR/juridique/critères.php
- 9 | *Dahir portant promulgation de la loi n° 1-81 du 8 avril 1981.*
- 10 | B.O. n° 5714 du 5 mars 2009, dahir n° 1-04-134 du 17 jourmada I 1429, 23 mai 2008.

- 11 | <http://ao.onhym.com/documents/AO%2073%201320ASSISTANCE%20EXPERTS%20SUR%20LE%20PLATEAU%20CONTINENTAL-CPS.pdf>
- 12 | <http://maritimeneews.ma/941-forum-de-la-mer/3989-exclusif-le-maroc-profitera-de-la-delimitation-de-ses-frontieres-maritimes-pour-demander-une-extension-de-son-plateau-contin>
- 13 | www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/prt44_09/mar_re_prt2015.pdf
- 14 | *Programme Training-through-Research, UNESCO/IOC.*
- 15 | *Microbial Diversity and Functionality in Cold-Water coral Reef Ecosystems.*
- 16 | *Cold-Water Carbonate Reservoir systems in Deep Environments.*
- 17 | *La plupart des doctorant-e-s ont intégré le secteur privé, l'enseignement secondaire ou les départements ministériels.*
- 18 | *Telle que définie dans la Convention internationale du droit de la mer (articles 136, 140 et 148).*

RÉFÉRENCES

- [1] Hamoumi N. (2015), « La connaissance géologique des marges océaniques marocaines : état de l'art, intérêt pour la valorisation et l'exploitation durable des ressources marines », communication écrite et orale au Workshop national « Ensemble pour une gestion intégrée des espaces littoraux et marins marocains », 6 juin 2015, Rabat.
- [2] Hamoumi N. (2014), « A quand une stratégie efficiente pour la délimitation du plateau continental marocain ? », *Le Reporter*, juin 2014, <https://www.lereporter.ma/frontieres-maritimes-le-maroc-perdra-t-il-ses-droits/>
- [3] Hamoumi N. (2011), « Les géosciences marines : un outil stratégique non exploité dans les politiques de développement durable au Maroc », Conférence méditerranéenne côtière et maritime, Tanger, Maroc, p. 335-338 (2011), URL <http://www.paralia.fr/cmcm/e02-70-hamoumi.pdf>
- [4] Hamoumi N. (2008 a), « Les sciences de la mer : un outil stratégique pour le développement durable au Maroc », *Revue prospectives universitaires*, n° 1, p. 199-219, Publications de l'Université Mohammed V de Rabat.

- [5] Hamoumi N. (2004), «Les géosciences marines et l'océanographie physique au Maroc: état des lieux, enjeux et défis, stratégie pour une politique de recherche intégrée», communication écrite et orale dans *Atelier national: Pour une gestion intégrée du domaine maritime marocain*, Rabat.
- [6] Hamoumi N. et Irzi Z. (1999), «Les aménagements côtiers: problèmes et enseignements, le cas du littoral méditerranéen oriental», dans *Actes de la 3^e Rencontre hydrodynamique marine 99*, Casa, 12 p.
- [7] Hamoumi N. (1998a), «Démarche analytique pour la connaissance, le suivi et la gestion des environnements littoraux et marins», *Actes de la Journée nationale sur la gestion du domaine maritime: problèmes et solutions*, Rabat.
- [8] Hamoumi N. (1998b), «Les aménagements côtiers: problèmes et enseignements, proposition d'une démarche pour la connaissance et la gestion du littoral», dans *Journées nationales sur «La dégradation du littoral: ensablement et impact sur l'environnement»*, Kénitra.
- [9] Hamoumi N., Jbilou K. et M'hammdi N. (1995), «Les indicateurs sédimentologiques et morphologiques: état des connaissances dans la plateforme atlantique marocaine, techniques d'investigation et intérêts pour la connaissance des modèles de circulation», 30 p., 19 fig., *Actes de l'atelier: Océanographie spatiale: climat et ressources marines dans le Nord-Ouest africain*, CRTS, Rabat.
- [10] Hamoumi N. (1999), «Plan d'action pour la gestion des domaines littoraux et marins», Contribution de l'Université Mohammed V de Rabat au *Plan de développement économique et social national 1999-2000* préparé par le secrétariat d'État chargé de l'Environnement.
- [11] IFREMER (2005), Programme français d'extension du plateau continental EXTRAPLAC, <http://www.ifremer.fr/extraplac>
- [12] IFREMER (2005), Programme français d'extension du plateau continental EXTRAPLAC, www.extraplac.fr/FR/juridique/critères.php

- [13] Office national des hydrocarbures et des mines (ONHYM) (2005), *Rapport d'activité 2012*, [http://docplayer.gr/32248840- Royaume-du-maroc-rapport-annuel-2012-onhym.html](http://docplayer.gr/32248840-Royaume-du-maroc-rapport-annuel-2012-onhym.html)
- [14] Royaume du Maroc (2015), *Rapport d'information sur le plateau continental atlantique du Royaume du Maroc au-delà des 200 miles marins*, juillet 2015, www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/.../Mor2015_preliminaryinfo.pdf
- [15] Ministère des Pêches maritimes et de la Marine marchande (1990), *Le Maroc maritime : guide pratique du secteur maritime*, 945 p.
- [16] Menioui M. (2001), «Biodiversité marine et côtière», dans *Stratégie et plan d'action pour la conservation et l'utilisation de la biodiversité*, Département de l'Environnement/PNUE, p. 1-21.
- [17] Intergovernmental Panel on Climate Change (GIEC) (2014), *5^e rapport sur les changements climatiques et leurs évolutions futures. Partie 1 : les éléments scientifiques*. http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg1/WG1AR5_SummaryVolume
- [18] Loukili M. et Bœuf G., *Appel d'El Jadida* (http://telquel.ma/2015/05/10/cloture-du-forum-mer-lappel-del-jadida_1445812)

Quelques remarques autour de la jurisprudence récente du tribunal international du droit de la mer

Ali Kairouani

« La mer est un espace de rigueur et de liberté. Y perdre la rigueur c'est perdre la liberté. » Victor Hugo¹

Cette maxime de Victor Hugo représente une synthèse parfaite du rôle que peut jouer le Tribunal international du droit de la mer. La Convention des Nations Unies pour le droit de la mer élaborée en 1982 n'est entrée en vigueur que tardivement, le 28 juillet 1996. La convention de Montego Bay innove également en prévoyant, dans sa Partie XV, un système global pour le règlement pacifique des différends, en particulier en vue d'interpréter et d'assurer la correcte application de la CNUDM dans l'esprit de la Charte des Nations Unies. Le tribunal siège à Hambourg en Allemagne dans la ville de Hambourg depuis le 18 octobre 2000, financé en grande partie par la République fédérale d'Allemagne à hauteur de 63 millions d'euros. Il faut souligner que le TIDM est un organe indépendant, ce qui ne l'a pas empêché de conclure un traité avec l'ONU. D'ailleurs, il dispose de statut d'observateur au sein de l'Assemblée générale des Nations Unies. Composé de 21 juges, le tribunal est élu au scrutin secret par les deux tiers des États parties pour un mandat de neuf ans renouvelable tous les trois ans. Les principaux systèmes juridiques y sont représentés grâce à la diversité des juges élus. M. Vladimir Vladimirovich Golitsyn (russe), président du TIDM depuis octobre 2014, a été élu à la majorité des membres du tribunal pour une durée de trois ans renouvelable. Néanmoins, si le principe de spécialité s'applique, le TIDM ne pouvant statuer que sur des différends liés au droit de la mer, il n'est pas le seul pouvant intervenir en la matière. Il faut rappeler que les États membres du TIDM sont au nombre de 168, ce qui lui offre l'adhésion d'une partie de la communauté internationale. La jurisprudence antérieure la plus importante

est l'affaire concernant le navire *Saiga*, du 4 décembre 1997, qui fut la première affaire jugée par le tribunal international du droit de la mer, avec une décision définitive le 1^{er} juillet 1999. 24 affaires furent jugées par la suite². La variété tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif des arrêts rendus par le TIDM conduit à s'interroger sur l'impact de ce droit prétorien dans l'évolution du corpus normatif international et sur la portée de l'interprétation de la convention de Montego Bay par le juge de la mer sur le droit international. En premier lieu, l'étude concernera la production jurisprudentielle à travers la forme et le fond de la procédure juridictionnelle internationale. En second lieu, l'analyse précisera les enseignements qui découlent de la jurisprudence du TIDM, d'une part, à travers l'impact jurisprudentiel sur l'évolution du droit international et, d'autre part, à la lumière de l'interprétation fonctionnelle du juge de Hambourg de la CNUDM.

I. QUELQUES OBSERVATIONS SUR L'ACTIVITÉ JURISPRUDENTIELLE DU TIDM

L'activité jurisprudentielle du Tribunal de Hambourg se décline selon deux formes. D'un côté, à travers les formes de décision que le tribunal peut rendre en raison des différends dans le milieu marin. D'un autre côté, au regard des principes qui se dégagent des décisions rendues par le tribunal.

1. D'un point de vue formel

Le TIDM est susceptible d'être saisi par les États parties à la CNUDM, les organisations internationales et les personnes physiques ou morales tel que cela est prévu par l'article 20 du statut du tribunal³. Il dispose d'une compétence consultative et d'une compétence juridictionnelle qui constituent les deux caractéristiques formelles de ce tribunal international. La première est l'une des activités les plus sollicitées récemment par le tribunal, particulièrement dans le domaine de la pêche illicite en haute mer⁴. Le premier avis rendu date de 2011, à la demande du Conseil de l'Autorité internationale des fonds marins. Il a permis d'aborder lors de son avis rendu le 1^{er} février 2011 la question des responsabilités et obligations des États qui

patronnent des personnes et entités dans le cadre d'activités menées dans la zone, en particulier l'extraction minière dans les grands fonds marins. La Chambre a pu souligner le rôle des États, à savoir « l'obligation de mettre en place les moyens appropriés [...] de faire le maximum » sans que ce soit une obligation de résultat mais une obligation de comportement à leur charge, une « obligation de diligence » variable selon les circonstances⁵. Il ressort ce premier avis de 2011 que la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins revient sur le principe de précaution, pour en retenir son appartenance au droit international coutumier du fait notamment de sa présence dans de multiples traités. En mars 2013, sept pays d'Afrique de l'Ouest font une demande d'avis auprès du TIDM sur la pêche illicite. La commission européenne l'a également saisi pour obtenir un avis dans le domaine de la pêche illicite en haute mer⁶. Un avis a été rendu le 2 avril 2015, qui recommande d'adopter un certain comportement ou une diligence et préconise aux États de gérer durablement les ressources dans la zone économique exclusive. Le principe de précaution est lui aussi rappelé, en tant que règle du droit international coutumier. La compétence *prima facie* du tribunal représente toujours une question cruciale qui déclenche des débats passionnés et passionnants entre les internationalistes : d'après l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le tribunal n'est pas seul compétent pour régler les différends qui surviennent entre États ou autres acteurs de l'ordre juridique international en rapport avec la mer⁷. Il faut rappeler que certains pays tels que l'Argentine, l'Allemagne, l'Angola, l'Italie, le Mexique et la Suisse ont intégré à l'article 287 des déclarations interprétatives simples afin de clarifier le sens suivant : TIDM, CIJ et ensuite tribunal arbitral. Il faut souligner l'absence d'uniformité : pour les pays scandinaves la CIJ est en tête, pour d'autres comme la Belgique l'arbitrage paraît être le meilleur moyen. Pour le Maroc et les États qui n'ont émis aucune déclaration interprétative, l'interprétation fonctionnelle demeure l'unique moyen de déterminer le sens du texte. Toutefois, la CIJ n'a pas compétence dans certains domaines tels que la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires, la mise en liberté des équipages, la prescription de mesures conservatoires et le règlement des différends relatifs aux fonds marins. Il paraît clair que seul le TIDM peut statuer sur ces dernières questions

sans aucun conflit de juridictions internationales apparent. Les questions de la compétence *prima facie* ont été posées à l'occasion de plusieurs affaires, par exemple l'affaire *Saiga* en 1999 et l'affaire *Enrica Lexie* en 2015. Il est même étonnant de voir que le TIDM a engagé un dialogue avec les autres juridictions internationales. Certes, avec la CIJ le dialogue n'est pas encore engagé, mais il l'est avec l'Organisation mondiale du commerce : l'affaire de la viande aux hormones ou l'affaire des organismes génétiquement modifiés. Le nombre d'affaires enregistrées auprès du greffe du TIDM depuis sa création est de 25, ce qui fait environ une affaire et quart par an. L'intervention des experts lors de la procédure contentieuse constitue une spécificité de plus. Il s'agit d'une mesure d'instruction. Aux termes de l'article 11 de l'accord de siège passé entre le TIDM et la RFA en 2004, est un expert « *toute personne appelée à la demande d'une partie à un différend ou du Tribunal à faire une déposition sous forme d'une expertise en raison de ses connaissances, de ses compétences, de son expérience ou de sa formation particulière* ». Les experts sont désignés par le Tribunal à la demande d'une partie ou bien d'office selon l'article 289 de la CNUDM, la demande devant intervenir avant la clôture de la procédure écrite. Cette intervention des experts démontre bien l'importance de la préservation de la mer et de ses ressources dans notre monde actuel. De surcroît, les arrêts rendus ont un dénominateur commun qui consiste à protéger la mer des activités représentant des risques potentiels pour la biodiversité.

2. D'un point de vue substantiel

Il faut relever que d'un point de vue procédural le TIDM reprend les techniques processuelles des juridictions internationales existantes. La connexité a été consacrée par la jurisprudence du TIDM qui reconnaît l'existence d'un lien que doit présenter la demande reconventionnelle avec la demande principale pour être recevable pourvu qu'elle soit en connexité directe avec l'objet de la demande de la partie. Ce fut le cas dans l'affaire du navire *Virginia G Panama c/ Guinée-Bissau*, arrêt rendu le 14 avril 2014⁸. A cet effet, le tribunal, dans le cadre d'une ordonnance du 20 novembre 2012 en réponse à une demande reconventionnelle adressée par la Guinée-Bissau, a consacré cette technique

processuelle. Après la prompt mainlevée de l'immobilisation de navires, affaire *Saiga* en 1999, affaire *Volga* en 2002, affaire *Juno Trader* en 2004, et la mise en liberté de l'équipage, Panama saisit le TIDM d'une demande de mainlevée de l'immobilisation du navire *Virginia G* par la Guinée-Bissau, ainsi que la libération de ses 19 membres d'équipage. Avec les affaires du *Hoshinmaru* et du *Tomimaru* en 2007 (n° 14 et 15)⁹, deux litiges opposent le Japon à la Russie : suite à l'immobilisation de deux navires japonais et l'arrestation de leurs équipages respectifs par les autorités russes, le Japon a saisi le TIDM le 6 juillet 2007. L'affaire de l'*Arctic Sunrise* en 2013 (n° 22) oppose les Pays-Bas à la Russie, suite à l'arraisonnement et l'immobilisation du navire de Greenpeace *Arctic Sunrise* et la détention de son équipage par les autorités russes dans leur zone économique exclusive le 19 septembre 2013. Les mesures conservatoires accompagnent généralement la mesure de prompt mainlevée afin de protéger le navire immobilisé et son équipage : l'affaire *Ara Libertad* Ghana c/ Argentine du 15 décembre 2012, l'affaire de l'*Enrique Lexie* (Italie c/ Inde), ordonnance du 24 août 2015, par laquelle le tribunal accède à la demande de l'Italie d'accorder une suspension de poursuites contre les marins italiens poursuivis en Inde suite à l'incident dans la ZEE, et l'affaire du Ghana c/ La Côte d'Ivoire en avril 2015 relative à la délimitation maritime¹⁰.

Le problème de la nationalité des navires revient aussi, avec comme base juridique l'article 91 de la CNUDM qui laisse les États libres de fixer les conditions d'attribution de la nationalité tout en imposant un lien substantiel entre l'État et le navire pour autoriser ce dernier à battre le pavillon de l'État concerné. La Guinée-Bissau considérait que le navire en question n'était plus de la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines après sa confiscation et qu'ainsi ce dernier n'était plus l'État du pavillon, ce que le TIDM a rejeté.

L'usage de la force en mer est également un thème que le Tribunal international du droit de la mer a eu l'occasion de développer, la convention de Montego Bay étant muette sur le sujet et le droit international préconisant le non-recours à la force, voire un recours adapté aux circonstances de l'espèce. Le TIDM reprend les principes concernant l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires en mer dans le respect de la Charte des Nations Unies.

Le principe de précaution se trouvant aux frontières du droit de la mer et du droit de l'environnement, il sera abordé à plusieurs reprises par le tribunal de Hambourg. Le tribunal va aborder le principe de précaution, invoqué par les requérants, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, dans l'affaire du thon à nageoire bleue, arrêt du 30 juillet 1999, à l'encontre du Japon : à défaut de certitudes scientifiques concernant les moyens d'assurer la conservation de ce poisson, le tribunal incite les parties à agir avec précaution. Dans son premier avis de 2011, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins revient sur le principe de précaution, pour en retenir son appartenance au droit international coutumier du fait notamment de sa présence dans de multiples traités.

Délimitation maritime : si les problèmes de délimitation maritime étaient réservés à la CIJ, les États la connaissant mieux, ce n'est plus tout à fait le cas : deux affaires, en 2012 et 2015, permettent de croire que le pas a été franchi. La première affaire de délimitation dont le tribunal a été saisi, est celle du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Bengale entre le Bangladesh et le Myanmar, arrêt du 14 mars 2012, touchant à la fois à la mer territoriale, à la zone économique exclusive et au plateau continental¹¹. C'est en étudiant la délimitation de ce dernier, au-delà de 200 milles marins, ce qu'aucune autre juridiction internationale n'avait eu à faire auparavant, que le tribunal va apporter des éclaircissements sur la notion de « prolongement naturel » telle qu'elle apparaît à l'article 76 de la CNUDM. Dans cette « zone grise », deux États se partagent la souveraineté, l'un sur le plateau continental et l'autre sur la ZEE. Pour le juge, chacun doit respecter les droits de l'autre ainsi que ses obligations, la conclusion d'accords entre États pouvant en faire partie. La méthode de délimitation qu'il emploie reprend celle de la CIJ, à savoir la méthode « équidistance/ circonstances pertinentes » consacrée dans l'affaire du plateau continental du 20 février 1969, l'affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen en 1993, entre la Norvège et le Danemark, et repris par une décision de la CIJ du 3 février 2009 entre la Roumanie et l'Ukraine sur la délimitation maritime en Mer noire, vérifiant l'absence de disproportion dans l'attribution des espaces maritimes. Les deux États concernés ont d'ailleurs fait part de leur pleine

satisfaction au tribunal pour sa rapidité à rendre l'arrêt et un traitement « juste, équitable et équilibré ». La deuxième affaire de délimitation maritime oppose le Ghana à la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique : une chambre spéciale a été constituée pour connaître du différend, par ordonnance du TIDM du 12 janvier 2015, prenant des mesures conservatoires le 25 avril 2015¹².

II. QUELQUES ENSEIGNEMENTS DE LA JURISPRUDENCE DU TIDM

La jurisprudence rendue par le TIDM permet de constater la participation active du juge de la mer au développement du corpus normatif international. De là l'utilité d'explorer la portée que recèle l'approche interprétative utilisée par le juge de la mer.

1. La contribution du TIDM au développement du droit international

Le tribunal reprendra quelques règles communes au droit international, celle de la régulation de l'usage de la force en mer et les normes relatives à la consécration des droits de l'homme. L'irruption de la notion d'humanité dans la jurisprudence du TIDM fut l'une des premières rencontres entre cette notion et le droit du contentieux international. L'affaire *Saiga* fut le premier jalon dans cette démarche qui visait à harmoniser la jurisprudence du TIDM et celle de la CIJ. Le juge a voulu aligner la jurisprudence du TIDM sur la jurisprudence antérieure de la CPIJ et de la CIJ. Il existe une seconde trouvaille, celle du croisement des jurisprudences par le renvoi à des principes utilisés ou dégagés par la CIJ. L'enchevêtrement normatif est une réalité du système juridique international que le juge de la mer a parfaitement intégré dans ses prises de positions successives. Cette approche a pour objectif de lutter contre la dispersion et l'émiettement normatif jurisprudentiel. Il faut souligner le rôle très positif que remplit parfaitement le TIDM dans la judiciarisation du droit international, en participant activement à la juridictionnalisation du droit international d'une manière cohérente et efficace. Ce constat est inhérent à tous les actes juridictionnels rendus par le tribunal de Hambourg et participe à l'ancrage des

normes individuelles dans le droit international de la mer. La juridictionnalisation étant irrégulière en droit international selon les domaines et les fonctions pour des raisons qui dépendent de l'importance stratégique et économique des secteurs et de la volonté des États. Le tribunal participe à l'évolution du droit international par un apport normatif certain ainsi que par la contribution active à sa fragmentation. On signifie par fragmentation diversification du droit international tel que cela figure dans le rapport de la Commission de droit international sur la fragmentation du droit international dirigé par Marti Koskenniemi¹³. Il ne faut pas confondre fragmentation et émiettement, le second terme participant davantage à l'anarchie normative et à la dilution normative internationale, ce sont deux notions distinctes. La fragmentation ne remet pas en cause la cohérence du système juridique international. Ce qui fut une idée souvent admise en raison du nombre croissant des décisions de justice internationale. Il faut souligner que la fragmentation institutionnelle n'a pas été abordée dans le cadre de rapport de la CDI. De là l'importance à s'intéresser à la relation de l'unité de la fonction de juger internationale et le pluralisme institutionnelle existant en droit international. Cette approche nécessite une réflexion nouvelle afin de mieux appréhender l'impact d'une telle fragmentation sur la stabilité du droit international de la mer. Le Tribunal a d'ailleurs, à ce titre, reçu le Prix pour contribution méritoire au développement, à l'interprétation et à l'application du droit maritime international, le 3 mai 2008, par l'Organisation maritime internationale et l'Institut de droit maritime international. Et le conseiller juridique de l'ONU, M. Nicholas Michel, de noter la création d'une jurisprudence qui a déjà contribué de manière appréciable au développement du droit de la mer international¹⁴. Ces éléments convergent vers une mise à niveau du système juridique international, tout particulièrement dans le domaine du droit de la mer par l'intervention active du juge international.

2. Les conséquences interprétatives du TIDM sur le droit international

L'importance de l'interprétation surgit à cet effet à chaque fois que la corrélation entre les décisions du TIDM et le

droit international public, y compris les arrêts de la CIJ, est évoquée. Certains internationalistes ont déjà utilisé la notion d'interprétation raisonnable adoptée par le juge international pour rendre son verdict¹⁵. L'interprétation détermine le degré de normativité ainsi que l'exactitude du sens contenu de la Convention de Montego. L'interprète représenté par le juge de la mer contribue par sa technique interprétative à la clarification du corpus normatif en cas d'imprécision ou d'opacité normative. Il contribue également à combler les lacunes juridiques contenues dans la CNUDM par le recours au droit international général. Le TIDM s'appuie sur une interprétation basée sur l'article 31 de la Convention de Vienne de 1969 afin d'assurer une bonne mise en œuvre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹⁶. La fragmentation conforte la spécificité du droit de la mer tel que cela se dégage de la jurisprudence du TIDM, tout en se rattachant aux principes fondateurs du droit international public¹⁷. « L'ancienne présidente de la Cour internationale de justice, M^{me} Rosalyn Higgins, lors d'une visite en 2006 au TIDM avait aussi souligné le rôle commun aux deux juridictions, celui d'aboutir à un corpus de droit international élaboré en commun en vue du règlement des différends juridiques internationaux¹⁸. » Le maintien de l'intégrité et de la cohérence du droit international est l'une des principales missions du juge de Hambourg. L'ancienne présidente de la Cour internationale de justice avait déclaré que la CIJ et le TIDM vont œuvrer ensemble pour sauvegarder une cohérence jurisprudentielle internationale. Néanmoins, cette cohérence approximative s'est révélée lorsque la CIJ a employé le critère du raisonnable dans l'affaire de la chasse à la baleine en 2014, alors que le TIDM n'hésite pas à mettre en avant le principe de précaution dans l'affaire du thon à nageoire bleue en 1999, ce qui constitue un point de divergence sur le plan jurisprudentiel. Ce régime spécial est le résultat de l'évolution de la société internationale et de la nécessité d'améliorer les réponses juridiques à donner en cas de problème juridique. Le tribunal, fort de ses vingt ans d'activités, représente une juridiction internationale universelle spécialisée en droit de la mer. Il est difficile aujourd'hui de douter de la capacité créatrice de normes du juge international. Samantha Besson considère pour sa part « la justice internationale comme mode de création de droit international¹⁹ ». Ses décisions sont acceptées et peu contestées, ce qui constitue un gage de neutralité et d'impartialité

à plusieurs égards. Cela consacre également la légitimité dont jouit aujourd'hui le TIDM auprès des États de la communauté internationale. L'appel aux experts par le juge international de la mer s'inscrit dans la liberté de juger en prenant en considération les éléments factuels et contextuels pour rendre une décision idoine. La preuve scientifique représente la base de la preuve juridique ; dès lors, le rôle des experts semble de plus en plus important dans le cadre de la justice internationale de la mer²⁰. L'interprétation du juge prend en considération cette multitude d'éléments, ce qui rend l'usage la CNUDM comme *lex specialis* par rapport au droit international général très récurrent, on peut citer à titre d'exemple le principe de précaution. Une interprétation uniforme de la CNUDM conduit à une normativité en parfaite corrélation avec l'esprit herméneutique du droit international public. La *lex specialis* revêt une importance capitale dans ce domaine très technique avec des exigences spécifiques dans un monde évolutionniste. La fonction de cette *lex specialis* est de délimiter les normes du droit international général pour ce milieu spécifique qu'est celui de la mer. A travers son activité, le TIDM dispose d'un pouvoir de création normative à travers la révélation de la coutume, ce qui fut le cas dans l'affaire du thon à nageoire bleue et qui est réitéré dans son avis de 2011. Par ailleurs, introduire une action devant le Tribunal peut faciliter, et a effectivement facilité, le processus de négociation entre les parties à un différend et les a aidées à parvenir à un règlement à l'amiable, par exemple dans l'affaire du *Chaisiri Reefer 2*.

En un mot, le rôle de gardien de la bonne conduite joué par le Tribunal garantit que la convention est appliquée dans le respect du principe *ex aequo et bono*. Le juge de Hambourg est le principal gardien du patrimoine commun de l'humanité et de l'intérêt de l'humanité dans les relations internationales. Le Tribunal international du droit de la mer constitue l'unique protecteur du patrimoine marin, participant activement par la jurisprudence à développer progressivement un arsenal normatif visant à atteindre cet objectif. Le TIDM, par son interprétation de la CNUDM, a pour principal objectif aujourd'hui de conjuguer la liberté des mers avec un traitement juste et équitable envers les usagers de la mer.

CONCLUSION

Contrairement à l'effet d'annonce opéré au préalable par certains internationalistes, la cacophonie entre les juges internationaux n'a pas eu lieu du fait de la création du TIDM. L'activité prétorienne du TIDM intègre parfaitement les réalités mondiales actuelles à savoir l'anthropocène, les exigences d'une société internationale technologique et les risques d'écocide. Le tribunal réalise un sursaut jurisprudentiel tant sur le plan qualitatif que le sur le plan quantitatif dans le domaine du droit international de la mer. Le système juridictionnel de la mer représente dès lors un atout considérable dans la stabilisation des rapports interétatiques en mer à travers la sauvegarde des principes fondamentaux inscrits dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'ancien président du tribunal de Hambourg, dans son allocution du 9 décembre 2013 devant l'Assemblée générale des Nations Unies, a rappelé que « l'efficacité du mécanisme de règlement pacifique des différends suppose que les responsables gouvernementaux qui, dans leurs capitales, respectives, traitent des questions relatives au droit de la mer, soient pleinement informés du rôle que peut jouer le tribunal », ce qui implique « de transmettre l'information et le savoir à la jeune génération²¹ ».

NOTES

- 1 | V. Hugo, *Œuvres complètes*, Paris, Editions Hachette BNF, 2016.
- 2 | P. Chrestia, « Naissance d'une nouvelle juridiction internationale : l'affaire du navire Saiga devant le Tribunal international du droit de la mer », les Petites affiches, n° 221, novembre 2000, p. 8. Voir aussi P. Chrestia, « Naissance d'une nouvelle juridiction internationale : l'affaire du navire Saiga devant le Tribunal international du droit de la mer, suite et fin », Les petites affiches, n° 222, novembre 2000, p. 5.
- 3 | P. Chrestia, « Naissance d'une nouvelle juridiction internationale : l'affaire du navire Saiga devant le Tribunal international du droit de la mer », les Petites affiches, n° 221, novembre 2000, p. 8. Voir aussi P. Chrestia, « Naissance d'une nouvelle juridiction internationale : l'affaire du navire Saiga devant le Tribunal international du droit de la mer, suite et fin », les Petites affiches, n° 222, novembre 2000, p. 5.
- 4 | J.G. Mahinga, *le Statut du Tribunal international du droit de la mer*, Paris, l'Harmattan, 2015, p. 141.
- 5 | A. Gautier-Gaudebert, « Tribunal international du droit de la mer », *Jurisclasseur de droit international, fascicule 140-30, 1^{er} juin 2015*.

- 6 | *Cour de justice de l'Union européenne, Grande Chambre, 6 octobre 2015, Conseil de l'Union européenne contre Commission européenne, affaire numéro C-73/14, op. cit.*
- 7 | *B. Meranda Metou, le Rôle du juge dans le contentieux international, Bruxelles, Bruylant, 2012, p. 619.*
- 8 | *A.C. Fortas, «TIDM affaire du Virginia G c/ Guinée-Bissau arrêt du 14 avril 2014, Note sous Tribunal international du droit de la mer», Annuaire français de Droit international, 2014, n°60, p. 499-518. P./Weckel, «Chronique de jurisprudence internationale», Revue générale de droit international public, 2014, n°3, p. 703-710.*
- 9 | *S. Hamamoto, «La procédure de prompt mainlevée préjuge-t-elle le fond de la procédure interne de l'État côtier?», Revue générale de droit international public, 2009, n°4, p. 851-871.*
- 10 | *A. Niki, «Cour permanente d'arbitrage, tribunal arbitral», Revue générale de droit international public, 2016, n°3, p. 655-658.*
- 11 | *P. Weckel, «Chronique de jurisprudence internationale», Revue générale de droit international public, 2012, n°3, p. 711-736.*
- 12 | *Il s'agit de la vingt troisième affaire posée devant le TIDM, ce qui constitue un nombre d'affaires en croissance constante. Voir l'ordonnance rendue par TIDM le 25 avril 2015 sur ce sujet sur [www.itlos.org/A23/mesures conservatoires du 25/04/2015](http://www.itlos.org/A23/mesures%20conservatoires%20du%2025/04/2015).*
- 13 | *M. Koskenniemi, Rapport préliminaire sur la Fragmentation du droit international : difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international, Groupe d'étude sur la fragmentation, Commission du droit international, ILC(CVI)/SG/FIL/CRD.1, 2004, p. 1.*
- 14 | *Voir le rapport d'activité de l'Organisation maritime internationale qui recèle plusieurs déclarations de hauts responsables qui se félicitent de l'activité du tribunal.*
- 15 | *O. Corten, l'Utilisation du raisonnable par le juge international, Bruxelles, Bruylant, 1997, p. 40-47.*
- 16 | *P.-M. Dupuy, les Grands textes de droit international public, Paris, Dalloz, 2008, p. 45.*
- 17 | *F. Vallon, la Mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme, Paris, Editions Publibook, 2011, p. 29.*
- 18 | *A. Gautier-Gaudebert, «Tribunal international du droit de la mer», Jurisclasseur de droit international, fascicule 140-30, Lexis-Nexis, 1^{er} juin 2015.*
- 19 | *S. Besson, «De quelques considérations philosophiques sur la justice internationale», le Juge en droit européen et international, Bâle, LGDJ, 2013, p. 25.*
- 20 | *G. Giraudeau, les Différends territoriaux devant le juge international, Boston, Martinus Nijhoff publishers, 2013, p. 545.*
- 21 | https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/yanai/GA_091213_fr.pdf

Les pays en développement sans littoral et la Convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer

Abdoulaye Moumouni Djermakoye

INTRODUCTION

Avec une superficie de 1 267 000 km², le Niger est un vaste pays, situé dans la zone sahélo-saharienne du continent africain. Limité au nord par l'Algérie et la Libye, à l'est par le Tchad, au sud par le Nigéria et le Bénin, à l'ouest par le Burkina Faso et le Mali, les principales caractéristiques du Niger sont les suivantes :

- une pluviométrie faible et inégalement répartie, qui induit des cycles de sécheresse, ponctués de déficits vivriers récurrents, voire de crises alimentaires graves pour les populations et pour les animaux ;
- un phénomène de désertification : contigu au Sahara, le pays concentre de plus en plus les populations dans la bande sud du territoire, où elles s'adonnent à l'agriculture et à l'élevage, principalement ;
- un réseau hydrographique constitué d'un seul cours d'eau permanent, le fleuve Niger, qui traverse le pays sur 550 kilomètres (sur les 4 200 kilomètres de longueur totale), et du lac Tchad, à l'extrême est, que le Niger partage avec le Cameroun, le Nigéria et le Tchad et qui est, hélas, à un niveau très avancé d'assèchement ;
- l'absence de chemin de fer et un réseau routier de faible densité ; le Niger est surtout « enclavé », sans accès direct à la mer ou à l'océan, Niamey, la capitale, étant située à plus de 1 000 kilomètres du port le plus proche, celui de Cotonou au Bénin !

Vous vous posez, certainement et à juste titre, la question de savoir pourquoi, a priori, je choisis d'introduire mon propos par ces indications géographiques concernant la République du Niger ?!

La raison en est toute simple. Comment, en effet, mieux que par l'évocation de l'exemple de mon propre pays – ce pays que j'ai l'avantage de connaître le mieux – puis-je introduire le thème que les organisateurs de ce colloque m'ont demandé de traiter : « Les pays sans littoral et la convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer » ?

Il s'agit, d'ailleurs, d'une communication que j'ai déjà faite, au mois de décembre dernier, dans le cadre d'un colloque organisé à Tanger par le barreau de cette ville sur « Les droits maritimes et portuaires : défis et perspectives ».

Le Niger, mon pays, est donc le prototype le plus complet, j'allais dire le plus achevé, de l'enclavement et des conséquences de toutes sortes qui s'y attachent. Il partage ce statut et la situation de « handicap » qui en résulte avec 42 autres pays, répartis sur au moins quatre des cinq continents du monde : Afghanistan, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bhoutan, Bolivie, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Ethiopie, Hongrie, Kazakhstan, Kirghizistan, Laos, Lesotho, Liechtenstein, Luxembourg, Macédoine, Malawi, Mali, Moldavie, Mongolie, Népal, Niger, Ouganda, Ouzbékistan, Paraguay, République centrafricaine, République tchèque, Rwanda, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Suisse, Swaziland, Tadjikistan, Tchad, Turkménistan, Vatican, Zambie, Zimbabwe, tels sont les 43 *Landlocked Countries*, pays enclavés, pays sans littoral !

A l'exception d'une infime minorité parmi eux, que l'on pourrait considérer comme « développés », « émergents », voire « à revenus intermédiaires », le plus grand nombre de ces pays, 31 au total sur les 43, sont connus, aujourd'hui, dans la nomenclature internationale, singulièrement aux Nations Unies, comme les « pays en développement enclavés » et, selon l'acronyme anglais, comme les LLDC'S, c'est-à-dire, les *Land-locked developing countries* ; leur population totalise quelque 400 millions de personnes !

Ils sont dispersés à travers la planète selon la répartition géographique suivante :

- 15 en Afrique : Botswana, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Swaziland, Tchad, Zambie, Zimbabwe ;
- 10 en Asie : Afghanistan, Bhoutan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, République démocratique populaire lao, Tadjikistan, Turkménistan ;
- 4 en Europe : Arménie, Azerbaïdjan, République de Moldova, ex-République yougoslave de Macédoine ;
- 2 en Amérique du Sud : Bolivie, Paraguay.

En tant que groupe, ils ont le même dénominateur commun : privés d'accès direct aux grandes routes maritimes, ils font partie des pays en développement les plus défavorisés, certains figurant même parmi les pays les moins avancés (PMA). C'est donc, par la force des choses, beaucoup plus sur les pays en développement sans littoral, les « LLDC'S », que portera cette présentation.

Avant d'aller plus loin dans mon propos, et je voudrais m'en excuser, Mesdames et Messieurs, Chers Etudiants, Chers Amis, permettez-moi de m'arrêter un instant pour rendre, ici et maintenant, un hommage posthume à mon Maître (paix à son âme), Feu le Professeur René-Jean Dupuy, qui a été mon professeur de droit international, à la Faculté de droit et à l'Institut du droit de la paix et du développement (IDPD) de l'université de Nice Sophia Antipolis.

C'est grâce aux cours magistraux et aux leçons que le professeur Dupuy m'a dispensés, successivement en troisième et quatrième années de maîtrise (nous étions alors très loin du système LMD, en vigueur aujourd'hui) et en année de DEA, en droit international public et en droit de la mer, que je suis en mesure de me tenir aujourd'hui, devant vous, pour vous entretenir sur « les pays sans littoral et la Convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer » !

Le Professeur Dupuy a même réussi un véritable tour de force ; celui de susciter chez le ressortissant du Niger, pays sans littoral s'il en est, que je suis une véritable passion pour le droit de la mer, à telle enseigne qu'il m'a amené à choisir comme sujet de

mémoire de DEA : « Fleuves internationaux, commissions fluviales et développement : cas de ABN et de l'OMVS » et comme sujet de thèse de doctorat : « Le développement de la République du Niger, État enclavé, dans la perspective du nouveau droit international de la mer », thèse que mes obligations professionnelles de diplomate au service de mon pays ne m'avaient malheureusement pas permis d'achever et de soutenir !

A Marrakech, au mois de novembre dernier, lors du séminaire qu'organisaient conjointement l'Association marocaine de droit constitutionnel (AMDC) et le Conseil national des droits de l'homme (CNDH) et auquel nous prenions part, en marge de la COP22, mon ami le Professeur Miloud Loukili ici présent et moi-même, évoquions avec fierté et nostalgie le souvenir de ce grand Monsieur, ce monstre sacré du droit international que fut notre Maître commun, René-Jean Dupuy, dont la contribution à la codification, à la connaissance, à l'enseignement et à la diffusion du droit de la mer comme composante du droit international public fut inestimable !

Le Professeur Dupuy prit, en effet, une part très active et joua un rôle majeur, au sein de la délégation française comme en dehors de celle-ci, dans le déroulement des travaux de la Troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, depuis le texte composite officieux, dans les multiples versions qui ont caractérisé son lent processus de maturation, jusqu'à son aboutissement final qu'a été l'adoption de la Convention de Montego Bay !

CONNAÎTRE LE DROIT DE LA MER À TRAVERS LA CONVENTION DE MONTEGO BAY

C'est en 1982, à Montego Bay, en Jamaïque, après un très long processus préparatoire, qu'a été enfin défini, pour la première fois, un droit de la mer, avec la signature, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, de la Convention des Nations sur le droit de la mer (CNUDM), qui est entrée en vigueur en 1994. Avant l'adoption de cette convention, 70 % de notre planète n'étaient régis par aucun traité. Mais

les enjeux maritimes, qu'ils concernent les réserves du sous-sol ou halieutiques ou les éventuelles catastrophes maritimes, ont obligé les acteurs mondiaux à se préoccuper de cette problématique.

Les Pays en développement sans littoral (PDSL) ont des besoins et des problèmes particuliers, qui sont liés à leur situation géographique défavorable : pas d'accès à la mer, éloignement et isolement des principaux marchés internationaux et coûts de transport élevés.

Ils sont répartis sur la planète – en Asie, en Afrique, en Amérique latine – et représentent 10% de la population totale du monde en développement. Ils comptent environ 400 millions d'habitants et quelque 40% de la population mondiale vivant avec moins de 1 dollar US par jour, selon des statistiques récentes.

Les PDSL sont parmi les pays les plus marginalisés de l'économie mondiale. Leurs résultats économiques reflètent l'impact direct et indirect de leur position géographique sur leur développement économique et social. Pour ces raisons, les PDSL, qui affichent une croissance économique faible, figurent parmi les pays en développement les plus pauvres, comme l'atteste le fait que 16 des 31 PDSL sont classés dans la catégorie des pays les moins avancés (PMA).

La croissance et le développement des PDSL sont gravement pénalisés par plusieurs facteurs, dont l'absence ou la faiblesse des infrastructures, la faiblesse des capacités institutionnelles et productives, l'exiguïté des marchés intérieurs, l'éloignement et l'isolement des marchés internationaux, la forte vulnérabilité aux chocs externes, la faiblesse de la participation ou de l'intégration effective au système commercial multilatéral, les difficultés à attirer l'investissement étranger direct, la dépendance à l'égard d'un petit nombre de marchés, le manque de diversification et la gamme étroite des produits d'exportation, principalement composés de produits de base et la faible compétitivité.

Il existe, en outre, un rapport direct entre l'éloignement géographique et les coûts de transport. Les PDSL sont, en effet,

les pays qui assument les coûts de transport et de transit les plus élevés au monde. En 2001, les Nations Unies ont reconnu les PDSL comme l'un des groupes de pays ayant des besoins particuliers et ont créé le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement pour leur venir en aide.

Il est nécessaire de rappeler que la situation et les problèmes particuliers des PDSL figurent parmi les préoccupations de l'Assemblée générale des Nations Unies depuis 1957, année où la résolution 1028 (XI) les concernant a été adoptée par consensus. Depuis, ils font l'objet de l'attention de l'ONU, notamment de l'Assemblée générale et d'autres organismes des Nations Unies tels que la CNUCED, ainsi que de plusieurs organisations régionales.

Or, au début du siècle, les besoins des PDSL n'ayant pas été dûment pris en compte et ces pays demeurant parmi les plus pauvres et les plus marginalisés de la planète, il a été décidé de remettre le sujet à l'ordre du jour du Sommet du Millénaire. La Déclaration du Millénaire a donc reconnu les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et a demandé qu'une aide technique et financière accrue leur soit accordée.

Pour s'attaquer aux problèmes rencontrés par les pays sans littoral, une Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit a été organisée, en août 2003, à Almaty (Kazakhstan), où ont été adoptés le Programme d'action et la Déclaration ministérielle d'Almaty.

Le Sommet de 2005 et la Réunion plénière de Haut Niveau de l'Assemblée générale sur les Objectifs du Millénaire, tenue à la soixante-cinquième session de celle-ci, ont reconnu une nouvelle fois les besoins et les problèmes particuliers rencontrés par les PDSL.

De Genève à Montego Bay. C'est en 1958 que la Conférence de Genève codifie pour la première fois le droit international de la mer en quatre conventions, entrées en vigueur entre 1962 et 1966 : la mer territoriale, la haute mer, le plateau continental, la pêche.

Codifié dans des conventions et règlements internationaux, le droit de la mer est, pour ainsi dire, le « code de la route » maritime. C'est en 1973 que l'ONU a initié des travaux sur le droit de la mer, qui se sont achevés le 10 décembre 1982 par la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à Montego Bay (Jamaïque).

Les pays industrialisés, en désaccord sur certaines dispositions importantes de ladite convention, ne parviennent à un accord modificatif qu'en novembre 1994, date à laquelle la convention entrera en vigueur. Adoptée en 1982, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), dite « Convention de Montego Bay », est, pour ainsi dire, la Bible et le Coran des usagers de la mer, auxquels elle vient imposer un ensemble de règles de conduite, de droits et d'obligations.

Bien connaître cette convention, c'est comprendre les règles qui s'imposent à tous les États du monde et les protègent. Elle a été le fruit d'un travail fastidieux qui a abouti à un consensus international sur un sujet ô combien sensible et propice aux contentieux les plus compliqués, un peu comme le serait un « mur de clôture » entre voisins !

Point de cristallisation d'enjeux stratégiques, politiques, militaires et économiques, espace d'exploitation de richesses et moyen de communication entre les continents et les peuples, la mer est un vaste espace de liberté, comme l'a si bien affirmé le grand philosophe Hugo De Groot Grotius, avec son fameux *Mare Liberum*, par opposition à la doctrine *Mare Clausum* ; espace de liberté qu'il s'est très vite révélé essentiel de réglementer.

A qui appartient la mer ? Quels sont les droits et obligations de ceux qui la pratiquent ? Y circulent ? En exploitent les richesses ? Qui peut « gendarmier » les actes illicites commis en mer ? Qui

peut juger les contrevenants? Tels sont, en substance, certains des principaux questionnements que suscite le droit international de la mer et qui trouvent leurs réponses dans la Convention de Montego Bay!

Pour intéressantes que puissent être ces problématiques et tant d'autres, toutes plus pertinentes les unes que les autres, pour une bonne compréhension des enjeux du droit de la mer, il reste qu'elles ne constituent pas le centre d'intérêt de notre propos d'aujourd'hui.

Oui, Mesdames et Messieurs, Chers Etudiants, Chers Amis, c'est plus spécifiquement sur la situation des pays en développement sans littoral que nous allons nous pencher et nous interroger: De quoi s'agit-il?

Les pays en développement sans littoral sont des nations en développement, qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Ils sont, de ce fait, confrontés à un double défi: le développement et l'accès aux marchés internationaux.

Quelles sont les principales contraintes auxquelles sont confrontés les pays en développement sans littoral?

Les pays en développement sans littoral, en tant que Groupe, comptent parmi les nations les plus pauvres du monde. Étant donné les difficultés inhérentes à leur situation géographique, en l'occurrence l'absence d'accès direct au commerce maritime, ces pays se trouvent pénalisés sur la voie du développement, comparativement aux pays disposant d'un littoral et de ports en eau profonde.

L'absence de littoral coïncide presque toujours avec d'autres facteurs tels que l'éloignement des principaux marchés, une topographie difficile et une écologie tropicale ou désertique. En outre, les infrastructures sous-développées, les systèmes logistiques inefficaces et la faible capacité institutionnelle viennent alourdir le handicap géographique, d'où un coût élevé des transactions commerciales.

A ces difficultés s'ajoute le fait que les pays en développement sans littoral sont tributaires de la stabilité politique, de la qualité des infrastructures et du bon fonctionnement institutionnel des pays de transit côtiers. Ces difficultés ont une incidence sur la croissance économique, mais aussi des répercussions majeures sur les aspects sociaux et environnementaux du développement.

Dans 18 pays en développement sans littoral, le produit intérieur brut (PIB) par habitant reste inférieur à 1 000 dollars US. La persistance d'un revenu par habitant aussi faible dans ces pays est à l'origine d'un cercle vicieux : les investissements dans les infrastructures de transport ne sont pas viables, en raison de l'insuffisance de la demande de services de transport, et dans le même temps, l'activité économique est freinée par l'insuffisance des infrastructures.

De ce fait, ces pays manquent des ressources intérieures nécessaires pour investir dans les secteurs sociaux, condition indispensable pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement. En raison de l'absence de littoral, ces pays ont vu s'affaiblir la compétitivité de leurs acteurs économiques nationaux, qui affichent des résultats économiques systématiquement plus mauvais que ceux de leurs voisins, si on prend comme éléments de comparaison le PIB, les flux de l'investissement étranger direct (IED) et le volume des importations et des exportations de marchandises.

Par ailleurs, les économies des pays en développement sans littoral sont caractérisées par des capacités de production limitées et une structure non diversifiée des exportations, typiquement axées sur quelques produits agricoles ou miniers de base, ce qui les rend extrêmement vulnérables face aux chocs extérieurs.

Malgré l'amélioration de leurs performances à l'exportation, les pays en développement sans littoral représentent toujours moins de 1 % du commerce mondial des biens.

Les chiffres montrent que les pays en développement sans littoral continuent de rencontrer davantage de difficultés que les

pays côtiers pour mettre à profit les opportunités commerciales et pour galvaniser les marchés mondiaux en faveur de la croissance et du développement.

Les avancées des réformes des politiques de transport en transit ont réduit les délais aux frontières et les inefficacités, mais des efforts continus sont encore indispensables pour fluidifier et accélérer les échanges commerciaux. Durant la période 2005-2009, le temps moyen pris par les pays en développement sans littoral pour effectuer leurs formalités d'exportation a été réduit de neuf (9) jours, soit 16 %, ce qui est remarquable.

Et le temps moyen requis pour effectuer les formalités d'importation est passé durant la même période de 60 à 52 jours, soit une réduction de 13 %. Mais l'importation dans un pays en développement sans littoral prend au moins une semaine de plus que pour les pays côtiers voisins, et les délais requis peuvent varier grandement, surtout en Afrique et en Asie centrale.

Ces deux régions continuent également d'enregistrer les coûts les plus élevés, en matière d'importations et d'exportations. Au Niger, par exemple, entre le moment de la signature du contrat de vente et celui du chargement des marchandises à bord des navires, un exportateur doit consacrer 59 jours et 3 545 dollars US aux formalités, alors qu'au Bénin, le délai est divisé par deux et le coût financier par trois !

Le programme d'action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral

Ce programme a été adopté en 2003 par les Nations Unies, pour répondre à la prise de conscience croissante par la communauté internationale des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, dans l'atteinte de leurs objectifs de développement.

L'objet du programme d'action est de créer un nouveau cadre mondial pour la mise en place de systèmes de transport

en transit efficaces, compte tenu des intérêts des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit, afin d'aider les pays en développement sans littoral à surmonter les difficultés inhérentes à leur situation géographique et à éliminer la pauvreté et soutenir la croissance économique.

Constatant le lien direct qui existe entre transport, commerce international et croissance économique, le programme d'action d'Almaty vise à une intégration plus complète et plus efficace des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale.

Le Programme a pour objectifs :

- a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport, conformément aux règles applicables du droit international ;
- b) de réduire les coûts et d'améliorer les services, pour que les exportations soient plus compétitives ;
- c) de diminuer les coûts de livraison des importations ;
- d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux ;
- e) de mettre en place un réseau national adéquat ;
- f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route ;
- g) de favoriser l'essor des exportations ;
- h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

Le programme d'action d'Almaty établit un cadre solide et efficace, pour une véritable coopération mondiale en matière de transport en transit, en offrant aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit une solution où tous sont gagnants, contribuant directement à l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le développement.

Le programme d'action d'Almaty identifie cinq (5) domaines prioritaires dans lesquels des actions spécifiques doivent être entreprises par l'ensemble des Parties prenantes, dans le cadre de véritables partenariats entre les pays en développement

sans littoral et de transit et leurs partenaires au développement aux niveaux bilatéral, sous-régional, régional et mondial et de partenariats entre secteur public et secteur privé.

Le droit d'accès à la mer des pays en développement sans littoral est protégé par des conventions internationales, comme la Convention sur la haute mer de 1958 (Genève), la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral de 1965 (New York), la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, consacré à la « Liberté de transit », notamment ses principes de non-discrimination, qui sont au cœur des négociations menées par l'OMC sur la facilitation du commerce.

Certains États enclavés ne disposent pas de côtes comme, par exemple, la Suisse ou la Bolivie. Dans un souci d'équité, la Convention prévoit des règles pour organiser l'accès à la mer de ces États, via les États qui les bordent.

Les États sans littoral bénéficient donc d'une liberté de transit, par tous moyens de transport, à travers les « États de transit ». Lors de ce transit, ni le trafic ni les moyens de transport ne sont soumis à des droits de douane. Les États de transit doivent, en outre, coopérer à la construction et à l'amélioration des moyens de transport nécessaires au transit.

Le droit d'accès des pays en développement sans littoral ne doit pas empiéter sur la souveraineté nationale des pays de transit. La coopération entre les pays sans littoral et leurs voisins de transit, essentielle pour atteindre les objectifs d'Almaty, doit être promue sur la base d'accords et de partenariats mutuellement bénéfiques.

Les pays en développement sans littoral rencontrent des problèmes de politique de transit qui nuisent à la fiabilité, à la rapidité et à la sécurité des transports transfrontières et des réseaux logistiques reliant les pays sans littoral aux ports maritimes.

L'expérience de ces pays montre que les principaux goulots d'étranglement faisant obstacle à la fluidité des flux commerciaux sont la lourdeur et l'inefficacité des réglementations, les restrictions sur les mouvements transfrontaliers des véhicules, le transbordement, les inspections physiques et le débarquement du frêt aux frontières, les inspections injustifiées de marchandises en route, le fait que les normes applicables aux véhicules diffèrent d'un pays à l'autre, le manque de sécurité des conducteurs et du frêt, ainsi que la corruption.

D'après les analyses récentes, l'enclavement rallonge de quatre jours la distribution des exportations par voie terrestre et de neuf jours celle des importations par rapport à des distances équivalentes à l'intérieur d'un pays côtier de transit.

Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, des progrès notables ont été enregistrés dans la révision des cadres réglementaires applicables au transport en transit et au commerce, en vue d'éliminer les inefficacités.

En Asie, au niveau national, certains pays ont pris des mesures pour établir ou renforcer des mécanismes institutionnels visant à coordonner les initiatives de facilitation du transport en transit national. Des commissions nationales chargées de faciliter le commerce et le transport, avec une participation équilibrée des secteurs public et privé, ont été mises en place et soutenues par un nombre croissant de pays en développement sans littoral et de transit.

En Afrique, l'Accord intergouvernemental sur l'harmonisation des règles et normes applicables à la route transafricaine a été développé par la Commission économique pour l'Afrique, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

En Amérique du Sud, l'intégration régionale a été renforcée grâce à la mise en place de l'Union des nations de l'Amérique du Sud, une union intergouvernementale qui regroupe les

différents instruments régionaux. Les commissions économiques régionales s'orientent de plus en plus vers la consolidation et l'harmonisation de leurs politiques et programmes.

Les prix élevés affectent de nombreux pays, mais les pays en développement ne disposant pas d'accès à la mer supportent un fardeau supplémentaire. L'Afghanistan, la République centrafricaine, le Burundi et d'autres pays sans port doivent payer davantage et attendre plus longtemps pour recevoir leurs importations de pétrole, de denrées alimentaires et d'autres produits. Le même problème se pose quant à leurs exportations, avec pour conséquence des échanges commerciaux moindres et une croissance plus lente que leurs voisins ayant accès à la mer.

LE DROIT D'ACCÈS DES ÉTATS SANS LITTORAL À LA MER ET DEPUIS LA MER ET LA LIBERTÉ DE TRANSIT

Aux fins de la Convention, on entend par « État sans littoral » tout État qui ne possède pas de côte maritime, « État de transit » tout État avec ou sans côte maritime, situé entre un État sans littoral et la mer, à travers le territoire duquel passe le trafic en transit, « Trafic en transit » le transit de personnes, de bagages, de biens et de moyens de transport à travers le territoire d'un ou de plusieurs États de transit, lorsque le trajet dans ce territoire, qu'il y ait ou non transbordement, entreposage, rupture de charge ou changement de mode de transport, ne représente qu'une fraction d'un voyage complet, qui commence ou se termine sur le territoire de l'État sans littoral, « Moyens de transport » : i) le matériel ferroviaire roulant, les navires servant à la navigation maritime, lacustre ou fluviale et les véhicules routiers ; ii) lorsque les conditions locales l'exigent, les porteurs et les bêtes de charge. Les États sans littoral et les États de transit peuvent convenir d'inclure dans les moyens de transport les pipelines et les gazoducs et des moyens de transport autres que ceux mentionnés plus haut.

Les États sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer, pour l'exercice des droits prévus dans la Convention,

y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité.

A cette fin, ils jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des États de transit, par tous moyens de transport. Les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit sont convenues entre les États sans littoral et les États de transit concernés par voie d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux. Dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, les États de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités stipulés dans la convention au profit des États sans littoral ne portent en aucune façon atteinte à leurs intérêts légitimes.

Les dispositions de la convention, ainsi que les accords particuliers relatifs à l'exercice du droit d'accès à la mer et depuis la mer, qui prévoient des droits et des facilités en faveur des États sans littoral, en raison de leur situation géographique particulière, sont exclus de l'application de la clause de la nation la plus favorisée.

Le trafic en transit n'est soumis à aucun droit de douane, taxe ou autre redevance, à l'exception des droits perçus pour la prestation de services particuliers en rapport avec ce trafic.

Les moyens de transport en transit et les autres facilités de transit prévus pour l'État sans littoral et utilisés par lui ne sont pas soumis à des taxes ou redevances plus élevées que celles qui sont perçues pour l'utilisation de moyens de transport de l'État de transit.

Pour faciliter le trafic en transit, des zones franches ou d'autres facilités douanières peuvent être prévues aux ports d'entrée et de sortie des États de transit, par voie d'accord entre ces États et les États sans littoral.

Lorsqu'il n'existe pas dans l'État de transit de moyens de transport permettant l'exercice effectif de la liberté de transit, ou lorsque les moyens existants, y compris les installations et

les équipements portuaires, sont inadéquats à quelque égard que ce soit, l'État de transit et l'État sans littoral concerné peuvent coopérer pour en construire ou améliorer ceux qui existent.

L'État de transit prend toutes les mesures appropriées pour éviter les retards ou les difficultés à caractère technique dans l'acheminement du trafic en transit. Les autorités compétentes de l'État de transit et celles de l'État sans littoral coopèrent, en cas de retard ou de difficultés, afin d'en éliminer rapidement les causes.

Les navires battant pavillon d'un État sans littoral jouissent, dans les ports de mer, d'un traitement égal à celui qui est accordé aux autres navires étrangers.

La convention n'implique en aucune façon le retrait de facilités de transit plus étendues que celles qu'elle prévoit, qui auraient été convenues entre des États parties ou accordées par un État partie. De même, la convention n'interdit aucunement aux États parties d'accorder à l'avenir des facilités plus étendues

Un État sans littoral a le droit de participer, selon une forme équitable, à l'exploitation d'une part appropriée du reliquat des ressources biologiques des zones économiques exclusives des États tiers de la même sous-région ou région, compte tenu des caractéristiques économiques et géographiques pertinentes de tous les États concernés.

Les conditions et modalités de cette participation sont arrêtées par les États concernés, par voie d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux, compte tenu notamment de la nécessité d'éviter tous effets préjudiciables aux communautés de pêcheurs ou à l'industrie de la pêche des États côtiers; compte tenu également de la mesure dans laquelle l'État sans littoral participe ou a le droit de participer, en vertu d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux existants, à l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives d'autres États côtiers; compte tenu aussi de la mesure dans laquelle d'autres États sans littoral ou des États géographiquement désavantagés participent déjà à l'exploitation des ressources biologiques de

la zone économique exclusive de l'État côtier et de la nécessité d'éviter d'imposer à tel État côtier ou à telle région de cet État une charge particulièrement lourde.

Lorsque la capacité de pêche d'un État côtier lui permettrait presque d'atteindre à lui seul l'ensemble du volume admissible des captures fixé pour l'exploitation des ressources biologiques de sa zone économique exclusive, cet État et les autres États concernés coopèrent en vue de conclure des arrangements bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux équitables, permettant aux États en développement sans littoral de la même région ou sous-région de participer à l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives des États côtiers de la sous-région ou région, selon qu'il convient, eu égard aux circonstances et à des conditions satisfaisantes pour toutes les parties.

Les États développés sans littoral, car il y en a, n'ont le droit de participer à l'exploitation des ressources biologiques que dans les zones économiques exclusives d'États côtiers développés de la même sous-région ou région, compte tenu de la mesure dans laquelle l'État côtier, en donnant accès aux ressources biologiques de sa zone économique exclusive à d'autres États, a pris en considération la nécessité de réduire au minimum les effets préjudiciables aux communautés de pêcheurs ainsi que les perturbations économiques dans les États dont les ressortissants pratiquent habituellement la pêche dans la zone.

Les dispositions précédentes s'appliquent sans préjudice des arrangements éventuellement conclus dans des sous-régions ou régions où les États côtiers peuvent accorder à des États sans littoral de la même sous-région ou région des droits égaux ou préférentiels pour l'exploitation des ressources biologiques de leur zone économique exclusive.

Pendant des millénaires, le commerce entre les différentes régions du globe portait exclusivement sur des articles très recherchés, pour lesquels la question du prix était relativement peu importante.

Dès lors, l'existence de multiples droits et taxes qui frappaient le passage de marchandises à travers un territoire donné ou simplement l'utilisation de facilités telles que routes, ponts, bacs, etc., ainsi que les autres restrictions souvent arbitraires imposées au transit des biens n'entravaient pas outre mesure le commerce international.

Les données du problème se sont transformées avec la Révolution industrielle du XIX^e siècle, qui a créé entre différentes régions une division du travail amenant une expansion foudroyante du commerce international.

Celle-ci a elle-même profité du fait que la machine à vapeur a permis des transports sur des distances et dans des conditions inconnues jusqu'alors. C'est à ce moment que la différence entre pays riverains de la mer et pays enclavés à l'intérieur d'un continent a commencé à jouer un rôle important.

En effet, grâce au principe de la liberté de la haute mer, les États maritimes pouvaient s'approvisionner sans entraves en produits d'outre-mer et écouler leurs marchandises au-delà des océans.

Par contre, en raison du principe de la souveraineté territoriale, aucun État privé de littoral maritime ne pouvait accéder à la mer sans le consentement d'une puissance maritime et, le cas échéant, d'autres États, souvent eux-mêmes dépourvus de littoral, qu'il fallait tout d'abord traverser.

Toute entrave au transit des marchandises en provenance ou à destination d'un État enclavé risquait non seulement de compromettre le développement économique de ce dernier mais constituait également une gêne considérable pour tout pays, avec ou sans littoral, qui s'approvisionnait en biens produits par ledit État ou exportait des marchandises vers lui sans avoir de frontière commune.

Cet intérêt général au libre transit, partagé tant par les pays sans littoral que par ceux qui ont un accès à la mer, a permis de régler ce problème, sans que l'on se trouve en face de

bénéficiaires exclusifs, alors que d'autres auraient fait les frais d'un arrangement facilitant le transit.

En Europe, la position de certains États dépourvus de littoral s'est encore améliorée avec la mise en service de grandes lignes ferrées transcontinentales. Alors que précédemment ces pays avaient été avant tout des demandeurs de droits de transit, ils se voient à présent dans la position d'en accorder.

Le droit international général n'a jamais admis de Règle en vertu de laquelle la liberté de transit aurait pu être postulée. C'est donc par traité international qu'il a fallu régler cette question lorsqu'elle s'est posée avec une certaine urgence.

Quand le problème ne concernait que deux États, par exemple un pays enclavé et un État côtier, on pouvait le résoudre par traité bilatéral. Si, par contre, plusieurs pays étaient intéressés, il fallait conclure des conventions multilatérales dont certaines créaient même des organes internationaux en vue d'assurer leur application.

Alors qu'au départ ces traités se contentaient de régler des problèmes particuliers, soit de libre accès à la mer, soit de transit, moyennant des voies ou des moyens de transport déterminés, un effort de règlement général a été tenté après la Première Guerre mondiale, par la Convention de Barcelone sur la liberté du transit du 20 avril 1921, à laquelle est annexé un statut de large portée.

La nouvelle Convention de 1965, tout en ayant également une portée générale, se limite par contre à réglementer le transit des marchandises entre les pays sans littoral et les ports maritimes. Il y a donc intérêt à comparer ces deux instruments.

Les pays enclavés, nous l'avons vu, sont ceux qui ne disposent pas, sur le territoire de leur souveraineté, d'un accès à la mer ou à l'océan. Le droit international leur permet, en théorie, de bénéficier de couloirs et de zones portuaires dans les pays limitrophes. En réalité, ces États doivent consentir des efforts

importants pour tenter de participer, quand c'est possible, aux échanges commerciaux.

Or, l'Afrique a le taux le plus élevé d'États enclavés (32 %), devant l'Europe (25 %), l'Asie (12,8 %) et l'Amérique (5,71 %). 15 États africains sont en effet concernés : Botswana, Burkina, Burundi, Ethiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Centrafrique, Rwanda, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe.

Les puissances coloniales, qui avaient pris pied en Afrique, avaient eu le souci de relier toutes les parties de leur Empire à un débouché maritime, ce qui était assez aisé à organiser et à coordonner, compte tenu du fait que de très vastes zones étaient sous la coupe d'un seul administrateur.

La décolonisation et l'indépendance ont eu pour résultat la mise en dépendance géopolitique de certains États, qui se sont retrouvés enclavés dans un contexte de compétition accrue pour l'import-export maritime.

Etant donné la mauvaise grâce dont ont parfois fait preuve certains pays dans la conclusion d'accords auxquels ils sont pourtant tenus, le désenclavement est un problème qui mobilise les efforts de régulation juridique, économique, culturelle et technologique des grandes organisations internationales africaines : Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), Communauté économique des pays des grands lacs (CEPGL), Southern African Development Community (SADEC).

Le premier des inconvénients majeurs qui pèsent sur les États enclavés, c'est leur mise à l'écart quasi systématique des grands réseaux mondiaux. Certains complexes portuaires et les plateformes de transport qui y sont liés – comme Dakar ou Abidjan – peuvent se suffire à eux-mêmes, sans avoir besoin du frêt des pays enclavés. Ceux-ci ont donc du mal à améliorer leur situation économique, c'est le cas du Mali, du Burkina Faso ou du Niger.

Par ailleurs, la lutte des pays enclavés pour un droit d'importance vitale, dont les répercussions socio-économiques sont multiples, est génératrice de tensions régionales. Enfin, le déséquilibre économique croissant entre les pays enclavés et les pays désenclavés ainsi que la tension évoquée plus haut peuvent mettre les États enclavés à la merci des menaces d'expansion les plus diverses.

En Europe, l'évolution historique des deux derniers siècles a vu certains pays enclavés, comme la Suisse et le Luxembourg, passer de la situation de pays agricoles pauvres à celle de plaque tournante financière, bancaire, de centre de services ou d'institutions internationales.

Si leur enclavement est désormais oublié, c'est parce qu'ils constituent un nœud de relations terrestres, au centre d'un ensemble de pays désenclavés et désireux d'échanger très au-delà de leurs frontières, ce qui arrive dans leurs zones portuaires. La richesse des pays désenclavés peut ainsi, à terme, être encore plus bénéfique aux pays enclavés.

Au total, nous pouvons dire, pour conclure, que l'enclavement ne se traduit pas nécessairement par la distance au monde et la marginalisation, ce que semble pourtant suggérer l'étymologie latine du terme, *clavis*, la clé !

Les États ne sont pas dépourvus de marges de manœuvre et peuvent mettre en place une politique maritime globale. Un certain nombre de pays enclavés se sont ainsi dotés d'attributs maritimes : présence tant effective que symbolique d'une flotte militaire, d'équipages maritimes sportifs, de navires battant leur pavillon ou d'opérations de recherche scientifique. Mais il convient de souligner que le désenclavement ne se joue pas qu'en mer, loin s'en faut. Il nécessite une combinaison de solutions terrestres et maritimes, seul moyen de se connecter aux grands réseaux d'échanges.

Le désenclavement d'un pays se décline sur les modes politique, économique, mais aussi juridique. Dans le cadre de l'ONU, la communauté internationale s'efforce de corriger certains

déséquilibres géographiques et élabore divers instruments visant à pallier la situation des « pays géographiquement désavantagés », au nombre desquels les États dépourvus de littoral.

Depuis la Déclaration de Barcelone de 1921 et la reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral, la Convention sur la haute mer de 1958, puis la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaissent aux pays enclavés un droit de navigation, de pêche, de survol, de pose de câbles sous-marins, etc. La zone, c'est-à-dire les « Fonds marins et leurs sous-sols au-delà de la juridiction nationale », patrimoine commun de l'humanité, ne les oublie pas plus, puisqu'il est prévu qu'ils bénéficient de son exploitation.

Différents organes multilatéraux, tels l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et la Banque mondiale, s'efforcent de la même façon de prendre en compte la problématique du désenclavement, avec plus ou moins de succès et d'ardeur.

On peut néanmoins s'interroger sur la vocation du droit international à rectifier toutes les injustices de la géographie physique et humaine, voire de l'histoire, et encore plus douter de sa capacité à mettre en œuvre des solutions adaptées à chacune des différentes situations d'enclavement. Si le droit de la mer est une réalité tangible, il serait utopique d'envisager un droit à la mer, s'entendant comme un accès universel à l'océan mondial par le biais de l'octroi de territoires littoraux. L'exemple du Corridor de Dantzig peut, à cet égard, permettre de douter de la pertinence de telles solutions.

Aussi, malgré les ébauches d'outils juridiques et de dispositifs correctifs du droit international, c'est par l'échelon du voisinage immédiat et des organisations régionales que peut être le plus efficacement et le plus équitablement abordée la question du désenclavement.

En effet, nul État ne peut faire abstraction de son entourage ; l'insertion dans un environnement régional stabilisé et doté d'organes et d'institutions de coopération ne peut être qu'un avantage. L'insertion des États enclavés d'Europe de l'Est au sein de l'Union européenne offre de ce point de vue un exemple éclairant. Si leur rapport au monde se dessine en partie sous l'angle de la contrainte et du besoin de médiation, cela n'est pas nécessairement irrémédiable : comme le soulignait Lucien Febvre : « Nous avons cherché la fatalité géographique, nous ne l'avons pas trouvée ! »

Rights over marine resources in contested areas: from delimitation to joint development?

Nele Matz-Lück

INTRODUCTION

The issue of power, control and the exercise of exclusive rights over ocean space is not new at all. Coastal States and naval powers have always tried to extend their influence and control from the shores to seawards. The Romans, for example, called the Mediterranean “mare nostrum”, i.e. our sea. They started doing so after the Second Punic War (218-201 BC) when the Roman Empire controlled most parts of the Mediterranean Sea. When Egypt later became a Roman province and the Kingdom of Mauretania was conquered under Emperor Claudius, the Mediterranean was fully enclosed by the imperium romanum for the next 300 years.

Whereas one can easily argue that coastal States extend control over the waters adjacent to their coasts for purposes of defense, access to resources and navigation, States have also sought exclusive power over the oceans far off their mainland. In the age of discoveries and in the following trade by Western European powers exclusive navigational rights became an important issue. One particularly striking example of dividing the ocean between States stems from the 15th century, when Pope Alexander divided the (maritime) world between Spain and Portugal by the papal decree *Inter Caetera*. By “giving” the territories East and West of the dividing line (which was later shifted by the Treaty of Tordesillas between the two parties) to Spain and Portugal, the Pope likewise divided the maritime world as the line was drawn in the ocean. In doing so, the decree attempted to end the fighting for supremacy on the oceans between the two major naval powers at that time. At the same time, the Papal bull effectively excluded all other States from claiming or exercising sovereign rights over maritime spaces.

More than 500 years later States continue arguing frequently about sovereignty over land features and associated maritime claims, about the delimitation of maritime zones between neighboring States and the extension of sovereign rights by seeking the outer limit of the continental shelf far beyond 200 nm. Many of the States bordering the South China Sea, for example, cannot agree on sovereignty over islands and the consequential control over maritime zones and resource rights. The award issued by an arbitral tribunal in the South China Sea Arbitration initiated by the Philippines against the People's Republic of China has not effectively solved the dispute.

This paper will outline the historical development of sovereignty over ocean space and resources (I.) and explain some of the shortcomings and benefits of different legal options for contested areas (II.). The essay concludes with some observations of specific cases concerning contested marine areas and an outlook to future development of the issue (III.).

I. HISTORICAL DEVELOPMENT OF SOVEREIGNTY AND FREEDOMS

1. Different approaches to sovereignty and high seas freedoms

The Spanish and Portuguese claims were never generally accepted. England and the Dutch Republic in particular rejected the division of the oceans between the two powers. Roughly 200 years after Pope Alexander divided the maritime world between Spain and Portugal, the Dutch lawyer Hugo Grotius argued that the oceans were so vast that effective control cannot be exercised by any nation State. He concluded that the lack of effective exclusive control over the oceans must result in the freedom of the seas including, primarily, navigational and fishing rights for all States based upon open access and non-appropriation. One of his opponents in the "battle of the books", the British author John Selden, however, argued for a "mare clausum" and claimed appropriation of maritime space comparable to land territory. While it looked for a long time as

if John Selden would win the argument, the person we continue to remember – maybe falsely so¹ – as the “founding father” of the law of the sea and the freedoms of the high seas is Hugo Grotius. The basic idea of the freedom of navigation and the freedom of fishing on the high seas as well as the principle of non-appropriation of the high seas and of the deep seabed are still applicable today. However, the general concept and the content of State sovereignty in international law have changed over time and are significantly limited, if compared to the time of the Peace of Westphalia in 1648 when the concept international legal relations between sovereign nation States gained momentum. The freedoms of the high seas are no longer unrestricted but are subject to inherent limitations such as States’ obligation to protect and preserve the marine environment. Art. 86 para. 1 LOSC lists a non-exclusive list of freedoms of the high seas but either already points to legal regulation of the exercise of these freedoms elsewhere in the Convention or refers to the compatibility with international law. Moreover, States must have due regard to each other’s exercise of different freedoms of the high seas (Art. 86 para. 2 LOSC).

2. Spatial extensions of sovereign rights to seawards

The most relevant development in the modern law of the sea, particularly with the adoption of the UN Convention on the Law of the Sea in 1982, is the spatial extension of sovereignty and sovereign rights from the coast to seawards for coastal States. The primacy of the high seas with its freedoms has largely been exchanged for extended maritime zones, in which State exercise at least certain sovereign rights concerning the use of the ocean’s economically relevant resources such as fish and other living resources, oil and gas but also sand, gravel and wind energy.

The mare clausum approach that places relevant parts of the ocean under the exclusive jurisdiction of States shines through the extension of control by coastal States. The 1982 UN Convention of the Law of the Sea was by no means the first instrument to argue that sovereignty over the land and, particularly, the coast would lead to sovereignty over parts of the adjacent sea. Already the “cannon shot rule” used the

degree of control over the sea from the coast as a measuring rod. The underlying rationale of the rule was that sovereignty over maritime space should reach as far as the coastal States could effectively defend the waters off its coasts from the shore.

The extension of the land into the water also played a crucial role as an argument in the Truman Proclamation on the continental shelf of 1945. The US argued in favor of their sovereign rights over the continental shelf as an underwater extension of the land by stating that: "[T]he Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control." This proclamation of usage rights concerning natural resources of the continental shelf was explicitly restricted to the seabed and subsoil and did not include the waters above. In this respect, the proclamation was limited to the extension of the land into the water. It was the UN Convention on the Law of the Sea, which explicitly covered sovereign usage rights in the waters above the continental shelves up to 200 nm by establishing the right of coastal States to declare Exclusive Economic Zones (EEZs).

Yet, the relevance of the land and, particularly, a strip of coast as a necessity for the exercise of sovereign rights over the ocean had already been emphasized before the 1982 Convention was drafted. In 1969, the International Court of Justice argued in the North Sea Continental Shelf Cases that the land was the legal source of the power which a State may exercise over territorial extensions to seaward and that the existence of a coast builds the juridical link between a State's territorial sovereignty and its rights to certain adjacent maritime expanses. With the establishment of broad zones of functional jurisdiction for coastal States such as the Exclusive Economic Zone and the continental shelf, the Convention on the Law of the Sea of 1982 supports and extends the idea that the coast is decisive for the degree and nature of States' rights over the sea because all zones are measured from the coastal States' baselines. These baselines, at least as far as "normal baselines" are concerned, are consistent with the low-water line along the coasts.

3. The importance of sovereign rights over maritime spaces

Despite all substantive changes and limitations to the concept of State sovereignty, it continues being one of the State-centered pillars of public international law. This becomes very clear in the context of natural resources including living and non-living marine resources. One of the most important aspects of States' territorial sovereignty is the use of natural resources located in areas under national jurisdiction. The extension of coastal State sovereignty – full or functional – over maritime space has immediate consequences for assigning them exclusive rights over the natural resources. In the context of marine resources, this means either full sovereignty as far as the internal waters and territorial sea are concerned or sovereign rights over natural resources, i.e. the exercise of functional jurisdiction in the EEZ and on the continental shelf.

Permanent sovereignty over natural resources has featured prominently in international law and policy since the 1950s. The growing number of – at that time – newly independent States pushed for the acknowledgment of permanent sovereignty over their natural wealth that had been exploited by the colonial rulers. Although today permanent sovereignty over resources of the ocean and seas is balanced by obligations to protect and preserve the marine environment (Art. 193 LOSC), sovereignty over the land and the existence of a coast continue to play a decisive role as a starting point for spatial claims and exclusive rights over resources. The connection between sovereign rights over marine resources in a particular maritime zone and the characteristic of being a coastal States is essential for so-called "land-locked States". These States have freedoms concerning the use of the high seas but no claims or sovereign rights with a spatial dimension over the ocean, i.e. no inherent rights over resources in a specified maritime zone because they lack the coast that directly connects their land territory to the sea. Instead, they compete for open access resources with all other States – land-locked and coastal – in areas beyond national jurisdiction, i.e. the high seas. Moreover, land-locked States can only exercise their freedoms of using the high seas, if, in a first step, transit to the sea is guaranteed and if coastal States grant access to their ports.

II. CONTESTED AREAS: BENEFITS AND SHORTCOMINGS OF DIFFERENT OPTIONS

1. The enhanced need for maritime boundary delimitation after UNCLOS

The extension of the territorial sea, i.e. the zone directly off the coast over which coastal States exercise full sovereignty was subject to international debate for decades. While the limit of 3 nm from the baselines, which relied upon the cannon shot rule, used to be widely accepted, many States later claimed 6 nm or 12 nm without any common international agreement fixing such limits. Even the States drafting the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea failed to include a fixed limit but only regulated the content of coastal States' sovereignty over the territorial sea without specifying the extent of this zone.

States could finally agree upon the breadth of the territorial sea with the adoption of the UN Convention on the Law of the Sea in 1982. A zone of a maximum of 12 nm measured from the baselines constitutes the territorial sea of States (Art. 3 LOSC). This limit is by now also part of customary international law and most States have unilaterally fixed the limits of their territorial sea in accordance with this.

Even more important from the perspective of economic benefits are the rights exercised over the resources of the EEZ and the continental shelf. While States do not have sovereignty over these potentially huge maritime zones, they have exclusive rights over marine resources; living and non-living. These regulations as established by the UN Convention on the Law of the Sea seemed to provide for increased clarity in the light of prior divergent unilateral extensions of fishery zones and other economic zones. States had struggled for a long time to agree not only upon the limit of the territorial sea but also upon the existence of an adjacent fishing zone and its extension. The establishment of the Iceland fishery zone of 50 nm gave rise to Judgments by the International Court of Justice in 1974 after German and the UK had challenged exclusive fishing rights by Iceland in the Fisheries Jurisdiction Cases.

While the adoption of the UN Convention on the Law of the Sea clarified the maximum extension of different zones, many coastal States suddenly had unexpected “neighbors” with whom they were to find a maritime boundary. Whereas States with opposite coasts even in narrow parts of the seas did not have to conclude a maritime boundary agreement as long as both only claimed a 3 or 6 nm territorial sea, the extension to a potential 12 nm from each side required an exchange of views and, ultimately, a boundary agreement between many States. As far as maritime zones under functional jurisdiction, i.e. the EEZ and juridical continental shelf, were concerned, the “new neighbors” could be almost 400 nm away. As regards the fixing of the outer limits of the continental shelf beyond 200 nm, States who have to seek agreement on the delimitation of their maritime boundaries may be even between 400 and up to 700 nm away. The necessity to agree upon new boundaries with the introduction of new and extended zones added to already existing inter-State conflicts over maritime delimitation.

In this respect, the enhanced clarity of fixed limits for a variety of zones with different degrees of sovereign rights over ocean space and resources may reverse, if maritime zones are in need of delimitation between two or more coastal States and these States cannot agree. This includes the scenario that States submit evidence to the Commission on the Limits of the Continental Shelf that the outer limit of their continental shelf is located beyond 200 nm from their coast and other States object due to their own submissions. Another scenario which is not addressed by the Convention on the Law of the Sea is the case that sovereignty over land features, including islands, is contested. As a result, this situation is neither included in the rules on compulsory dispute settlement in the Convention on the Law of the Sea.

2. The legal framework for delimitation

Many States continue to have unresolved boundary issues with neighboring countries. Maritime boundary cases continue to represent a relevant group of cases decided by the International Court of Justice. Three cases on maritime delimitation

disputes are currently pending at the court. Other States seek arbitration instead of the ICJ to settle disputes over their maritime boundaries. In addition to the one case pending at an arbitral tribunal between Croatia and Slovenia, another inter-State arbitration case from the last years is the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India. In addition to these institutions for judicial dispute settlement, which have traditionally been employed with maritime boundary delimitations, the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) in Hamburg is competent to hear such cases. States parties to the Law of the Sea Convention can choose between the ICJ, the ITLOS or arbitration in accordance with Annex VII to the LOSC to settle disputes concerning the interpretation or application of the Convention. While the part on dispute settlement is obligatory for parties, States can opt out of compulsory dispute settlement for maritime boundary delimitation by making a declaration to this extent in accordance with Art. 298 para. 1 lit. a LOSC. This reflects the importance of maritime boundary delimitation with regard to the territorial integrity and the exercise of sovereign rights. Many States parties to the Law of the Sea Convention have used the opt-out opportunity granted by the Convention to prevent compulsory jurisdiction by the ICJ, the ITLOS or an arbitral tribunal concerning potential delimitation disputes. States can later withdraw such declarations as has been demonstrated in the case between Ghana and Côte d'Ivoire, which is currently still pending at ITLOS. Here Ghana had originally made a declaration in accordance with Art. 298 para. 1 lit. a) LOSC to prevent obligatory dispute settlement in delimitation cases but eventually withdrew the declaration to be able to bring the case to the ITLOS' Special Chamber by agreement with Côte d'Ivoire.

The Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar) was the first maritime boundary delimitation case brought to the ITLOS. The second one is the Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire). This is the first time that parties to the Law of the Sea Convention make use of a Special Chamber of the Tribunal. As of the beginning of June 2017, the Chamber has not yet

decided the case on the merits. The crucial issue in this case is that the two States have different views on the direction of the maritime boundary between their adjacent coasts. Despite the lack of an agreed maritime boundary, Ghana grants oil concession in parts of the disputed maritime area. Côte d'Ivoire challenges oil exploitation by Ghana itself as well as oil contracts with foreign companies in the area, while Ghana seems to be of the opinion that at least parts of the boundary have been accepted between the parties on a basis of customary law. In a first step, the Special Chamber of the Tribunal has ordered provisional measures that prohibit new oil developments by Ghana, while allowing continuing with the existing ones. The Special Chamber argued that a complete standstill could pose a risk for the marine environment, if Ghana no longer guaranteed maintenance of the oil rigs.

On the delimitation of maritime zones between two or more States the Convention on the Law of the Sea knows several provisions. Moreover, the case law by the ICJ, by arbitral tribunals and the – so far – one decision by ITLOS on the delimitation between Bangladesh and Myanmar in the Gulf of Bengal add to the legal framework on maritime zone delimitation. As far as the territorial sea is concerned Art. 15 LOSC provides preference for a median line, if States have not agreed otherwise and where no historic title or special circumstance makes it necessary to deviate. What becomes clear from this provision is that agreement between States prevails over the rules established by the Convention. If States manage to settle the issue by bilateral or multilateral treaty, no general legal rules interfere with that. If they cannot agree or if they disagree about whether special circumstances require a delimitation, which does not follow the median line, dispute settlement could be an adequate means. Yet, as mentioned, the LOSC allows for the opting out of binding dispute settlement under section 2 of Part XV for delimitation issues concerning the territorial sea (Art. 15 LOSC), the EEZ (Art. 74 LOSC) and the continental shelf (Art. 83 LOSC) in Art. 298 para. 1 lit. a) LOSC.

Where maritime delimitation disputes are referred to judicial dispute settlement, the result will usually be the designation

of a boundary. If States choose diplomatic means of dispute settlement or specifically ask an arbitral tribunal for the designation of a zone of joint activities, the question of a fixed boundary can be left open in exchange for a scheme concerning the joint exploitation of resources. If States seek delimitation, a boundary line will not necessarily be the median line but will vary on a case-by-case basis with regard to special circumstances and equity considerations. Over time, the ICJ has developed a three-step procedure on delimitation that starts with a median line but takes into account special circumstances and checks the result with a view to equity.

If, however, sovereignty over land were contested, a court or tribunal would first need to establish who has sovereignty over what land features before the extent of the maritime zone can be established. This raises issues of jurisdiction. While the Law of the Sea Convention concerns questions of interpretation and application of the Convention, it does not grant jurisdiction to dispute settlement institutions to decide upon sovereignty by States over parts of the mainland or islands. In the arbitration on the South China Sea between the Philippines and China the arbitral tribunal tried to avoid any arguments concerning sovereignty and decided instead that none of the features in question qualified as islands. Islands are entitled to a territorial sea and can generate an EEZ and continental shelf, whereas "rocks" do not (Art. 121 para. 3 LOSC). It follows from this arbitral award that none of the States involved in the dispute in the South China Sea can claim exclusive rights as part of an EEZ or continental shelf off any of the features off the mainland coasts. Yet, the award cannot settle the question of sovereignty over these "rocks" or other features which can generate a territorial sea. This clearly shows the limits of dispute settlement. States are by no means obliged to agree upon arbitration concerning territorial sovereignty, neither is the LOSC applicable to such cases.

For the extended continental shelf, the procedure established by the LOSC is – again – limited, if it comes to conflicts. The designation of the outer limits of the continental shelf follows not only complicated means of establishment but also a special

procedure involving the Commission on the Limits of the Continental Shelf. Yet, in areas under conflict, the Commission will not give recommendations. Without a recommendation that is being implemented, there is no designation of the outer limits of the continental shelf beyond 200 nm which is final and binding. This will most likely be the case in the Central Arctic Ocean. Here the issue rests – again – with the States who have competing interests. Moreover, there should be the possibility of involvement of “the international community” or the ISA because of the possibility that the States jointly and by decision among themselves claim space that would otherwise belong to the common heritage of humankind.

3. Joint development in maritime areas

Agreement concerning the use of marine space and the relevant exploitation of resources does not necessarily have to result in a clear-cut boundary between States. Areas in which neighboring States jointly exploit living or non-living resources are possible under international law and can assist with settling a dispute. The LOSC itself, for example, refers to cooperation schemes at least for the interim time, when States are trying to find agreement to allow for the use of marine resources to the benefit of both parties involved in delimitation negotiations. States may, however, also choose joint development as a permanent solution in a difficult delimitation situation. There are ample examples for joint development agreements between States for contested maritime areas. The oldest goes back to 1958 and concerns an agreement between Bahrain and Saudi Arabia.

In general, joint development can operate in two different scenarios: 1. States agree on a maritime boundary but provide for schemes of joint developments or fishing rights of the other party across the boundary. A relatively recent example for this option is the boundary agreement between Norway and Russia in the Barents Sea. 2. States do not fix the boundary and postpone the settlement by replacing it with a joint development scheme.

The second scenario is more common. It may even work, if sovereignty over islands is disputed because States can find a solution which is without prejudice concerning reserved rights over land features. In such a situation the joint development agreement is not a final solution for the delimitation dispute but at least it allows for a clear basis for the use of resources and the protection of the marine environment in such an area.

III. CONCLUSION AND OUTLOOK

There has not been a linear development from delimitation to joint development. Every maritime boundary case between two or more States is different. While there are general principles and procedures developed in the jurisprudence by courts and tribunals, they emphasize individual solutions by giving effect to special circumstance and equity. Likewise, joint development may provide a solution to some conflicts but not for others. In the absence of a boundary treaty a joint development agreement can provide for a peaceful scheme that is beneficial for all parties in that it allows benefits from fisheries or non-living resources and provides a framework for environmental protection.

However, not all current problems in the context of maritime delimitation in contested areas can be solved by joint development. The South China Sea is an example to that extent: while joint development could address some issues, other difficulties could not be solved. An initiative for a joint development programme with participation of all States with a maritime interest in the South China Sea would have been a better way than the attempt of the Philippines to solve issues by dispute settlement. The arbitral award by the Arbitral Tribunal has not solved the conflict and it never had the capacity. However, participation of all States in a joint scheme is far from reality. Although the arbitral award could not solve the underlying dispute, according to the award the features in the SCS are not island but merely rocks and the waters are mainly high seas. If this were accepted, there would now be a need for high seas fisheries regulation. The difference to joint development in contested EEZ zones is that third States cannot be excluded from

the high seas. For non-living resources it is likewise essential, if the features in the South China Sea are islands. If they are not, there are no sovereign rights concerning the seafloor. Although in the light of the complexity of the conflict in the SCS it may have been unlikely to find a joint development solution, the arbitral award has not made the solution of the dispute easier. While China has agreed to joint development in the Gulf of Tonkin with Vietnam, its claims of sovereignty are of such a nature that it seems unlikely from a political perspective that it would agree to a multiparty joint development that does not represent its claims over most part of the South China Sea.

To sum up: joint development can be a solution which is less static than dispute settlement on a maritime boundary, but it needs some basic agreement by States and is hence not necessarily feasible in situations with diverse interest by different parties. Yet, it is a possibility to keep in mind even if sovereignty over islands or islets is contested and which will provide for legal certainty to

NOTE

- 1 | *In 1602 Queen Elizabeth I instructed envoys sent to meet with foreign representatives to reject all claims for "property" over the oceans because even if some oversight and jurisdiction at some small distance from the coast may be exercised neither fishing nor navigation could be prohibited as this was excluded by the Law of Nations, see Tullio Treves, Historical Development of the Law of the Sea, in D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K. Scott, T. Stephens, Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015, 1, 3.*

Aperçu sur la délimitation du plateau continental marocain dans l'océan Atlantique. Recherche réalisée dans le cadre de la thèse doctorale : « La délimitation des espaces maritimes marocains »

Mohammed Adnane Ouzzine

RÉSUMÉ

Traiter de la délimitation maritime à travers la jurisprudence internationale risque d'aboutir à des vues bien réductrices, compte tenu de l'ampleur du sujet et de la complexité d'une question sur laquelle les tribunaux internationaux ont hésité durant des années avant de fixer un processus clair et des règles satisfaisantes. Aussi devrait-on pardonner à l'auteur de ces lignes une approche trop brutale et un survol trop lointain d'un sujet qui appellerait plus de subtilité et de nuance.

Il est parfois affirmé que l'établissement des frontières maritimes constitue un des problèmes territoriaux majeurs de notre époque. Or, pendant une longue période, les délimitations maritimes ont été rares, voire exceptionnelles, n'intervenant le plus souvent que pour tracer des frontières dans des passages resserrés. Le Maroc jouissant de deux façades maritimes est amené à délimiter son plateau continental avec les pays voisins. En effet, l'annexe II de la convention de Montego Bay portant sur la commission des limites du plateau continental stipule dans son article 4 que l'État côtier qui se propose de fixer la limite extérieure de son plateau continental au-delà de 200 milles marins soumet à la commission les caractéristiques de cette limite, avec les données scientifiques et techniques à l'appui dès que possible et, en tout état de cause, dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la convention pour cet

État. Or, le Maroc ayant ratifié la Convention de Montego Bay le 31 mai 2007, le 31 mai 2017 est la date limite pour présenter à ladite commission les données techniques relatives au plateau continental marocain. Le présent article essaie de donner un schéma de délimitation du plateau continental marocain dans l'océan Atlantique.

Mots-clés : délimitation maritime, Convention de Montego Bay, Commission des limites du plateau continental, État côtier, Maroc, Espagne, îles Canaries.

AVANT-PROPOS

Le domaine maritime marocain peut constituer un levier de développement aussi bien économique que social, d'où la nécessité de délimiter les espaces maritimes afin de créer un espace prospère et favorable au transit des personnes et des marchandises. En effet, les différentes activités connexes du secteur maritime marocain sont interdépendantes dans une certaine mesure et ont toutes un impact potentiel sur les produits dérivés de cette richesse dite maritime à travers leurs contributions à la stabilité sociale, économique et politique, ainsi qu'à la sûreté et à la sécurité. Par conséquent, l'élaboration d'une approche de la réglementation et de la gestion des questions et des ressources maritimes ne peut être faite sans la définition claire et précise des espaces maritimes marocains.

Ainsi, le moment est venu pour le Royaume du Maroc de repenser sa façon de gérer ses eaux continentales, ses mers et ses océans. Ces espaces constituent le pivot du développement économique et social et jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la pauvreté et le chômage.

Quelles sont les règles de délimitation maritime ?

En quoi consiste l'équité lors d'une délimitation ?

A la lumière des affaires de délimitation, quelles sont les règles prévenantes de la jurisprudence ?

Quelle est la portée du plateau continental marocain ?

La réponse à ces questions constitue le but du présent article, et afin d'appuyer le sujet, l'ensemble des éléments suivants ont été pris en ligne de compte.

INTÉRÊT DU SUJET

D'abord un constat : on ne peut bien gouverner que ce que l'on connaît.

a. Première ambition, ce préalable nécessaire: développer la connaissance fondamentale du milieu marin aux plans national et international

Prioritairement, il s'agit de mieux connaître ce qui permet de mieux anticiper l'avenir, à savoir les liens entre océans et changement climatique, le fonctionnement des écosystèmes, les critères nécessaires à leur gestion et la réduction du coût énergétique du transport maritime.

Pour cela, il faut décroquer la recherche, renforcer la coopération entre chercheurs et la synergie des programmes et budgets, intégrer pleinement la recherche marine et maritime dans les négociations. La recherche implique aussi un meilleur partage de la connaissance avec les professionnels.

Assurer une bonne gestion sur l'océan Atlantique au large du Maroc, c'est aussi combler les lacunes de la connaissance: avoir par exemple la même ambition en matière de recherche sur l'étendue du plateau continental marocain et sur les prétentions des pays riverains.

b. Deuxième ambition: faire face aux enjeux de la sûreté et de la sécurité en mer

L'actualité nous le rappelle trop souvent: piraterie, accidents, voire migrations internationales par mer, sans oublier les migrations qui sont appelées à se développer selon les projections des spécialistes. Certaines zones méritent une surveillance particulière comme le détroit de Gibraltar. Développer un

transport maritime écologique, c'est avoir les moyens de vérifier l'état des bateaux et de leurs équipages. Il faut donc renforcer la capacité de l'État en mer et créer sur la façade atlantique du Royaume des VTS côtiers tels que le Centre de surveillance du trafic maritime de Tanger (CSTM) et à partir de là envisager une gestion intégrée sans oublier d'aller vers une mutualisation des moyens ; ceci permettra incontestablement de développer par bassin maritime un système de surveillance efficace.

c. Troisième ambition : planifier les espaces maritimes au plus près des réalités des écosystèmes

Le présent article plaide pour une approche par bassin maritime : cela suppose le renforcement des VTS au niveau régional avec des transferts d'expérience ; la création d'aires marines protégées sur le modèle de ceux qui existent en Méditerranée, etc.

Au plan national, la séparation entre les secteurs de la pêche maritime et de la marine marchande occasionne un régime à deux vitesses, l'un conduit par le ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, l'autre par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche.

d. Quatrième ambition : renforcer le rôle de l'État avec la création du conseil national et de conseils de façade et la mise à niveau des capacités de contrôle

Le présent article met l'accent sur les capacités de contrôle. En effet, l'étendue des côtes marocaines amène à accroître le système de surveillance et à mettre à niveau les mécanismes de contrôle.

e. Cinquième ambition : peser sur la gouvernance mondiale des océans

Évaluer la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, combler ses lacunes par des conventions de mise en œuvre, construire les outils de demain et promouvoir l'idée de faire de la haute mer un bien public mondial.

RETOMBÉES ÉTROITES

Pour la science et le champ disciplinaire, l'annexe II de la convention de Montego Bay portant sur la commission des limites du plateau continental stipule dans son article 4 que l'État côtier qui se propose de fixer la limite extérieure de son plateau continental au-delà de 200 milles marins soumet à la commission les caractéristiques de cette limite, avec données scientifiques et techniques à l'appui dès que possible et, en tout état de cause, dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention pour cet État. Or, le Maroc ayant ratifié la convention de Montego Bay le 31 mai 2007, le 31 mai 2017 est la date-limite pour présenter à ladite commission les données techniques relatives au plateau continental marocain.

OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Le choix du sujet a été motivé par :

- **Un objectif scientifique**, qui entre dans le caractère exploratoire de l'étude qui confronte les pratiques de délimitation maritime à la théorie enseignée.
- **Un objectif personnel**, qui vise, d'une part, à mieux comprendre la démarche de délimitation à travers les arrêts de la Cour internationale de justice et, d'autre part, à faire profiter le Royaume du Maroc des résultats de la présente recherche.
- **Un objectif pratique**, qui vise à travers une étude juridique :
 - à décrire la particularité des côtes marocaines aux fins de la délimitation ;
 - à apporter des recommandations utiles pour plaider au mieux la souveraineté du Maroc sur ses espaces maritimes.

PROBLÉMATIQUE DE LA RECHERCHE

Le Royaume du Maroc a depuis toujours été animé des meilleures intentions de bon voisinage. La présente recherche table sur l'objectif de présenter une délimitation des espaces maritimes

marocains. Il convient de préciser que, lorsque deux États voisins ont la volonté politique de régler ces questions d'ordre technique, des solutions satisfaisantes peuvent être trouvées, et elles l'ont été dans de nombreux cas.

La situation d'absence de visibilité des limites sur le terrain peut devenir un handicap à la coexistence et aux échanges dès lors que l'espace maritime connaît un dynamisme économique et environnemental dont le monde prend enfin conscience. La présente recherche répond à quatre impératifs :

Le premier est géopolitique et concerne la paix, la sécurité et la stabilité, fondées sur la prévention des conflits. L'objectif ne sera pas une nouvelle « balkanisation » des espaces maritimes, mais bien au contraire un acte de renforcement des souverainetés des États sur leurs territoires, y compris dans leur libre volonté d'ouverture et d'intégration.

Le second impératif est géo-économique : une frontière visible et gérée efficacement encourage les échanges économiques.

Le troisième impératif est socio-économique car il permettra d'apporter un soutien aux coopérations transfrontalières d'initiative locale. Il s'agit de faire de la frontière maritime un vecteur de paix, de sécurité et d'intégration dans une parfaite équation prenant en compte, harmonieusement, tous les facteurs pertinents, y compris les déterminants juridiques et les réalités humaines sur le terrain, dans un esprit de promotion des valeurs partagées par les populations concernées.

Le quatrième impératif est environnemental et concernera l'aide à la navigation et à la protection de l'environnement marin.

S'agissant des pays concernés par la délimitation maritime avec le Royaume du Maroc, on parle de 6 pays : le Maroc, le Portugal, l'Espagne, la Mauritanie, l'Algérie et le Cap Vert.

Il convient à ce niveau d'évoquer la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 ; quant aux dates de ratification des pays objet de notre étude, elles sont classées par ordre chronologique dans le tableau suivant¹ :

N°	Pays	Date de ratification de la CNUDM
1	Maroc	31 mai 2007
2	Portugal	3 novembre 1997
3	Espagne	15 janvier 1997
4	Mauritanie	17 juillet 1996
5	Algérie	11 juin 1996
6	Cap Vert	10 août 1987

Il faut remarquer que le titre d'un État sur le plateau continental et la zone économique exclusive est fondé sur le principe selon lequel la terre domine la mer du fait de la projection des côtes ou des façades côtières.

QUEL EST DONC LE SCHÉMA DE DÉLIMITATION DES ESPACES MARITIMES MAROCAINS ? PORTÉE ET LIMITES

Méthodologie de la recherche

La démarche consiste à présenter un schéma de délimitation des espaces maritimes marocains. Aussi la recherche impose-t-elle une bonne maîtrise du droit de la mer, chose qui pousse à une recherche approfondie dans les affaires portées à la CIJ ou devant les tribunaux d'arbitrage.

Introduction

Vue d'ensemble de la délimitation des frontières maritimes dans la jurisprudence internationale

La délimitation maritime a toujours été rare², n'intervenant le plus souvent que pour tracer des frontières dans des passages resserrés³.

Alors comment est-on passé de cette phase d'indifférence prolongée à cette tendance actuelle de délimitation des frontières maritime ?

D'abord des raisons classiques et évidentes de sécurité juridique, valant aussi bien pour les États eux-mêmes que pour les différents opérateurs (navigateurs, pêcheurs, pétroliers, etc.) qui mènent leurs activités en mer et militent en faveur de frontières caractérisées, à l'instar des frontières terrestres, par la « stabilité et permanence⁴ ». Ensuite au facteur précédent s'ajoute un autre, plus récent, qui renforce fortement l'intérêt de la délimitation. Ce facteur tient à la diversification ainsi qu'à l'extension sans précédent des zones relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État côtier ; il a pour effet de transformer radicalement la notion de « voisinage » en mer et en même temps d'accroître largement le nombre des hypothèses dans lesquelles les délimitations se révèlent nécessaires. Ces opérations s'imposent de façon d'autant plus impérieuse, d'ailleurs, qu'elles portent sur des enjeux spatiaux parfois considérables, accompagnés de tous les atouts que l'espace ainsi gagné implique en ressources biologiques et (ou) minérales et en mobilité des flottes.

On connaît les voies à utiliser en vue de procéder à une délimitation maritime entre deux États côtiers voisins. La voie normale est celle de l'accord, dont les conventions de Genève sur le plateau continental de 1958 et celle de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 soulignent le caractère premier et primordial⁵. A défaut d'accord, cependant, les États peuvent avoir recours au juge, que celui-ci ait été dans les dernières décennies la Cour internationale de justice ou certains tribunaux *ad hoc*. La création assez récente du Tribunal international du droit de la mer n'a pas encore donné l'occasion à celui-ci d'apporter sa contribution à ce contentieux, mais il a pleine vocation à le faire.

Dans l'hypothèse d'un contentieux judiciaire toutefois, il ne faut pas masquer les difficultés de la tâche qui s'impose au juge. A quoi tiennent-elles ?

1. Au fait, en premier lieu, qu'une délimitation, quelle qu'elle soit, est une affaire qui revêt une grande importance pour l'État : « opération juridico-politique » précise la Cour internationale de justice⁶. En effet, la délimitation politique est essentielle, dans la mesure où elle renvoie à la détermination d'une composante capitale de l'État : son aire territoriale et ses ultimes limites de compétence en mer. La situation du juge peut être d'autant plus délicate d'ailleurs qu'il est le plus souvent appelé à connaître des cas les plus complexes et sensibles, ceux dans lesquels les parties en présence ne sont pas parvenues à s'entendre directement.

2. Ces difficultés découlent, en second lieu, du fait que le juge doit trancher uniquement sur la base du droit. Son intervention n'est pas, en effet, régie par le principe de liberté contractuelle qui s'applique aux États dans le cadre de la négociation d'un accord. De surcroît, au cours des dernières années, le juge n'a guère pu prendre appui sur les dispositions conventionnelles pertinentes de la Convention sur le droit de la mer de 1982⁷, dont on sait la pauvreté, mis à part le seul relief qu'elle possède, mais de grande importance, du résultat équitable à atteindre.

Le juge a ainsi été amené à connaître d'un bataillon compact d'affaires de délimitation maritime, un nombre d'affaires d'ailleurs sensiblement plus élevé que dans les autres secteurs du droit international et dont les premières sont arrivées à point nommé pour alimenter, dans une période critique, le rôle de la Cour internationale de justice. La jurisprudence qui en résulte et les règles que celle-ci a fixées ne se sont pas développées de façon lisse et continue. Néanmoins, on peut affirmer qu'à l'heure actuelle la jurisprudence est parvenue à un degré nouveau d'unité et de certitude en conservant la souplesse nécessaire.

On peut à ce niveau dire que si le juge a mené à bien une œuvre importante d'élaboration normative, de clarification et d'unification (I), cette œuvre n'est cependant pas pleinement achevée (II) ; en dernier lieu, on va définir à la lumière de ce qui précède les éléments de l'argumentaire marocain dans la délimitation des espaces maritimes entre le littoral atlantique marocain et les îles Canaries (III).

I. ŒUVRE NORMATIVE ET DE CLARIFICATION

Par son arrêt du 20 février 1969 (premier arrêt sur les aspects « modernes » de la délimitation) rendu dans les Affaires de délimitation du plateau continental de la Mer du Nord, appelée à indiquer les principes et règles de droit international applicables à la délimitation maritime⁸, la Cour internationale de justice a développé une théorie quasi inédite, selon laquelle les droits de l'État côtier sur le plateau continental reposaient sur le fait que celui-ci constituait le prolongement naturel du territoire terrestre sous la mer et étaient encadrés, en même temps que bornés, par ledit plateau.

De ce fait, la Cour expliquait que « la délimitation est une opération qui consiste à déterminer les limites d'une zone relevant déjà en principe de l'État riverain et non à définir cette zone de novo⁹ ».

Pareille théorie est certes séduisante intellectuellement en raison de l'équation qu'elle souhaite établir entre configuration physique des fonds et règles de droit applicable, même s'il est difficile de comprendre dans la logique de cette conception que les prolongements naturels de deux États puissent alors se chevaucher. Mais en tout état de cause, cette jurisprudence de la Cour a exercé pendant longtemps une sorte d'effet de glaciation, tant sur les juges que sur les États.

A la vérité, malgré les réticences antérieures observées dans la doctrine et la jurisprudence, il a fallu attendre l'arrêt de la Cour de la Haye du 3 juin 1985¹⁰ pour que cette théorie soit abandonnée au moins à l'intérieur des 200 milles marins¹¹ au profit du seul titre de la distance, tel qu'il figure à l'article 76, paragraphe 1^{er} de la Convention sur le droit de la mer de 1982. Le présent propos n'est pas de faire l'exposition de la jurisprudence actuelle mais d'en déterminer les caractéristiques essentielles et d'étudier les apports du juge. De ce point de vue, il semble que trois caractéristiques principales peuvent être décelées.

1. L'établissement d'un processus de délimitation simple

Finie « la croisade contre l'équidistance » dont parlait à juste titre Prosper Weil pour qualifier l'attitude adoptée pendant de longues années par le juge¹². Désormais, la première étape empruntée par celui-ci consiste à tracer une ligne provisoire d'équidistance (équidistance de premier pas¹³). Puis, le juge examine la deuxième étape si la ligne provisoire d'équidistance devient définitive¹⁴. Au contraire, si la ligne provisoire ne satisfait pas les exigences du résultat équitable, dans la troisième étape le juge doit procéder à son ajustement ou à son déplacement en fonction des circonstances pertinentes de l'espèce¹⁵.

Ce mode opératoire a été appliqué de façon constante dans les différentes décisions rendues, y compris dans les arrêts les plus récents, aussi bien entre Qatar et Bahreïn en 2001 qu'entre le Cameroun et le Nigéria 2002. Les arrêts disent adopter « la même méthode¹⁶ ».

Deux observations complémentaires méritent d'être faites :

- La première concerne les arabesques que la jurisprudence a pu faire sur la place tenue par l'équidistance dans l'opération de délimitation. On ne revient pas, bien entendu, sur les oppositions irréductibles du « groupe des 22 » (partisans de l'équidistance) et du « groupe des 29 » (partisans de l'équité) au cours des travaux de la 3^e Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et les piètres résultats conventionnels auxquels elles ont conduit¹⁷. Mais le juge lui-même s'est livré pendant longtemps à une critique sévère de l'équidistance en soulignant ses effets pervers¹⁸ et en lui déniait toute place prioritaire ou même particulière dans l'opération de délimitation¹⁹. L'arrêt du 3 juin 1985 lui-même, qui marque pourtant une profonde évolution, sinon un revirement, quelques paragraphes avant de faire recours à l'équidistance provisoire se montre très précautionneux à son égard :

« La cour ne saurait admettre, même comme étape préliminaire et provisoire du tracé d'une ligne de délimitation, que la méthode de l'équidistance doive forcément être utilisée²⁰. »

Or, désormais, l'attitude du juge a profondément changé. Du fait de sa commodité d'utilisation, de la photographie claire et immédiate qu'elle donne, l'équidistance est devenue le point de départ obligé du processus de délimitation. En procédant ainsi, le juge rejoint largement la pratique des États, telle qu'elle se dégage des accords de délimitation dans lesquels l'équidistance occupe une place de choix²¹. Il rejoint également les pratiques nationales internes ; en effet, chaque État, confronté à une opération de délimitation, trace naturellement au départ une ligne d'équidistance afin d'avoir avant même d'engager toute négociation une première vue d'ensemble.

- La seconde observation porte sur les circonstances pertinentes. Ainsi qu'il a été vu, le processus de délimitation est fondé sur un schéma général unique, mais ce schéma se concilie cependant avec l'idée selon laquelle chaque cas constitue un *unicum*²² qui nécessite la prise en considération des circonstances pertinentes (ou spéciales) propres à l'espèce.

Dans ces conditions, ces circonstances ne peuvent en toute bonne logique donner lieu à l'établissement d'une liste complète. Le juge l'a affirmé dans les termes clairs suivants :

« Il n'y a pas de limites juridiques aux considérations que les États peuvent examiner afin de s'assurer qu'ils vont appliquer des procédés équitables²³. »

On sait cependant, au regard des décisions rendues, que la plupart de ces circonstances pertinentes sont de nature géographique²⁴.

Ces circonstances sont diverses :

- disproportion flagrante entre les longueurs respectives des côtes des deux États en présence, pour la partie des côtes bien sûr s'ouvrant sur la zone dans laquelle la délimitation doit avoir lieu ;
- plus généralement, configuration côtière : concavité, convexité, nombreuses et profondes indentations ;
- présence d'îles relevant de l'un ou l'autre des États dans la zone où la délimitation doit avoir lieu, leur plus ou moins grande dimension, leur position (du bon ou du mauvais côté de la ligne médiane), etc.

Mais d'autres considérations peuvent éventuellement avoir une certaine pertinence : facteurs économiques, facteurs de défense et de sécurité²⁵, etc.

Toutefois, il n'existe pas de relation précise, mathématique, entre les facteurs retenus par le juge et la mesure corrélative du déplacement de la ligne d'équidistance. Sur ce terrain, le juge se garde d'être trop disert.

2. La jurisprudence est créatrice de droit

La jurisprudence afférente à la délimitation maritime forme un pan quelque peu à part dans la jurisprudence internationale, dans la mesure notamment où elle laisse apparaître plus que dans d'autres domaines l'accomplissement par le juge d'une fonction qui déborde sensiblement celle qui lui est normalement dévolue.

En effet, le rôle assigné au juge en droit international est d'interpréter la règle de droit ou bien, constatant le droit existant, d'en faire application à l'espèce. L'article 38, paragraphe 1 ne spécifie-t-il pas d'ailleurs que la Cour internationale de justice a pour mission de trancher les litiges juridiques qui lui sont soumis « conformément au droit international » ? Parfois, la Cour s'est expressément refusée d'ailleurs à se reconnaître un rôle créateur²⁶.

Et pourtant, il semble bien qu'en matière de délimitation maritime le juge ait entendu donner naissance à son propre système de règles.

Comment expliquer ce phénomène ? Essentiellement par des raisons historiques.

Dans les Affaires du plateau continental de la Mer du Nord, en effet, la Cour s'est refusée à voir dans l'article 6 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental²⁷ une règle de caractère coutumier. Du coup, elle est contrainte de définir les principes juridiques régissant la délimitation du plateau entre deux États. Mais sans doute peu désireuse de susciter de trop

vives réactions des États, elle présente ces principes comme étant le produit d'un processus coutumier qui s'est développé hors de son action. En revanche, en 1993, à l'occasion de l'Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark contre Norvège), elle se montre plus sûre d'elle et reconnaît en ces termes le rôle que le juge a tenu dans la mise en place de ces règles coutumières :

« Ainsi pour la délimitation du plateau continental (...) même s'il convenait d'appliquer, non l'article 6 de la Convention de 1958, mais le droit coutumier du plateau continental tel qu'il s'est développé dans la jurisprudence (...)²⁸. »

3. Deux séries de règles apparemment distinctes

Ce troisième élément s'inscrit dans le prolongement du précédent.

L'œuvre jurisprudentielle accomplie n'est peut-être pas aussi originale qu'il pourrait y paraître. Sur ce point, quelques explications se révèlent nécessaires. Il existe deux séries de règles, distinctes par leur origine, qui régissent la délimitation maritime :

- l'une, conventionnelle, qui est la règle « équidistance-circonstances spéciales » valable pour la mer territoriale²⁹, mais aussi pour le plateau continental³⁰ ;
- l'autre, élaborée par la jurisprudence, qui s'applique à la zone économique exclusive, au plateau continental et qui s'exprime par la formule ; « équidistance-circonstances pertinentes³¹ ».

Or, ces deux systèmes de règles sont proches l'un de l'autre, et s'il y a un grand mérite à reconnaître à la jurisprudence, c'est sans doute après des tergiversations de départ d'avoir souligné leur profonde unité, sinon même leur identité.

Cette proximité a été tôt remarquée. De façon timide mais clairvoyante, le tribunal arbitral appelé à se prononcer sur la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord notait déjà, dans sa décision du 30 juin 1977, la parenté existant

entre les dispositions de l'article 6 de la Convention de 1985 sur le plateau continental et les principes équitables hérités de la jurisprudence :

« Les différentes façons dont les exigences des principes équitables ou les effets des circonstances spéciales sont présentées reflètent les différences d'approche et de terminologie plutôt que les différences de fond³². »

L'arrêt rendu par la Haute juridiction de la Haye le 14 juin 1993 dans le différend entre le Danemark et la Norvège est encore plus clair :

« Bien qu'il s'agisse de catégories différentes par leur origine et par leur nom, il y a inévitablement une tendance à l'assimilation des circonstances spéciales de l'article 6 de la Convention 1958 et des circonstances pertinentes en droit coutumier, ne serait-ce que parce que toutes deux doivent permettre d'atteindre un résultat équitable³³. »

Cette même idée est reprise de façon récurrente. On la retrouve exprimée dans les arrêts de 2001 dans le différend maritime entre le Qatar et le Bahreïn et de 2002 à propos du litige opposant le Cameroun et le Nigéria. Citons ce passage de l'arrêt rendu par la Cour internationale de justice à l'occasion du différend maritime entre le Qatar et le Bahreïn :

« La règle de l'équidistance circonstances spéciales... et la règle des principes équitables circonstances pertinentes telle qu'elle s'est développée dans la jurisprudence et la pratique des États... sont étroitement liées l'une à l'autre³⁴. »

Observons, de surcroît que cette marche vers l'unification est englobante. Elle ne concerne pas seulement les dispositions de l'article 6 de la Convention de 1958 sur le plateau et les règles venues de la jurisprudence relatives au plateau mais plus généralement toutes les délimitations maritimes quelles que soient les zones en cause, qu'il s'agisse de la mer territoriale (article 15 de la convention du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer) ou de la zone économique exclusive, de la zone de pêche ou du plateau continental.

Ainsi, le recul dont nous disposons désormais permet de constater la verdeur et la modernité de l'article 6 de la Convention de 1958. Elle permet également de saluer la sagesse des rédacteurs des conventions de 1958, puisque, après des détours, ce sont des règles similaires à celle qu'ils avaient forgées qui aujourd'hui prévalent, bien que la définition du plateau continental ait profondément changé entre temps.

Cette évolution jurisprudentielle est d'autant plus positive qu'il en a résulté clarté et visibilité pour les plaideurs éventuels. Malgré tout, quels que soient les progrès réalisés par la jurisprudence et la qualité de celle-ci, l'œuvre entreprise en matière de délimitation n'est pas encore menée à son terme.

II. L'ŒUVRE JURISPRUDENTIELLE N'EST PAS ENCORE ACHEVÉE

Elle n'est pas achevée et ceci d'un double point de vue :

- au-delà de la démarche suivie et des principes généraux qui ont été rappelés, quelques incertitudes marquent encore la jurisprudence actuelle ;
- l'incertitude atteint un degré beaucoup plus élevé encore dans un autre domaine, puisqu'il n'existe pas en la matière de jurisprudence internationale : celui des délimitations maritimes futures qui seront soumises au juge et qui impliqueront des plateaux continentaux s'étendant au-delà des 200 milles marins.

1. Une certaine volatilité normative de la jurisprudence actuelle

Force est de constater que cette jurisprudence comporte des zones d'ombre. Il n'en sera pas fait, dans les développements suivants, un inventaire complet, mais quelques exemples significatifs en seront donnés. En effet, deux notions voisines, mais non identiques, d'abord, dictent quelques remarques :

- La première a trait à ce qu'il est convenu de dénommer la zone pertinente pour la délimitation³⁵. Les obscurités relatives à cette notion sont de deux ordres :

1) Quant à la détermination de la zone en question :

Le juge s'en tient parfois à la volonté des parties, telle que celle-ci s'est exprimée dans le compromis³⁶ ; parfois, il tient compte de la volonté convergente des États en litige, telle qu'elle découle de leurs plaidoiries³⁷ ; mais le juge peut aussi prendre lui-même l'initiative de fixer les limites de la zone pertinente afin de mieux tenir compte des intérêts des tiers³⁸.

2) Quant à l'utilité même de la notion :

La seconde obscurité tient, en effet, à la difficulté de savoir (sauf hypothèse d'interférence des droits ou revendications éventuels d'États tiers dans la zone) quelle est l'utilité profonde de la fixation de la zone dans laquelle la délimitation doit avoir lieu, notamment en raison de l'existence de la notion voisine, mais plus opératoire, de « côtes pertinentes ».

- La deuxième notion pour laquelle le flou prévaut est en effet celle de « côtes pertinentes ».

A l'évidence, les seules côtes à retenir pour l'opération de délimitation sont celles par le biais desquelles un chevauchement des titres existe. Néanmoins, la réalité de chaque cas rend les choses plus complexes.

Il est vrai que le choix des segments de côtes pertinentes est un problème délicat. Il est cependant mal résolu. La jurisprudence y apporte une attention parfois distraite³⁹, surtout elle manque de constance dans les quelques indications qu'elle fournit. Il arrive même que l'identification des côtes pertinentes lui apparaisse impossible, comme cela s'est produit dans le différend opposant la Libye et Malte, où le juge est acculé à un constat d'impuissance :

« Le contexte géographique rend la marge de détermination des côtes pertinentes et des zones pertinentes si large que pratiquement n'importe quelle variante pourrait être retenue⁴⁰. »

En définitive, on peut se demander cependant si, compte tenu de la place désormais occupée par la pratique de la « ligne d'équidistance provisoire » et dans la logique de cette pratique, ne devraient pas être retenus comme seuls pertinents les segments de côtes joignant les points de base sur lesquels s'appuie la construction de la ligne d'équidistance entre deux États voisins⁴¹.

Le principe de non empiètement demanderait de son côté à être « revisité » afin d'échapper au brouillard qui semble l'entourer.

Énoncé pour la première fois en 1969, il s'inscrivait alors harmonieusement dans la logique d'application de la notion d'un plateau continental considéré comme le prolongement naturel du territoire terrestre. En d'autres termes, la ligne de séparation entre les plateaux continentaux des deux parties devrait être tracée de telle sorte qu'elle n'empiète pas sur le prolongement naturel du territoire terrestre de l'une d'elles. A cet égard, le passage suivant du dispositif de l'arrêt de la Cour internationale de justice du 20 février 1969 se révélait particulièrement éclairant :

« La délimitation doit s'opérer... de manière à attribuer dans toute la mesure du possible à chaque partie la totalité des zones du plateau continental qui constituent le prolongement naturel de son territoire sous la mer et n'empiètent pas sur le prolongement naturel du territoire de l'autre⁴². »

Mais hors l'application de la théorie du prolongement naturel, abandonné par la jurisprudence pour un plateau ne s'étendant pas au-delà des 200 milles, que devient le principe ?

Il est évident, tout d'abord, que toute projection des côtes pertinentes d'un État empiète sur la projection des côtes pertinentes de l'autre État et entraîne un effet d'amputation. Le phénomène est inhérent à toute délimitation et vaut pour la projection des deux États en présence.

Cette observation étant faite, le principe signifierait-il que si le titre sur le plateau continental ou la zone économique exclusive (zone de juridiction) d'un État chevauche le titre d'un autre État

sur sa mer territoriale (zone de souveraineté), le second ne devrait pas faire l'objet d'amputation⁴³ ?

Quoi qu'il en soit, le principe a perdu une bonne part de sa spécificité d'origine et s'est banalisé. Il est plutôt conçu désormais comme devant assurer que la ligne de délimitation choisie n'est pas trop proche de la côte de l'une des parties. C'est en tout cas la position qui avait été adoptée par Malte dans le litige l'opposant à la Libye⁴⁴. C'est également une considération à laquelle le tribunal chargé d'arbitrer le différend entre la Guinée et la Guinée-Bissau s'est montré sensible dans sa sentence du 14 février 1985 :

« Pour faire reposer une délimitation sur une base équitable et objective, il faut autant que possible chercher à assurer à chaque État le contrôle des territoires maritimes situés en face de ses côtes et dans leur voisinage⁴⁵. »

En tout cas, la chambre de la Cour internationale de justice, dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, fait preuve de clarté en classant parmi les principes équitables celui (...) recommandant dans la mesure du possible le non-empiètement de la projection en mer de la côte d'un État sur des étendues trop proches de la côte d'un autre État.

Une question importante mérite d'être posée : l'existence de ces zones grises est-elle le signe indiquant que des progrès sont encore à faire dans l'affinement sur certains points de la jurisprudence, ou bien est-elle la rançon de la nécessaire souplesse dont doit pouvoir disposer le juge dans son appréciation d'ensemble de la situation d'espèce ?

Si cette seconde interprétation n'a pas à être retenue, le juge serait alors bien inspiré d'augmenter la visibilité en apportant plus de lumière sur les points ci-dessus évoqués, comme sur d'autres d'ailleurs, notamment sur les facteurs à caractère économique⁴⁶. Sont-ils pris en considération ? Lesquels d'entre eux ? Et dans le cas où ils interviennent, quelle influence ont-ils dans l'ajustement ou le déplacement de la ligne provisoire d'équidistance ? Autrement dit, la jurisprudence de 1993 est-elle exceptionnelle ou non⁴⁷ ?

2. La délimitation future par voie juridictionnelle du plateau continental s'étendant au-delà des 200 milles

Combien plus obscure encore, parce qu'elle relève de la prospective et d'un registre nouveau, est la question de la délimitation par la voie juridictionnelle internationale du plateau continental se prolongeant au-delà des 200 milles marins.

On connaît les dispositions de l'article 76 paragraphe 1 de la Convention sur le droit de la mer de 1982⁴⁸ qui s'appuient sur des titres à la possession de droits sur le plateau continental :

- Le titre de la distance des 200 milles marins.
- Le titre du prolongement naturel du territoire terrestre lorsque celui-ci déborde la distance des 200 milles, titre qui peut aller (dans une vision très simplificatrice) jusqu'à 350 milles ou à 100 milles au-delà de l'isobathe des 2 500 mètres⁴⁹.

On connaît également l'existence de la Commission des limites du plateau continental, organe scientifique et technique prévu par le paragraphe 8 de l'article 76 et par l'Annexe II de la Convention de 1982⁵⁰. Sa tâche est de formuler des recommandations sur les demandes présentées par les États au titre du plateau continental excédent les 200 milles. Si l'État a seule compétence pour procéder à la fixation définitive des limites de son plateau continental étendu, il doit, en revanche, le faire sur la base des recommandations émises par la Commission⁵¹. Or, il existe un élément de complication qu'il est important de signaler. Lors de l'examen qu'elle fait des demandes des États, la Commission paraîtrait devoir demeurer indifférente aux litiges éventuels de délimitation et se prononcer iniquement au plan scientifique sur le bien-fondé de limites extérieures du plateau continental étendu soumises par les États. Ce n'est pourtant pas exactement la position qu'elle a adoptée, puisqu'à l'article 5 de l'Annexe I à son règlement intérieur, elle indique :

« Dans le cas où il existe un différend terrestre ou maritime, la Commission n'examine pas la demande présentée par un État partie à ce différend et ne se prononce pas sur cette demande⁵². »

Elle ne se reconnaît le droit de le faire «qu'avec l'accord préalable de tous les États parties à ce différend...⁵³». Ou que si l'État présente une «demande partielle» «portant sur la partie qui n'est pas visée par un différend maritime ou terrestre non réglé avec d'autres États⁵⁴.»

Une question fondamentale doit alors être posée : la jurisprudence internationale, dont les grandes lignes ont été ci-dessus rappelées, est-elle adaptée à une délimitation impliquant un plateau continental élargi⁵⁵ ?

Sans doute l'est-elle dans certaines situations géographiques. Elle ne l'est sûrement pas dans tous les cas de figure, notamment dans l'hypothèse suivante :

Deux États ont des façades maritimes qui se font face. L'un d'eux n'est pas en mesure d'étendre son plateau continental au-delà de 200 milles. L'autre, en revanche, dispose d'un titre à un plateau se prolongeant au-delà. Et il existe un chevauchement entre ces deux titres⁵⁶.

Les deux États en cause pourront peut-être trouver, dans le cadre des négociations qu'ils mèneront, un accord qui leur convienne et qui leur paraisse à tout deux équitable. Mais à supposer l'entente directe impossible, quelles règles pourront être mises en œuvre par la juridiction saisie ? Dans le cas envisagé, l'appui si commode du tracé d'une ligne provisoire d'équidistance ne peut, à l'évidence, recevoir application.

Dans ces conditions, on fait face à toute une série d'interrogations :

- Doit-on à la recherche d'une ligne frontière pénaliser, dans un souci d'équité, l'État au plateau continental élargi et privilégier au contraire celui au plateau continental insusceptible de dépasser les 200 milles, doit-on considérer, par exemple, que les droits des États perdent de leur intensité au fur et à mesure que l'on s'éloigne des côtes et que l'on touche à ce qui serait à défaut d'emprise étatique le patrimoine commun de l'humanité ? Alors, que dire d'une telle conception qui tend à introduire une discrimination entre les deux titres retenus par l'article 76,

paragraphe 1, celui de la distance et celui du prolongement naturel, alors que le texte même de cette disposition ainsi que la jurisprudence semblent bien les placer sur pied d'égalité⁵⁷ ?

- Peut-on si l'on ne dispose pas de base plus solide, s'en tenir uniquement à la prise en considération des circonstances pertinentes de l'espèce en vue de parvenir à une frontière équitablement tracée ?

De plus, ces circonstances pertinentes sont-elles celles habituellement rencontrées, ou bien d'autres viendront-elle s'ajouter ? Devrait-on assister à un enrichissement de la catégorie de ces circonstances ? Par exemple, certaines d'entre elles pourraient-elles être en relation avec la structure géologique ou géomorphologique des fonds, notamment en tenant compte de la configuration du pied du talus ?

On peut craindre, cependant, qu'une telle solution centrée sur la prise en considération des seules circonstances pertinentes ne fasse de nouveau surgir le spectre de la subjectivité du juge, de ce que le juge Gros disait être « *l'équivalent d'un pouvoir discrétionnaire* ⁵⁸ ».

- Doit-on partager par moitié la zone de chevauchement ? Mais alors, quels sont les principes juridiques propres à étayer cette solution ? N'est-on pas là en présence d'un partage commode, mais peu fondé en droit ?

Autant de question qui pour l'instant demeurent sans réponse. Soyons sûrs que le juge trouvera le moment venu la solution.

Deux considérations de nature différente peuvent être formulées au terme de cette intervention :

1. Incontestablement, le juge est parvenu à donner une cohérence d'ensemble à un processus de délimitation plus lisible, mieux balisé. Il paraît hautement souhaitable qu'emporté par son énergie cinétique il parvienne à éliminer progressivement de sa jurisprudence actuelle les zones grises qui y demeurent encore. Évidemment, une marge de manœuvre appréciable est nécessaire au juge dans sa recherche d'une solution, notamment celle requise pour la

détermination des circonstances pertinentes propres au cas et leur impact. En revanche, certains concepts gagneraient dans l'intérêt des États à être plus précisément définis. On pense spécialement à celui de côtes pertinentes.

2. Un mot, enfin, sur la relation entre le Tribunal international du droit de la mer et la délimitation maritime. Inexistante à l'heure actuelle, on ne peut qu'espérer qu'elle se développe dans un avenir aussi proche que possible.

Est parfois exprimée l'idée selon laquelle le Tribunal de Hambourg a en ce domaine des années de retard sur la Cour internationale de justice, et l'on ajoute que s'il était saisi d'une affaire de ce genre, il risquerait d'élaborer une jurisprudence différente de celle existant actuellement, facteur qui serait de nature à ranimer la confusion. De telles idées paraissent dépourvues de pertinence.

Comment imaginer en effet, que le tribunal entende bouleverser, lui qui remplit une fonction pacifiante au profit des États, la jurisprudence actuelle ?

En revanche, de par sa spécialisation, de par son expertise en droit de la mer, de par son regard nouveau et compétent, son apport pourrait être capital à la fois en affinant la jurisprudence classique des délimitations sur les points où elle en a besoin et en dessinant certaines perspectives pour les délimitations des plateaux continentaux au-delà des 200 milles.

Confiance peut donc être faite à son discernement, confiance également à son imagination puisque si l'on en croit Giraudoux, l'imagination des juristes dépasse celle des poètes.

III. LES ÉLÉMENTS DE L'ARGUMENTAIRE MAROCAIN DANS LA DÉLIMITATION DES ESPACES MARITIMES ENTRE LE LITTORAL ATLANTIQUE MAROCAIN ET LES ÎLES CANARIES

Dans le cadre du processus de concertation maroco-espagnol qui augure d'une nouvelle ère de leurs relations bilatérales, il convient de présenter les grandes lignes de ce que pourrait

être l'argumentaire marocain par rapport à la problématique de délimitation des espaces maritimes entre la façade atlantique marocaine et les îles Canaries sur la base des différents principes suivants :

- l'attachement du Maroc aux principes de l'équité consacré par la législation marocaine et le droit international de la mer ;
- le rejet de l'unilatéralisme en matière de délimitation des frontières maritimes ;
- le statut juridique des îles Canaries ;
- la zone économique exclusive de 200 milles marins et le plateau continental constituent deux concepts complémentaires et non un seul concept ;
- les circonstances spéciales ou pertinentes pour une délimitation équitable ;
- la commission des limites du plateau continental, dans l'ordre du jour de sa 19^e session des États partis à la Convention de l'ONU sur le droit de la mer les 22-26 juin 2009 à New York, avait déjà annoncé la course vers la conquête de droits souverains au-delà de la limite de 200 milles marins.

1. Le statut juridique des îles Canaries

Tout d'abord, il convient de souligner que nous sommes en présence d'une délimitation entre un État continental et des îles de la souveraineté d'un autre État continental se trouvant dans la zone à délimiter. En effet, le Maroc est contigu aux îles Canaries appartenant à un État qui n'est pas géographiquement situé dans l'Afrique du Nord-Ouest.

Le décret royal espagnol de 1978 instituant une ZEE au large des côtes espagnoles qualifie les îles d'archipel. Ce qui ne répond pas, semble-t-il, aux critères de l'article 46 qui définit l'archipel comme « un ensemble d'îles qui forment un tout géographique, économique et politique ou qui sont historiquement considérées comme tel ». Cette définition est quelque peu différente de celle, strictement géographique, qui voit dans l'archipel, selon J. Everson : « une formation comprenant deux ou plusieurs îles (îlots ou rochers) et qui géographiquement peut être considérée comme un ensemble ».

La référence au tout politique est particulièrement symptomatique, puisque le statut d'archipel n'est reconnu dans la Convention sur le droit de la mer de 1982 qu'aux États archipels, alors que le critère politique n'a pas été reconnu dans le régime juridique des îles. L'article 47, par contre, n'autorise le droit du tracé des lignes archipélagiques droites qu'aux États archipels. En droit, il est certain que l'Espagne n'est pas un État archipel au sens de cet article, mais un État exerçant sa souveraineté territoriale sur un archipel, ce qui n'est pas la même chose.

Il est évident que l'Espagne ne réunit nullement les conditions énoncées à l'article 46 de la Convention sur le droit de la mer pour être considérée comme un État archipel.

Au demeurant, comme l'observe Laurent Lucchini et Michel Vockel : « Les droits reconnus du fait de l'existence d'un archipel ne le sont que si cet archipel forme un État et que cet État est constitué par un ou plusieurs archipels. Sont donc exclus les archipels rattachés à un État continental comme les îles Faeroe, les îles Canaries ou l'archipel égéen⁵⁹. »

Le paragraphe 9 de l'article 4R7 précise : « L'État archipel donne la publicité voulue aux cartes ou listes des coordonnées géographiques et en dépose un exemplaire auprès du Secrétariat général de l'Organisation des Nations Unies. » Cette démarche n'a pas été entreprise par les autorités espagnoles. A partir de ce constat, la Maroc souhaite l'établissement du tracé des lignes de base pour chaque île de l'ensemble canarien et l'évaluation de la taille de chaque île et sa localisation par rapport à celle du continent en face.

2. Les circonstances spéciales ou pertinentes pour une délimitation équitable

Le résultat d'une délimitation maritime est le fruit de négociations prenant en considération ce qui est communément appelé « les circonstances spéciales ». On ne pourrait prétendre qu'une solution est équitable si elle ne tient pas compte d'une pluralité de circonstances pertinentes. En effet, il n'y a pas de liste limitative

des circonstances pertinentes à laquelle le juge peut faire appel. Dans le cas maroco-espagnol, on peut considérer que des facteurs tels que la configuration géomorphologique du plateau continental marocain, la configuration des côtes marocaines, la longueur des façades côtières atlantiques marocaines, le critère de la proportionnalité de la superficie du Maroc par rapport aux îles Canaries devraient prendre la place équitable qui leur revient dans les concertations visant un règlement juste de la délimitation du plateau continental marocain dans cette région.

CONCLUSION

Les îles Canaries s'étalent sur une superficie de 7 273 kilomètres carrés et comptent 1,5 million d'habitants, sont situées dans l'océan Atlantique à 1 050 kilomètres de la péninsule ibérique océanique groupant les îles de Tenerife, Las Palmas, Gomera, Hierro, Grande-Canarie, Fuerteventura et Lanzarote.

Peut-on reconnaître le même statut juridique à un État continental, en l'occurrence le Maroc, situé en Afrique, ayant une superficie de 710 850 kilomètres carrés, et une population de 30 millions d'habitants ?

Dans le cas d'espèce, le Maroc n'a pas en face de lui un État côtier mais un groupe d'îles éloignées de la métropole espagnole.

Au surplus, il faut souligner la proximité des îles Canaries par rapport au littoral marocain et inversement leur distance considérable par rapport à la masse de la péninsule ibérique qui n'a avec elle aucun rapport de connexité ni de parenté géographique. Il s'agit là de l'hypothèse des circonstances spéciales prévues par l'article 6 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental et qui ont acquis une valeur juridique coutumière.

Il convient de faire mention de la technique de l'effet partiel qui a pour conséquence de ne conférer qu'une projection limitée à une caractéristique géographique (île-rocher-groupe d'îles, etc.) se trouvant dans la zone où la délimitation doit intervenir.

Des exemples :

- demi-effet (accord entre l'Arabie saoudite et l'Iran sur l'île Khareg en 1968) ;
- un tiers d'effet (Danemark-île Jean Mayen (Norvège) en 1995 : 1/3 pour la taille de la côte de l'île avec en plus 1/3 pour la survie (activité de pêche)) ;
- France-Royaume-Uni, 1977 : petite île française : 1/2 effet ;
- Tunisie-Libye : île tunisienne 1985 (adjacente) : 1/2 effet pour les îles ;
- Libye-Malte : on a établi l'équidistance entre la Libye et l'Italie comme point de départ et on a ajouté l'effet de l'île de Malte. La disproportion relative a été le facteur pertinent : 1/3 d'effet pour Malte.

Il en résulte que les configurations géographiques constituent un aspect important de toute opération de délimitation. Les composantes de toute situation géographique doivent en effet être évaluées et pesées en appréciant la singularité de la situation en question.

Il apparaît que dans le cas qui nous concerne la disproportion des longueurs des côtes en présence n'est pas à démontrer :

Côtes régionales :

- côtes Tanger-Lagouira : 2 378 kilomètres ;
- côtes îles Canaries face au Maroc : 331 kilomètres.

Le rapport est de 7,3 sur 1 en faveur du Maroc.

En dernier lieu les côtes à délimiter sont :

- Maroc (Cap Sim-Cap Dakhla) : 1 231 kilomètres ;
- îles Canaries (Côtes est et sud-est) : 232 kilomètres.

Le rapport est de 5,3 sur 1 en faveur du Maroc.

NOTES

- 1 | Date mentionnée dans le site de l'ONU : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&lang=fr#1
- 2 | Voir à ce propos (G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, tome III, Châteauroux/Paris, Etablissements Mellottée, 1934, p. 765-766) la position adoptée par le gouvernement néerlandais déclinant une offre belge de délimitation latérale entre les deux pays.
- 3 | W. Boggs, *Délimitation of the Territorial Sea*, 24 AJIL, 1930, p. 541 ; J. Guerra, « Les eaux territoriales dans les détroits peu larges », memorandum présenté à l'International Law Association (Conférence de Stockholm 1923) Song-Myon-Rhee, "See Boundary Delimitation between States Before World War II", 76 AJIL, 1982, p. 555.
- 4 | Arrêt rendu par la CIJ le 19 décembre 1987 dans l'Affaire du plateau continental de la mer Egée (Grèce-Turquie) : « Qu'il s'agisse d'une frontière terrestre ou d'une limite de plateau continental, l'opération est essentiellement la même, elle comporte le même élément inhérent de stabilité et de permanence », CIJ Rec. 1978, par. 85.
- 5 | L'article 6 de la Convention de 1958 sur le plateau continental spécifie dans son article 1er paragraphes 1 et 2 que « Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux ou plusieurs États... la délimitation du plateau continental entre ces États est déterminée par accord entre ces États ». De son côté, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 dans les paragraphes 1 de ses articles 74 et 83 (zone économique exclusive et plateau continental) stipule : « La délimitation de la zone économique exclusive (plateau continental) entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord... »
- 6 | « Une délimitation, qu'elle soit maritime ou terrestre, est une opération juridico-politique » précise la chambre de la Cour dans son arrêt rendu le 12 octobre 1984 dans l'Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, CIJ Rec. 1984, par. 55.
- 7 | Sont visés le paragraphe 1 des articles 74 (zone économique exclusive) et 83 (plateau continental), les dispositions de l'article 15 relatives à la délimitation de la mer territoriale qui reprennent mutatis mutandis celles de l'article 12 de la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë qui sont plus explicites.
- 8 | Les deux compromis conclus le 2 février 1967, d'une part, entre la République fédérale d'Allemagne et le Danemark, d'autre part, entre la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas ne sollicitaient pas de la CIJ le tracé de lignes de délimitation. La question posée était la suivante : « Quels sont les principes et les règles du droit international applicables à la délimitation entre les parties des zones du plateau continental de la Mer du Nord relevant de chacune d'elle... ? »
- 9 | CIJ Rec. 1969, par. 18, p. 22.

- 10] *Affaire du plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte).*
- 11] *La Cour précise, en effet: «Du moment que l'évolution du droit permet à un État de prétendre que le plateau continental relevant de lui s'étend jusqu'à 200 milles de ses côtes, quelles que soient les caractéristiques géologiques du sol et du sous-sol correspondants, il n'existe aucune raison de faire jouer un rôle aux facteurs géologiques ou géophysiques jusqu'à cette distance, que ce soit au stade de la vérification du titre juridique des États intéressés ou à celui de la délimitation de leurs prétentions», CIJ Rec. 1985, par. 39, p. 35. Elle refuse même sèchement tout rôle aux considérations physiques des fonds en tant que circonstance pertinente: «Quant à faire jouer un rôle comme circonstance pertinente aux fins de la délimitation à un facteur qui n'en joue aucun pour la validité du titre juridique, on ne voit à cela aucune raison non plus», ibid., par. 40.*
- 12] *P. Weil, Perspectives du droit de la délimitation maritime, Paris, A. Pedone, 1988, p. 216.*
- 13] *Ibid., p. 220.*
- 14] *Ainsi que la CIJ l'a constaté dans son arrêt du 10 octobre 2002 dans l'Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, Guinée équatoriale intervenant: «La Cour décide... que la ligne d'équidistance aboutit à un résultat équitable aux fins de la délimitation du secteur dans lequel la Cour a compétence pour se prononcer», par. 306 de l'arrêt.*
- 15] *Depuis 1985 et l'arrêt rendu dans le différend entre Malte et la Libye, les décisions font état d'ajustement ou de déplacement à effectuer au cas où la ligne provisoire d'équidistance n'aboutirait pas à un résultat équitable. Mais n'est plus évoqué le changement possible de méthode. Or, dans l'Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine (arrêt du 12 octobre 1984), la Chambre de la CIJ insistait sur cette possibilité dans les termes suivants: «Il n'y a pas... une méthode dont on puisse dire absolument qu'elle doit être prise en considération en priorité, une méthode par l'application de laquelle toute opération de délimitation devrait pouvoir commencer, quitte à en corriger les effets ou même à l'écarter ensuite en faveur d'une autre si lesdits effets se révélaient carrément insatisfaisants par rapport à la situation existant en l'espèce. Dans chaque cas concret, les circonstances peuvent au départ faire apparaître une certaine méthode comme mieux appropriée, mais il faut toujours se réserver la possibilité d'y renoncer en faveur d'une autre méthode si cela se justifiait par la suite», CIJ Rec., 1984 par. 163, p. 315.*
- 16] *Cf. Arrêt du 10 octobre 2002, CIJ Rec., par. 290.*
- 17] *Cf. L. Lucchini et M. Voelckel, Droit de la mer, tome 2, vol. I, Délimitation, Paris, A. Pedone, 1996, p. 78-89.*
- 18] *Voir notamment les qualificatifs sans indulgence utilisés: «l'emploi de cette méthode peut dans certains cas aboutir à des résultats de prime abord extraordinaires, anormaux ou déraisonnables», CIJ Rec. 1969, par. 24, p. 23.*

- 19| Cf. CII Rec. 1982, par. 110, p. 79; CII Rec. 1984, par. 107, p. 297, sentence arbitrale du 14 février 1985, par. 102.
- 20| CII Rec. 1985, par. 43, p. 37.
- 21| Cf. J. Beer-Gabel, «Les accords conclus en matière de délimitation», dans *Le processus de délimitation maritime : étude d'un cas fictif, INDEMER*, Paris, A. Pedone, 2004, p. 323 et suivantes, spécialement p. 330-331.
- 22| CII Rec. 1984, par. 81, p. 290. Voir également R.D. Hodgson et R.W. Smith, «Boundary Issues Created by Extended and National Maritime Jurisdiction», *The Geographical Review*, Oct. 1979, p. 426.
- 23| CII Rec. 1969, par. 93, p. 50.
- 24| «Les caractéristiques géographiques sont au cœur du processus de délimitation», sentence arbitrale du 10 juin 1992, *Affaire de la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la France*, par. 24.
- 25| Ces intérêts de défense et de sécurité ont été particulièrement pris en considération par la sentence arbitrale de 1977 dans le litige relatif au plateau continental opposant la France au Royaume-Uni. Le tribunal reconnaît que «*parmi les... éléments du régime juridique entrant en ligne de compte figurent les diverses considérations d'équité invoquées par les Parties au sujet de leurs intérêts respectifs en matière de navigation, de défense et de sécurité*», par. 188.
- 26| «(la Cour)... dit le droit existant et ne légifère point. Cela est vrai même si la Cour, en disant et en appliquant le droit, doit nécessairement en préciser la portée et parfois en constater l'évolution», avis consultatif du 8 juillet 1996 dans l'*Affaire de la licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires*, CII Rec. 1996, par. 18, in fine, p. 237.
- 27| Rappelons les termes du paragraphe 1er de l'article 6 qui règle la question de la délimitation entre États dont les côtes se font face : «*Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux ou plusieurs États est déterminée (qui ?) par accord entre ces États. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par 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 ces États.*»
- 28| Arrêt du 14 juin 1993, CII Rec. 1993, par. 51, p. 61.
- 29| Article 12 de la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë et article 15 de la Convention sur le droit de la mer de 1982. Les deux textes font mention, à côté des circonstances spéciales de nature à écarter l'application de l'équidistance, de l'existence de titres historiques.
- 30| Article 6 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental.

- 31 | Cf. J.P. Quéneudec, «Les principes dégagés par le juge et le rôle des circonstances pertinentes», dans *Le processus de délimitation maritime*, op. cit., supra, note 21, p. 279-285.
- 32 | Op. cit., par. 148.
- 33 | *CIJ Rec. 1993*, par. 56, p. 62.
- 34 | *CIJ Arrêt du 16 mars 2001*, par. 231.
- 35 | Avec des variations de vocabulaire qui semblent traduire un certain embarras du juge. Il est fait état, en effet de «zone pertinente pour la délimitation» (*CIJ Rec. 1993*, par. 20, p. 47), de «zone considérée» (*CIJ Rec. 1982*, par. 35, p. 42), de «aire de délimitation» (*CIJ Rec. 1984*, par. 41, p. 272), de «région concernée» (*S.A du 30 juin 1977*, par. 2), etc.
- 36 | Ainsi en est-il dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, Cf. *CIJ Rec. 1984*, par. 5, p. 253.
- 37 | Cf. *CIJ Rec. 1982*, par. 35, p. 42. Voir également le litige franco-canadien et la sentence du 10 juin 1992 : «Dans la présente affaire, les deux parties ont déterminé comme région concernée la concavité géographique formée par Terre-Neuve et la Nouvelle Ecosse» (par. 26).
- 38 | *CIJ Rec. 1985*, par. 20-22, p. 24-28.
- 39 | A l'exception toutefois de l'Affaire de la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la France dans laquelle les deux parties ayant déterminé «différemment les côtes qui devraient être considérées comme faisant partie de la zone en litige» (par. 27 de la sentence du 19 juin 1992) l'attention du tribunal d'arbitrage s'est longuement concentrée sur ce point (par. 27-33).
- 40 | *CIJ Rec. 1985*, par. 74, p. 53.
- 41 | N'est-ce pas d'ailleurs la démarche qui a été adoptée par la Haute Juridiction du Cameroun et du Nigeria : Guinée équatoriale intervenant ? La Cour considère en effet qu'elle doit «déterminer quelles sont les côtes pertinentes des parties à partir desquelles seront fixés les points de base qui serviront à la construction de la ligne d'équidistance», Arrêt du 10 octobre 2002, par. 290.
- 42 | *CIJ Rec. 1969*, par. 101 C. 1, p. 53.
- 43 | Voir N. Marques Antunes, *Towards the Conceptualisation of Maritime Delimitation, Legal and Technical Aspects of a Political Process, Publications on Ocean Development*, vol. 42 (Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2003).
- 44 | Voir en ce sens, l'arrêt de la CIJ du 3 juin 1985, notamment son par. 51, *CIJ Rec. 1985*, p. 42.
- 45 | *Affaire de la délimitation de la frontière maritime (Guinée/Guinée-Bissau)*, sentence du 14 février 1985, par. 92.
- 46 | Sur ce point, la jurisprudence est assez fluctuante. Dans l'arrêt qu'elle avait rendu en 1984 dans le litige opposant les États-Unis

au Canada, la chambre de la Cour internationale de justice s'était montrée peu favorable à la prise en considération de ces facteurs économiques en tant que circonstances pertinentes, sauf à vérifier que la ligne de séparation adoptée n'était pas « susceptible d'entraîner des répercussions catastrophiques pour la subsistance et le développement économique des populations des pays intéressés », CIJ Rec. 1984, par. 237, in fine, p. 342.

- 47 | *Malgré la jurisprudence citée à la note ci-dessus, la Cour dans son arrêt du 14 juin comme un élément important dans la détermination de la ligne de délimitation. Voir notamment CIJ Rec. 1993, par. 73-76.*
- 48 | *L'article 76 stipule dans son paragraphe 1 : « Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure ». Voir à ce sujet : L. Lucchini, « L'article 76 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer », dans *Le Plateau continental étendu aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Optimisation de la demande, UNDEMER, Paris, A. Pedone 2004, p. 9-29.**
- 49 | *Le paragraphe 5 de l'article 76 précise « Les points fixes qui définissent la ligne marquant sur les fonds marins la limite extérieure du plateau continental, tracée conformément au paragraphe 4, letter a), i) et ii) sont situés soit à une distance n'excédant pas 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, soit à une distance n'excédant pas 100 milles marins de l'isobathe de 2500 mètres, qui est la ligne reliant de formules et de contraintes ». Voir *Le plateau continental étendu, op. cit., p. 47-55.**
- 50 | *E. Beigzadeh, « La Commission des limites du plateau continental », *Le Plateau continental étendu, op. cit., supra, note 48, p. 31-44.**
- 51 | *Cf. le paragraphe 8, in fine de l'article 76 qui stipule : « La Commission adresse aux États côtiers des recommandations sur les questions concernant la fixation des limites extérieures de leur plateau continental. Les limites fixées par un État côtier sur la base de ces recommandations sont définitives et de caractère obligatoire. »*
- 52 | *CLCS/L/3 Annexe 1.*
- 53 | *Ibid.*
- 54 | *Position prise par la Commission à l'occasion de la demande russe présentée en 2001. Voir R. Meese, « La délimitation du plateau continental au-delà des 200 milles », *Le plateau continental étendu, op. cit., p. 181-229, notamment p. 198 et suivantes.**
- 55 | *Si aucune décision internationale n'a été rendue sur un cas de délimitation mettant en cause un plateau continental dépassant les 200 milles, en revanche, une sentence du 26 mars 2002 a été*

prononcée par un tribunal arbitral canadien à propos d'un litige opposant deux provinces canadiennes: celle de Terre-Neuve et du Labrador et celle de la Nouvelle-Ecosse.

- 56 | *On peut remarquer qu'en cas de délimitation entre deux États dont les côtes se font face, la pratique bien répandue du tracé d'une ligne unique valant tant pour le plateau que pour la zone économique exclusive ne pourra être mise en œuvre si l'un au moins des plateaux dépasse les 200 milles.*
- 57 | *Dans son arrêt du 3 juin 1985, La Cour internationale de justice déclare: «... Les notions de prolongement naturel et de distance ne sont pas des notions opposées mais complémentaires, qui demeurent l'une et l'autre des éléments essentiels de la conception juridique du plateau continental», CIJ Rec. 1985, par. 34, p. 33.*
- 58 | *Et le juge Gros ajoute: «Je doute que la justice internationale résiste à une équité ayant pour mesure l'œil du juge», CIJ Rec. 1984, Opinion dissidente du juge Gros, par. 41, p. 386.*
- 59 | *Voir L. Lucchini et M. Voelckel, Droit de la mer, tome 2: Délimitation, Navigation et Pêche, volume 1: Navigation et Pêche, p. 116, Paris, Pedone, 1996.*

L'approche du Maroc à l'égard de la sécurité en Méditerranée

Taoufik Marrakchi

« Quiconque est maître de la mer a un grand pouvoir sur terre. »

Cette citation de Richelieu nous rappelle que l'influence internationale d'un État est tributaire de sa vocation maritime.

Conscient des rapports de forces entre les États relevant de la puissance, de la richesse et de la prospérité des nations, l'amiral Alfred Mahan¹ nous enseigne que le commerce maritime est l'un des deux fondements de la puissance. Cela suppose la possession d'une marine marchande capable d'assurer le transport des richesses à travers les océans et les mers. Il suffit pour cela que les routes maritimes soient libres et défendues contre toutes les formes de menace. Cela appelle, naturellement, l'existence d'une flotte de guerre qui constitue le second fondement nécessaire à la puissance, flotte qui « naît de l'existence de la marine marchande et qui disparaît avec elle² ». La puissance appartient donc aux États commerçants, et la force navale en découle ; ce n'est pas l'inverse qui s'impose.

Pour prétendre à une vocation maritime, la localisation géographique d'un État est essentielle. A ce titre, le Maroc dispose d'une donnée naturelle foncière : la possession de deux façades maritimes de 3 500 kilomètres donnant sur la Méditerranée et sur l'Atlantique, totalisant une zone économique exclusive (ZEE) supérieure à un million de kilomètres carrés, sur laquelle se situent 13 ports maritimes ouverts sur le commerce extérieur³.

Conscient de la position stratégique du Royaume, lors de la Seconde Guerre mondiale les Américains avaient appelé notre pays « le porte-avion Maroc ». Cette position privilégiée renvoie à une autre réalité : économiquement, le Maroc est une île, en ce sens qu'il reste largement tributaire du trafic maritime dans la mesure où celui-ci aujourd'hui assure 98 % de ses échanges externes.

Depuis son accession à l'indépendance, le Maroc a pris conscience de la valeur de sa position géostratégique et a commencé à développer une approche quant à son rapport et à son rôle dans l'espace méditerranéen. Invité pour la première fois, en 1974, à la Conférence sur la coopération et la sécurité en Europe, le Royaume avait mis l'accent, d'une part, sur la nécessité de mettre fin aux déséquilibres existants en matière économique, en contradiction avec les notions de coopération et de stabilité et, d'autre part, sur l'unité de la Méditerranée et, par voie de conséquence, sur l'unité de sa sécurité⁴.

Soucieux des défis, risques⁵ et menaces⁶ qui secouent la Méditerranée, notamment au niveau du détroit de Gibraltar, le Maroc, tout en conduisant sur les plans bilatéral, régional et multilatéral une étroite coopération avec ses voisins et partenaires traditionnels, a mis en place, de part et d'autre du détroit, un important dispositif de surveillance et de protection pour juguler les fléaux de l'émigration clandestine, le trafic des stupéfiants, le terrorisme. Il s'agit d'un dispositif qui intègre l'ensemble des corps de sécurité du Royaume et qui repose sur l'existence d'une approche de la sécurité globale placée sous l'enseigne de la prévention.

C'est cette approche que le présent article se propose d'analyser à travers un certain nombre de questions. Quelle perception développe le Maroc à l'égard de la Méditerranée et de sa sécurité? Quelle stratégie adopte-t-il pour protéger ses espaces maritimes? De quels moyens dispose-t-il pour faire face aux défis et risques émergents au voisinage du détroit de Gibraltar? Quelle coopération entretient-il avec ses voisins et partenaires traditionnels?

LA MÉDITERRANÉE : QUELLE PERCEPTION POUR QUELLE SÉCURITÉ ?

Fascinante et inquiétante, la Méditerranée représente une entité spatiale aux contours modifiables selon trois séries de facteurs : l'époque, la thématique étudiée et la source du regard porté. Il convient de garder à l'esprit ces facteurs car ils orientent les

décisions et les actions des États riverains et autres acteurs des relations internationales.

Nœud de communication maritime à haute valeur stratégique, la Méditerranée subit l'influence des développements politiques de chacune de ces régions. Soumise à des risques, défis et menaces internationaux, elle ne dispose pas de structures de régulation capables d'offrir à ses riverains un cadre approprié de prévention et de traitement des crises qui la secouent.

Rappelons que rares sont ceux qui s'accordent sur la définition exacte de ce qu'est la Méditerranée, et minoritaires sont ceux qui s'entendent sur sa délimitation. Pour Jean Robert « chacun voit la Méditerranée à sa porte et à sa mesure et l'instrumente à ses fins, ce qui ne permet pas une meilleure compréhension de ce qu'est réellement l'espace méditerranéen⁷ ».

En effet, les différences de perception sur l'espace méditerranéen constituent de réels freins à la définition d'une politique commune permettant d'harmoniser les agendas sécuritaires régionaux. Certains États conçoivent la Méditerranée comme un axe de transit ouest-est permettant d'acheminer les troupes et les produits manufacturés dans un sens et les ressources énergétiques dans l'autre. Cette approche utilitariste télescope l'approche prônée par d'autres nations qui conçoivent la Méditerranée selon une logique de coopération nord-sud, fondée sur l'interdépendance économique (main-d'œuvre, débouchés commerciaux) et sécuritaire (émigration illégale, terrorisme, narcotrafic...). Si ces deux visions se rejoignent sur les questions de sécurité maritime et de lutte contre le terrorisme, il n'en demeure pas moins qu'elles éclipsent la dimension socioculturelle ; ce qui ne facilite pas une meilleure compréhension de ce qu'est réellement l'espace méditerranéen.

S'agissant de la fonctionnalité géostratégique de l'espace méditerranéen, celle-ci a significativement évolué avec la mutation du contexte international. Au cours de la période bipolaire, la Méditerranée illustra le jeu des rapports de force et de rivalité entre Moscou et Washington. Depuis la dissolution de la force navale soviétique, dite Eskadra, en mai 1991, et

notamment après les attentats du 11 septembre, les missions de défense des lignes de communication maritime ont cédé la place à toute une gamme d'opérations allant des missions de protection ou de rapatriement de ressortissants à celles du maintien de la paix, en passant par les frappes de rétorsion et les missions de présence et de surveillance.

Pour les Occidentaux, la protection des voies d'acheminement des approvisionnements en Méditerranée passe par une présence avancée de leurs forces navales leur permettant de s'offrir à la fois une capacité de pré-alerte de situations de crise et des moyens de réponse adéquate à ces crises. En effet, depuis la seconde guerre du Golfe (1990-1991), l'importance stratégique de la Méditerranée s'est révélée non seulement comme espace pour assurer le soutien logistique aux forces mais encore comme base pour l'emploi des vecteurs de frappes aériennes à distance (porte-avions, sous-marins, croiseurs). Lors de cette guerre, les premiers missiles stratégiques de type «Tomahawk» lancés sur Bagdad l'ont été depuis les bâtiments de la VI^e flotte déployée dans le bassin méditerranéen oriental.

Durant la crise de Bosnie, entre novembre 1992 et juin 1996, les forces navales de l'OTAN ont pu mener de grandes opérations d'embargo⁸ et soutenir les forces terrestres des Nations Unies (l'IFOR et la SFOR)⁹ à partir de la Méditerranée.

Au cours du conflit Kosovar de 1999, les forces aériennes de l'OTAN, agissant contre la République fédérale de Yougoslavie, ont largement fait usage des moyens aéronavals déployés en Méditerranée, en complément des avions de combat basés en Italie.

Après le 11 septembre, les forces navales de l'OTAN se sont engagées dans le cadre de l'opération «Active Endeavour» de lutte contre le terrorisme en Méditerranée. A partir du même théâtre méditerranéen, les forces navales américaines et britanniques se sont déployées lors de l'invasion de l'Irak en 2003.

Avec l'avènement du «printemps arabe», une coalition de forces dirigée par l'OTAN s'est constituée, en application de la résolution

1973 du Conseil de sécurité, pour instaurer une zone d'exclusion aérienne au-dessus du territoire libyen. Baptisée «Opération Unified Protector», cette intervention militaire, conduite du 19 mars au 31 octobre 2011, a fait un large usage de frappes de missiles à partir des navires déployés en Méditerranée et des bases aériennes implantées en Italie et en Crète¹⁰.

Par ailleurs, la crise qui secoue la Syrie depuis 2011 a permis de mesurer le poids retrouvé par Moscou sur la scène navale méditerranéenne. Au cours des deux dernières années, l'accroissement des activités de la marine russe en Méditerranée orientale a conduit certains observateurs à évoquer le «retour de la Russie en Méditerranée». Aujourd'hui, la Russie poursuit en Méditerranée un double objectif : la reconstruction de son influence et de sa puissance sur la scène internationale et la protection de ses intérêts.

Signalons qu'au cours de leurs différentes interventions en Méditerranée, les marines de guerre occidentales et russe n'ont jamais eu à subir de réelles menaces dans cet espace maritime, ce qui illustre clairement pour les états-majors l'utilité de conserver la maîtrise de la Méditerranée, de manière à pouvoir l'exploiter librement en cas d'intervention.

Rappelons, enfin, qu'au voisinage du détroit de Gibraltar il existe une concentration de marines militaires :

- les USA disposent depuis 1960 d'une base aéronavale à Rota, au sud de l'Espagne ;
- la Grande-Bretagne possède une base abritant des sous-marins nucléaires à Gibraltar ;
- l'Espagne est le seul pays qui dispose de forces navales des deux côtés du détroit, à Tarifa et à Malaga, mais aussi dans les présides occupées de Sebta et Méllilla ;
- le Maroc vient d'achever la construction de sa première base navale sur la Méditerranée, à Ksar-Sghir.

Tenant compte de ses intérêts maritimes et commerciaux, le Maroc développe aujourd'hui une approche stratégique vis-à-vis de la Méditerranée et de sa sécurité, dont il importe d'examiner la perception et les stratégies sectorielles.

LA MÉDITERRANÉE DANS LA PERCEPTION STRATÉGIQUE DU MAROC

En matière de sécurité, le Maroc développe une approche qui ne se pose pas seulement en termes de défense. Revêtant un caractère multidimensionnel, cette approche est axée sur le trinôme démocratie, développement et stabilité, lequel suppose que le politique, l'économique et le social progressent et se développent en interaction pour maintenir les équilibres nécessaires à la stabilité du Royaume. Pour le diplomate marocain Omar Hilale : « Si les nouvelles menaces auxquelles les pays méditerranéens sont confrontés restent complexes et difficiles à combattre, c'est parce que les problèmes qui se trouvent à leur origine sont, en grande partie, d'ordre économique et social et proviennent des mutations profondes de notre monde¹¹ ».

Aussi, l'étude du discours officiel marocain nous enseigne que l'espace méditerranéen se manifeste à travers deux volets : un premier, politico-sécuritaire, et un deuxième, purement économique. En ce sens, le Royaume considère que sa sécurité et son essor économique restent tributaires, en grande partie, des efforts de sécurisation et de valorisation de ses façades et approches maritimes.

Au niveau de la valorisation de sa façade méditerranéenne, les chantiers de Tanger Med, du plan Halietis, du plan Azur, de la stratégie logistique et portuaire ou encore de la politique maritime intégrée du Royaume ont permis, en dix-sept ans, de doubler le PIB et de réduire le taux de pauvreté de moitié.

Parmi ces chantiers structurants, le port de Tanger Med a connu, après dix ans d'exploitation (2007-2017), une évolution significative qui lui a valu d'être connecté aujourd'hui avec 170 ports et 67 pays à travers les 5 continents. Un tel résultat a permis au Maroc de passer de la 84^e à la 16^e place en termes de connectivité maritime mondiale. Il se positionne désormais premier en Afrique et en Amérique latine.

Edifié pour donner une forte impulsion aux potentialités logistiques du Royaume, Tanger Med assure aujourd'hui un rôle

de moteur pour le développement de la région Nord du Maroc, du fait qu'il constitue un bassin de compétitivité favorable aux investissements et aux emplois.

Encouragé par la réussite de ce projet, le Maroc est en passe de réaliser, à l'horizon 2030, six pôles portuaires¹². Maillons-clés des chaînes logistiques des changes externes, ces pôles sont appelés non seulement à contribuer à l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale mais aussi à saisir l'opportunité offerte par le transport maritime international en se positionnant dans ce secteur, notamment au niveau de la Méditerranée et de l'Europe.

S'agissant de la sauvegarde de ses ports et de la protection du détroit de Gibraltar face aux multiples défis, risques et menaces, le Maroc, tout en déployant un important dispositif de sécurité le long de ses deux façades maritimes, cherche à développer avec ses voisins et partenaires une coopération régionale devant « répondre à une approche historique, coopérative et inclusive de la sécurité, intégrant, outre les aspects militaires, les volets politique, économique et social. L'appréhension de tous ces enjeux devrait s'inscrire dans une démarche cultivant la confiance réciproque et favorisant une délibération sur toutes les questions de sécurité d'intérêt commun¹³ ». Selon la vision marocaine, cette coopération régionale repose sur les principes suivants :

- la prise en compte de l'unité et de l'indivisibilité de la sécurité en Méditerranée ;
- la consécration de l'identité et de la cohérence stratégique de la Méditerranée, une cohérence qui appelle une réponse globale dès lors qu'il ne peut y avoir d'action commune sans une identification conjointe des défis et des menaces¹⁴ ;
- l'adéquation des agendas sécuritaires des États des deux rives de la Méditerranée ;
- le respect des préoccupations nationales de chaque pays, notamment les questions de l'intégrité territoriale et de la souveraineté. Pour Omar Hilale : « On ne peut être un partenaire fiable et crédible que dans la mesure où d'autres pays-membres considèrent le Maroc dans son intégralité¹⁵ ».

Aux yeux de certains experts marocains, la sauvegarde de l'espace méditerranéen est plus que nécessaire, voire impérative, notamment depuis les attentats du 11 septembre qui ont généré une forte sensation d'insécurité collective¹⁶. L'avènement en 2011 du « printemps arabe » a, pour sa part, amplifié cette sensation d'insécurité du fait que la situation actuelle du bassin méditerranéen reste tendue, conduisant à l'exacerbation des menaces sécuritaires. À la migration clandestine, au trafic de drogue et à la circulation de capitaux financiers illégaux sont venues s'ajouter de nouvelles menaces qui résident dans la montée de l'extrémisme et le développement du terrorisme.

Pour faire face à ces menaces qui risquent de déstabiliser l'ensemble du bassin méditerranéen, les pouvoirs publics marocains ont élaboré et mis en œuvre des stratégies sectorielles s'inscrivant dans une approche globale conciliant les aspects législatifs, institutionnels et sécuritaires, ainsi que la coopération internationale et la communication¹⁷. Placées sous l'enseigne de la prévention, ces stratégies ont pour but de contribuer à l'endigement de l'insécurité en Méditerranée, notamment au niveau du détroit de Gibraltar.

DES STRATÉGIES SECTORIELLES D'ENDIGEMENT DE L'INSÉCURITÉ

Point de passage maritime traversé annuellement par plus de 100 000 bateaux et des gazoducs reliant le Maghreb à l'Europe, le détroit de Gibraltar voit transiter le pétrole, le gaz, les matières premières et les marchandises destinées à l'Europe du Nord et aux États des Amériques.

Reliant les rives Nord et Sud de la Méditerranée, le détroit de Gibraltar apparaît comme une zone frontalière où s'exercent les différents trafics. Alimentés par le préside de Ceuta et par la colonie britannique de Gibraltar, ces trafics, alliés à d'autres défis et menaces, ont contribué à transformer le détroit en une zone d'insécurité.

Parmi les défis et les menaces qui préoccupent au plus haut niveau les autorités marocaines figurent la migration clandestine et le terrorisme. Ce sont ces deux préoccupations qui nous intéressent ici dès lors qu'elles nécessitent une convergence de vue et une coopération étroite entre le Maroc et ses voisins méditerranéens.

LA DIMENSION MIGRATOIRE DE LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ DU MAROC

La « physionomie » de la migration clandestine au Maroc ne répond plus au schéma classique des années 90 qui se caractérisait par la prédominance de tentatives isolées de clandestins étrangers, notamment subsahariens. Aujourd'hui, le trafic de ces clandestins est dominé par des réseaux bien organisés, hiérarchisés et structurés autour de filières qui s'imbriquent pour entretenir une criminalité transfrontalière difficilement maîtrisable.

Il est utile de rappeler que les frontières marocaines traversées par les immigrés se situent notamment au sud de la ville de Lâayoune (le flux des Subsahariens vers les îles Canaries), au nord-est, entre Ahfir et Oujda (le flux des Algériens mais aussi des Subsahariens) et bien sûr à l'ouest sur l'axe Asilah-Tanger-Tétouan, où la pression migratoire est la plus aiguë et où la surveillance et le contrôle sont les plus rigoureux.

L'analyse circonstanciée de ce phénomène, appuyée par un travail d'investigation et d'intervention sur le terrain, a permis aux autorités marocaines de mettre en place une stratégie globale et intégrée pour endiguer cette menace. Il s'agit d'un phénomène découlant, notamment, de la dégradation des situations économique et sécuritaire au Sahel.

Pour lutter contre ce fléau, le Maroc, en tant que pays qui ne représente plus uniquement une plateforme de transit mais devient un pays de destination, a plaidé pour que la migration clandestine soit traitée dans un cadre global. C'est pour cela qu'il a élaboré et conduit une « stratégie nationale migratoire multidisciplinaire »

visant la réalisation de trois objectifs : la prévention du phénomène migratoire, la protection des victimes et la lutte contre le trafic¹⁸. L'étude de son contenu nous enseigne qu'elle repose sur trois piliers : juridique, institutionnel et opérationnel.

- Sur le plan juridique, d'abord, une action de mise à niveau des lois applicables aux étrangers dont l'existence remonte à l'époque du Protectorat a été opérée. Une nouvelle loi 02-03 a été adoptée et est entrée en vigueur en novembre 2003. Son objectif était l'unification des textes antérieurs, l'harmonisation des nouvelles dispositions avec le code pénal, la rationalisation des critères de séjour des étrangers au Maroc et la codification des infractions liées à l'émigration clandestine¹⁹.
- Sur le plan institutionnel, ensuite, deux structures en charge de la migration ont été créées :
 1. la Direction de la migration et de la surveillance des frontières : rattachée au ministère de l'intérieur, elle a pour mission principale la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie nationale en matière de lutte contre les réseaux de trafic des êtres humains et la surveillance des frontières ;
 2. l'Observatoire de la migration, chargé de centraliser toutes les informations liées à la migration et la mise à jour d'une base de données des statistiques au niveau national.
- Sur le plan opérationnel, le Maroc a mis en place au niveau des plages et frontières traversées par les émigrés des moyens de détection et de surveillance en plus du renforcement des ressources humaines affectées à cette tâche²⁰.

A ces mesures qui ont contribué à la régression de la migration clandestine²¹ s'ajoute le développement, à partir de 2004, d'une forte coopération bilatérale entre la Gendarmerie royale et la Garde civile espagnole à travers la conduite d'opérations mixtes de surveillance des espaces terrestres, maritimes et aériens au niveau des secteurs de Lâayoune et des îles Canaries²². Ayant permis aux autorités espagnoles de mieux percevoir les efforts fournis par les responsables marocains, cette forme de coopération a été étendue à la zone du détroit de Gibraltar. Pour assurer une meilleure coordination entre les deux gendarmeries, des officiers de liaison marocains ont été affectés à Madrid,

aux îles Canaries et à Algésiras auprès du Centre assurant l'exploitation du Système de surveillance électronique (SIVE)²³, mis en place par l'Espagne dans le cadre de la protection du détroit de Gibraltar.

Pour Taïeb Fassi El Fihri, ex-ministre des Affaires étrangères et de la Coopération, « en assurant cette charge et cet effort de police au quotidien, le Maroc fait face à ses responsabilités, mais il le fait aussi au bénéfice de l'Espagne et des autres pays de l'Union européenne²⁴ ».

Outre la dimension migratoire, la stratégie de sécurité du Maroc en Méditerranée œuvre aussi pour la lutte contre le phénomène du terrorisme.

LA DIMENSION ANTITERRORISTE DE LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ DU MAROC

Au cœur de la politique de sécurité du Maroc, la protection du territoire, des personnes et des biens contre le terrorisme constitue l'une des actions fortes menées pour « protéger notre pays des causes qui y conduisent et des dangers qui en découlent ». Pour Sa Majesté le Roi Mohammed VI, l'action contre le fléau du terrorisme, « s'accompagne du concours efficient, que nous apportons à l'échelle internationale, pour en extirper les racines dans le cadre d'une approche globale et efficiente²⁵ ».

Reposant sur des mesures de prévention, de protection et de réaction ainsi que sur l'existence d'une nouvelle législation découlant du « droit à la sécurité », cette stratégie fait une large place à la coopération internationale.

Les mesures de prévention concourent à la détection des conduites préoccupantes, au contrôle des lieux propices à l'incitation et à l'enrôlement, à l'occupation du champ religieux, à l'éducation, à l'information, au dialogue, à l'amélioration des conditions de vie des populations, au partage des expériences et des analyses en la matière.

L'aspect protection cherche, pour sa part, à atténuer la vulnérabilité des cibles sensibles et des infrastructures critiques du Royaume, et ce, à travers la mise en place de moyens humains et matériels appropriés pour la sauvegarde des frontières, des transports et de toutes les structures transfrontalières.

Sur le plan législatif et réglementaire, tout en ratifiant, après le 11-Septembre, la plupart des instruments internationaux et régionaux antiterroristes²⁶, le Maroc a procédé à l'harmonisation de son arsenal juridique national au niveau du Code pénal et du Code de procédure pénale. A ce titre, il a adopté, par dahir le 28 mai 2003²⁷ une loi définissant les éléments constitutifs de l'acte terroriste, précisant les peines sanctionnant ce crime, explicitant les procédures à suivre pour instruire et juger les actes terroristes, abordant la question du financement des mouvements terroristes et prévoyant la collecte, le recoupement et le traitement des informations financières pour retracer les mouvements de fonds destinés aux groupes terroristes²⁸.

Cherchant à empêcher les terroristes à perpétrer leurs actes en mer, le Maroc a pris toutes les dispositions nécessaires pour l'application du Code ISPS (International Ship and Port Facility Security) afférant à la sûreté des navires et des installations portuaires²⁹.

Contre les fléaux de la migration clandestine, du terrorisme et des narcotrafiquants, le Maroc a mis en place, de part et d'autre du détroit de Gibraltar, un dispositif de sécurité efficient en vue d'assurer la surveillance et la protection de ses deux façades maritimes.

MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF DE SURVEILLANCE ET DE PROTECTION

S'étalant, dans un premier temps, de la ville d'Asilah sur l'Atlantique à la localité de Saidia, frontière maritime est du Royaume sur la Méditerranée, ce dispositif de sécurité, qui s'est étendu vers la partie sud de la côte atlantique, mobilise un

effectif de 11 000 hommes³⁰. Intégrant toutes les catégories des forces de sécurité du Royaume (Gendarmerie royale, Marine royale, Forces auxiliaires, personnels de la Sûreté nationale et des Douanes), auxquelles s'ajoute un effectif conséquent des Forces armées royales, ce dispositif coûte annuellement au trésor marocain l'équivalent de 100 millions de dollars³¹.

Constitué de moyens terrestres, navals et aériens, il se compose essentiellement de postes de contrôle fixes tout le long de la côte, de patrouilles mobiles renforcées par des équipes cynophiles³², de caméras de vision nocturne, de moyens d'observation et de localisation. A cela s'ajoute une chaîne sémaphorique³³ dotée de moyens de détection et de communication lui permettant d'être en liaison permanente avec des vedettes rapides en mer ou en alerte à quai afin de les diriger sur les cibles suspectes³⁴.

Parallèlement à ce dispositif, d'autres mesures ont été adoptées pour renforcer le contrôle et la sécurité des façades maritimes du pays, il s'agit notamment de la fouille systématique des embarcations opérant dans les ports des régions Nord et Sud avant toute sortie en mer ; l'obligation pour les petites embarcations de rejoindre le port avant la tombée de la nuit ; la limitation de la puissance des moteurs des petites embarcations à 25 chevaux ; l'intensification des opérations de contrôle du transport routier international, ainsi que la mise sous scellés des containers à bord des trains et des camions du transport routier international.

Parmi les composantes des FAR assurant un rôle majeur dans la sauvegarde maritime du Royaume figure la Marine royale dont il convient de rendre compte de ses missions, de son organisation, de son mode d'emploi, de ses moyens d'action et de ses activités.

LA MARINE ROYALE : INSTRUMENT DE LA SAUVEGARDE MARITIME

Fondée en 1960, la Marine royale assure une double mission : la défense maritime du territoire national et l'action de l'État en Mer. En termes d'organisation, elle s'articule en trois secteurs

maritimes : le «secteur maritime Nord» dont la zone de responsabilité s'étend de Saidia à Larache ; le «secteur maritime Centre» comprenant la zone allant de Larache à Agadir et le «secteur maritime Sud» s'étendant d'Agadir à Laagouira.

Au niveau du concept de son emploi, celui-ci repose sur une structure de commandement décentralisée ; un renforcement de la connaissance du domaine maritime (MDA) ; une conjugaison des moyens navals et aériens, une surveillance intégrée par une chaîne radars littorale (sémaphores) et une coopération régionale et internationale.

Multiplés et variés, les moyens d'action de la Marine royale ont connu, depuis 2002, une évolution significative grâce à un plan de renouvellement et de modernisation de ses bâtiments de guerre et de ses supports de soutien. Il s'agit de nouveaux moyens à la pointe de la technologie, tant par la qualité de leurs équipements (système de combat, radar, sonar, supports de guerre électronique...) que par leurs armements (missiles, torpilles et canons) et leurs hélicoptères embarqués de type Panthère. Parmi ces bâtiments disposant de capacités opérationnelles appréciables, nous citons : les frégates multi-missions (FREMM et SIGMA), les patrouilleurs océaniques, les patrouilleurs lance-missiles, les bâtiments de transport et de débarquement, les unités auxiliaires et les hélicoptères.

En termes d'infrastructure, la Marine royale vient d'acquérir sa première base navale sur la façade méditerranéenne à Ksar Sghir. A usage strictement militaire, cette base de portée stratégique, qui est devenue opérationnelle fin 2016, accueillera les FREMM ainsi que l'École de plongée.

En s'appuyant sur une utilisation judicieuse de ces nouveaux moyens d'action et de soutien, la Marine royale œuvre pour le développement de ses interventions au service de la protection du détroit de Gibraltar et des rivages du Royaume en déployant ses unités dans les zones les plus touchées par la recrudescence de trafics illicites. En effet, du fait de leur proximité avec l'Europe ou de leur position sur la route reliant les pays de l'Afrique occidentale aux Canaries, de nombreuses régions du

Royaume sont touchées par les trafics illicites : contrebande de biens de consommation et d'équipement, trafic de stupéfiants, émigration clandestine, etc.

En matière de lutte contre les stupéfiants, les narcotrafiants qui utilisent des vecteurs sophistiqués, tels les *Go-fast boats*³⁵, les aéronefs, voire les submersibles, sont traqués sans cesse. En 2014, les unités de la Marine royale ont effectué 107 opérations de poursuite de moyens nautiques suspects, débouchant sur la saisie de 7,5 tonnes de drogue. En janvier et avril 2015, ce sont respectivement 24 et 9,3 tonnes de stupéfiants qui ont été saisies lors de deux opérations de poursuite. En 2016, la poursuite d'un palangrier au large de Nador a permis la saisie de 12,83 tonnes de résine de cannabis.

Contre le trafic des êtres humains, la Marine royale a intercepté 6 272 candidats à l'émigration en 2014 et 7 224 durant les dix premiers mois de l'année 2015.

Au-delà de ce bilan, pour la promotion de la navigation maritime et la protection de l'environnement marin dans la zone du détroit de Gibraltar, la Marine royale contribue au fonctionnement du «Centre de surveillance du trafic maritime» de Tanger. Baptisé CTSM Tanger «Tangier Traffic», ce centre fournit aux autorités marocaines une vision des approches maritimes du pays et les aide à remplir les obligations du Maroc en sa qualité d'État côtier. Fonctionnant en continu 24H/24 et 7j/7 depuis son entrée en service le 1^{er} décembre 2010, le CTSM est composé de 2 stations : une station principale à 15 kilomètres de Tanger à Ras Parrot et une seconde, à 45 kilomètres de Tanger, sur le site de Ras Cires à proximité du nouveau Port de Tanger Med. Parmi les missions qu'il assure, il y a lieu de citer :

- la surveillance de la navigation maritime dans sa zone de compétence ;
- la réception, le traitement, l'analyse et l'archivage des comptes-rendus des navires empruntant les voies navigables sous sa responsabilité ;

- la participation, de concert avec les départements concernés, à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage et de lutte contre la pollution marine accidentelle ;
- la diffusion des renseignements de sécurité maritime (bulletins météorologiques, avis urgents aux navigateurs, etc.) ;
- la réception, le traitement des alertes et la diffusion du renseignement de sûreté maritime.

Afin d'assurer une large couverture de la zone du détroit, le centre dispose d'un système intégré regroupant les moyens radar, les équipements de radiocommunication, la radiogoniométrie, les moyens d'identification automatique de navires (AIS) et l'appel sélectif numérique (ASN). Autant d'équipements qui lui permettent de surveiller, traiter, enregistrer et stocker en temps réel 1 000 pistes radar.

En matière de pollution, les risques d'atteinte à l'environnement, à l'économie et à la biodiversité de l'espace maritime marocain restent avérés eu égard à la densité du trafic maritime dans le détroit de Gibraltar. Pour faire face à ces risques, un « Plan d'urgence national de lutte contre la pollution marine accidentelle » a été adopté par les autorités nationales compétentes³⁶. Pour sa mise en œuvre, trois institutions ont été désignées : le département de l'Environnement, qui assure la coordination au niveau national (CNLP)³⁷, la Marine royale, qui conduit les opérations en mer, et la direction de la Protection civile, qui concourt aux opérations sur le littoral.

CONCLUSION

Conscient des enjeux économiques et stratégiques que recèle sa position géographique privilégiée, le Maroc considère que sa sécurité et son essor économique restent tributaires des efforts de sécurisation et de valorisation de ses façades et approches maritimes. Pour lutter contre les risques et menaces qui secouent ses deux façades maritimes, de part et d'autre du détroit de Gibraltar, le Maroc met en œuvre des stratégies sectorielles soutenues par des moyens humains, matériels et financiers conséquents. Le but étant de lui permettre de

remplir les obligations qui lui confèrent sa qualité d'État côtier et sa responsabilité en matière de sûreté maritime dans une Méditerranée où les enjeux de sécurité qui la traversent se recomposent à un grand rythme depuis 2011.

En dépit de leur pertinence, ces stratégies nécessitent d'être perfectionnées et complétées par des actions visant le développement de notre économie et le renforcement de notre sauvegarde maritime. Cela passe à notre sens par trois impératifs :

- d'abord, la constitution d'une flotte de commerce servant la politique d'indépendance économique du Royaume et la maîtrise de ses échanges extérieurs ;
- ensuite, la valorisation du secteur des industries de la mer, notamment celui de la construction navale, dans le but d'en faire un levier économique et social ;
- enfin, le renforcement du potentiel naval de la Marine royale, à l'instar des marines des pays émergents tels que l'Inde, la Chine ou le Brésil pour qui la dotation d'une puissance navale est une question nationale centrale.

Il y a 400 ans, Walter Raleigh³⁷ écrivait : « *Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même.* » A quand donc l'entrée du Maroc dans le « grand jeu » des interdépendances mondiales qui s'opèrent dans les mers et les océans ?

NOTES

- 1 | A. Mahan, « *Influence de la puissance maritime dans l'histoire 1660-1783* », Ed. Bibliothèque des introuvables, 2001.
- 2 | A. Vigarié, étude réalisée à partir du livre *Les conceptions d'Alfred Mahan dans L'Evolution de la pensée navale, écrit par le capitaine de vaisseau E. Bosse, Paris, la Société française d'éditions d'art, 1899.*
- 3 | *Y compris le port de Tanger-Méditerranée dont la mise en service a débuté en juillet 2007.*
- 4 | *Déclaration de M. Ali Skalli, secrétaire général du ministère des Affaires étrangères à Genève le 2 avril 1974.*

- 5 | *Le terme «risques» désigne le résultat défavorable ou dangereux des décisions et des actes de ceux qui agissent au nom des collectivités humaines, dans tous les domaines de leurs responsabilités.*
- 6 | *Le terme «menace» caractérise la volonté de nuire exercée par un État ou un mouvement, qu'il soit national ou transnational. Elle s'exprime selon deux modes d'action : le terrorisme et l'action militaire.*
- 7 | *J. Robert, «La redécouverte de la Méditerranée», séminaire organisé par l'université d'Aix-Marseille le 12 novembre 2002.*
- 8 | *Il s'agit des opérations baptisées Maritime Monitor, Sharp Fence et Sharp Guard.*
- 9 | *L'IFOR (de l'anglais Implementation Force) était une force opérationnelle de l'OTAN chargée du maintien de la paix en Bosnie-Herzégovine, elle avait succédé à la FORPRONU, le 20 décembre 1995, après les accords de Dayton. Elle a été remplacée par la SFOR le 21 décembre 1996.*
- 10 | *La direction des opérations navales s'est effectuée depuis le navire amiral de la VI^e flotte américaine, l'USS Mount Whitney.*
- 11 | *Intervention de Omar Hilale, lors de la réunion du Conseil de l'Atlantique-Nord de l'OTAN et des directeurs politiques des pays du Dialogue méditerranéen, tenue à Rabat le 4 avril 2006.*
- 12 | *Il s'agit des pôles de l'Oriental (port de Nador), du Nord-Ouest (Tanger Med et Tanger ville), de Casablanca-Kénitra, d'Abda Doukkala (port de Jorf Lasfar), de Souss-Tensift (port d'Agadir) et des ports du Sud (englobant les ports de Tantan, Tarfaya, Laayoune, Boujdour et Dakhla).*
- 13 | *Khadija Ridouane, réunion à Rabat du Conseil de l'Atlantique-Nord : «Le dialogue redémarre entre l'Otan et ses partenaires méditerranéens», in Le Matin du 10 avril 2006.*
- 14 | *Intervention de Omar Hilale, secrétaire général du MAEC du Maroc lors du séminaire portant sur «la coopération Maroc-OTAN au service de la paix et de la stabilité dans la Méditerranée», op. cit.*
- 15 | *Intervention de Omar Hilale, idem.*
- 16 | *La problématique de «La situation "post printemps arabe" du bassin méditerranéen» a fait l'objet d'un débat au niveau de l'Institut royal des études stratégiques (IRES) entre experts marocains et français des questions de sécurité régionale, diplomates, responsables sécuritaires et anciens militaires.*
- 17 | *Intervention du ministre de l'Intérieur, Chakib Benmoussa devant la Chambre des conseillers, le mardi 30 mai 2006.*
- 18 | *Pour plus d'information sur le sujet, voir l'intervention de Khalid Zerouali, directeur de la Migration et de la surveillance des frontières au ministère de l'Intérieur, prononcée lors du séminaire organisé par «l'Initiative 5+5» à Agadir les 7 et 8 octobre 2008.*
- 19 | *El Guernaoui, «La réforme du droit des étrangers», in L'Opinion du 17 janvier 2003, p. 1.*

- 20 | *Intervention du ministre de l'Intérieur, Chakib Benmoussa, devant la Chambre des conseillers le mardi 30 mai 2006.*
- 21 | *Rapport publié par le Département espagnol de l'émigration, Le Soir Echos du 18 août 2008.*
- 22 | *Mounir Lyazidi, colonel de la Gendarmerie royale, «Quel modèle sécuritaire pour une gestion durable de l'immigration clandestine en Méditerranée occidentale?», op. cit.*
- 23 | *Il s'agit du «Système intégral de vigilance extérieure» à base de radars longue portée, de caméras thermiques, de caméras de vision nocturne, d'hélicoptères et autres moyens d'acquisition, d'observation et de communication dirigés à partir d'un Centre de coordination situé à Algesiras.*
- 24 | *Voir la presse marocaine des 23 et 24 août 2001.*
- 25 | *Discours de Sa Majesté le Roi du 30 juillet 2002.*
- 26 | *Le Maroc a souscrit aux conventions et résolutions des Nations Unies, notamment la résolution 1368, adoptée par le Conseil de sécurité le 12 septembre 2001, à l'effet de combattre les menaces causées par les actes terroristes; de même, la Résolution 1373 adoptée par le Conseil de sécurité le 28 septembre 2001 pour combattre le financement du terrorisme, sous tous ses moyens. Il a par ailleurs ratifié, le 12 septembre 2002, la convention internationale du 10 janvier 2000, pour la répression du financement du terrorisme, convention qui s'inscrit dans le cadre de l'ensemble du droit international anti-terroriste.*
- 27 | *Dahir n° 1.03.140 du 28 mai 2003 (26 rabii I 1424), B.O. n° 5114 du 5 juin 2003, p. 416-420.*
- 28 | *Source: Maroc Hebdo International, n° 541 du 17 au 23 janvier 2003, p. 9.*
- 29 | *International Ship and Port Facility Security (ISPS), qui signifie «Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires», est un code en deux parties (A et B), qui a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.*
- 30 | *K. Zerouali, «Stratégie nationale en matière de lutte contre le trafic des êtres humains», communication prononcée lors du séminaire organisé par l'Initiative 5+5 les 7 et 8 octobre 2008 à Agadir.*
- 31 | *Voir Maroc Hebdo, n° 494, du 18 au 24 janvier 2002.*
- 32 | *Se sont des équipes de chiens entraînés pour effectuer plusieurs missions, dont notamment la recherche de personnes suspectes en fuite, la recherche d'indices sur une zone de surveillance, la détection de stupéfiants, d'armes à feu, d'explosifs, etc.*
- 33 | *Il s'agit d'un réseau de bâtiments terrestres situés sur des sites géographiquement stratégiques le long des côtes leur permettant de couvrir des zones maritimes présentant un fort trafic ou des dangers*

particuliers. Ils ont pour mission d'assurer une veille visuelle, radio et radar de la zone maritime surveillée.

- 34 | *M. Akabli (capitaine de frégate de la Marine royale marocaine), «L'action des États en mer: le modèle marocain», communication prononcée lors du colloque organisé les 2 et 3 avril 1998 à Toulon en France.*
- 35 | *Les go fast boats («bateau à grande vitesse») sont des embarcations très puissantes et rapides équipées de plusieurs moteurs, employées par les trafiquants pour acheminer vite et discrètement des produits stupéfiants ou de contrebande.*
- 36 | *Le plan d'urgence permet aux pouvoirs publics de prévenir ou de combattre, dans les meilleures conditions, toute pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs menaçant l'environnement marin et le littoral national.*
- 37 | *Voir le décret n° 2-95-717 du 22 novembre 1996 ainsi que l'arrêté d'application n° 3-3-00 du 16 juillet 2003.*
- 38 | *Sir Walter Raleigh (1552-1618) naquit dans le Devon. Il se concilia la faveur de la reine Elisabeth 1^{re}, se porta volontaire dans l'armée des Huguenots en France, combattit les Irlandais, conçut le projet de coloniser l'Amérique du Nord, fonda en 1584 l'établissement de la Virginie, contribua à battre l'Armada des Espagnols et travailla à replacer sur le trône le roi du Portugal.*

Enjeux pour la sécurité et la sûreté maritimes des États côtiers au regard du droit de la mer

Mostapha Boussif

1. INTÉRÊT DU SUJET

La sécurité et la sûreté continuent de susciter des débats controversés qui montrent la fragilité dans les systèmes de protection et de défense de toutes les sociétés.

Par ailleurs, la catastrophe provoquée¹, le 19 décembre 1989, par le déversement accidentel de 70 000 tonnes de pétrole brut au large des côtes marocaines par le tanker iranien Kharg 5 est venue nous rappeler que personne ou presque n'était préparé à de tels périls².

Amorcé en 1967³, l'édifice normatif pour la réforme du droit de la mer reste inachevé face aux nouvelles réalités des risques et des menaces, en dépit des âpres négociations ayant abouti à la Convention de Montego Bay, le 10 décembre 1982⁴.

La notion de sûreté a, entretemps, connu une nette évolution depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001, date-charnière des derniers bouleversements qu'a connus le monde. Comment démêler cet écheveau, avant d'en décortiquer les tenants et les aboutissants ?

2. APPROCHES ANALYTIQUES DU CONCEPT DE SÉCURITÉ

Bien que distinctes, sécurité et sûreté restent indissociables et prêtent souvent à confusion. Chaque dispositif, lié à ces deux génériques, a son propre cycle :

- La sûreté, au sens de l'ordre public, est l'ensemble des mesures de protection contre les actes de malveillance. Ce dispositif touche à la fois la surveillance préventive, la protection et l'intervention contre ces menaces intentionnelles, eu égard aux vulnérabilités et anomalies des systèmes à protéger.
- Quant à la sécurité, elle regroupe l'ensemble des mesures de prévention et de secours contre les risques qu'ils soient naturels ou résultant des faits de guerre et de terrorisme. La sécurité est une notion qui, de nos jours, transcende la simple absence de menaces pour couvrir également les risques aléatoires et les menaces intentionnelles⁵.

3. LE SYSTÈME DE DROIT DANS LE DOMAINE MARITIME

- L'échelon international, deux tribunaux juridictionnels viennent consacrer, au chapitre VI de la Charte de l'ONU, la primauté accordée au règlement pacifique des différends :
 - la Cour internationale de justice (CIJ), dite de la Haye ;
 - le Tribunal international du droit de la mer (TIDM).
- Toutefois l'arsenal normatif reste disparate, parfois confus. Cette particularité va nous amener vers les définitions de la sécurité aux sens restreint et large du terme.

3.1. La sécurité maritime au sens restreint

C'est la sécurité de la navigation, terminologie trop restrictive, qui vise à assurer la sauvegarde contre les dangers naturels (tempêtes) et navals provoqués par la circulation maritime.

3.2. La sécurité maritime au sens large

C'est la sûreté du commerce, qui a pour but la protection du navire et de son équipage contre les dangers résultant des pratiques criminelles, dont la mer reste le théâtre de prédilection. Ces pratiques peuvent être le fait de la piraterie, la traite des esclaves, les trafics de stupéfiants, l'immigration

clandestine et, bien sûr, le terrorisme, qui est devenu une hantise à l'échelon international.

La sécurité maritime ainsi définie, au sens large du terme, «procède d'abord par la liberté d'action à l'exercice de la souveraineté dans les eaux nationales sans aucune contrainte. Cette liberté d'action pourrait s'étendre à la sécurité des mers que chaque nation est appelée à fréquenter, du fait des routes de navigation pour sa flotte marchande, de pêche ou celles de ses navires pour la sauvegarde des intérêts nationaux dans les eaux au-delà de ses frontières maritimes⁶.»

La sécurité maritime comprend l'ensemble des moyens matériels et normatifs, ainsi que les actions consacrées à :		
La sécurité de navigation (navire et environnement) : – commerce ; – pêche ; – plaisance. La sécurité des personnes et des biens "en mer".	La police maritime (civile/ militaire). L'action de l'Etat en mer.	La surveillance maritime. La protection des "Intérêts" nationaux dans (ou à partir de) l'espace maritime contre toutes les menaces potentielles ou réelles.

3.3. Etat récapitulatif de l'arsenal juridique en matière de sécurité maritime

La législation à portée maritime générale	Le droit de règlement de conflits maritimes
<ul style="list-style-type: none"> – La législation nationale. – La convention des Nations Unis sur le droit de la mer (CMB du 10 décembre 1982) : approche économique et pacifique. – Les conventions de l'OMI (Organisation maritime internationale), et leurs protocoles, particulièrement celles relatifs à la sûreté et à la sécurité maritime. 	<ul style="list-style-type: none"> – La Cour internationale de justice (CU), dite de la Haye, et le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) ; – La résolution du Conseil de sécurité de l'ONU S/forme Mandat pour la gestion des crises. – Le droit de la guerre maritime qui va régir la conduite des hostilités sur mer (accomplie par une force navale).

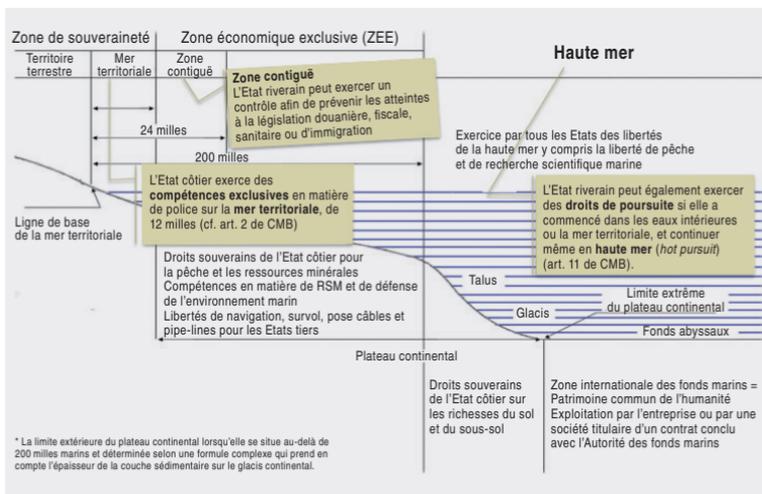
4. Convention de Montego Bay de 1982 : nouvelle approche économique du droit de la mer

Conclue à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982, la Convention internationale du droit de la mer n'est entrée finalement en vigueur que le 16 novembre 1994⁷.

Bien qu'il ait très activement participé à l'élaboration de cette convention, le Maroc n'a ratifié l'accord international que tardivement. La raison centrale est précisément la difficulté rencontrée avec l'Espagne pour déterminer la souveraineté sur les rochers et îlots bordant sa côte⁸.

La Convention de Montego Bay permet de définir quatre notions géographiques :

1. la mer territoriale, portée à 12 milles nautiques (contre 3 mn avant) ;
2. la « zone contiguë », limitée à 24 mn ;
3. la zone économique exclusive (ZEE), étendue à 200 milles nautiques :
 - c'est un espace où les États riverains n'exercent que des droits de nature économique (pêche, pétrole, minerais...),
 - vaut pour la ressource et non pour le territoire.
4. Enfin, la haute mer est un domaine libre et ouvert à tous, sans entrave.



Cf. « Dictionnaire de géopolitique », S/Dir. Yves Lacoste, éd. Flammarion, 1995, annoté et complété par l'auteur.

4.1. Applications des normes de sécurité par les États concernés

L'application des normes de sécurité maritime par les États repose dorénavant sur trois concepts structurants : l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier.

L'État du pavillon (Flag state)

Il a quatre obligations primordiales, en se faisant assister, le cas échéant, par des sociétés de classification :

- adopter les règles de sécurité maritime élaborées par les organismes internationaux et ratifier les conventions ;
- mettre en œuvre la réglementation qu'il a adoptée et ratifiée ;
- effectuer les contrôles, les inspections et les vérifications à l'égard des navires de son pavillon et prendre les sanctions en cas de besoin⁹ ;
- enfin, en cas d'accident, il est tenu de mener les enquêtes, d'en tirer les enseignements nécessaires et de proposer des solutions adéquates.

L'État du port ou Port State Control (PSC)

Pour pallier les déficiences du système provenant de l'État du pavillon, il a été conféré à l'État du port la mission d'inspecter également les navires étrangers qui fréquentent ses ports.

Il a toute latitude de fixer les conditions relatives à l'autorisation d'appareiller et surtout le droit, et l'obligation, quand il estime qu'un navire est dangereux, de le retenir au port.

Les États membres de chaque mémorandum (MOU) de leurs régions respective¹⁰ s'engagent à effectuer un nombre d'inspections par an correspondant au moins à 25 % du nombre estimé de navires de commerce entrés dans leurs ports.

Les États côtiers (Coastal State)

Les États côtiers ont le droit d'édicter des règles de navigation. L'État côtier peut fixer des dispositifs de séparation du trafic. Il peut contrôler des navires qui circulent dans ses eaux territoriales et jouit d'un droit d'intervention quand un navire se trouve en difficulté et menace ses côtes.

4.2. Insuffisances de la Convention de Montego Bay

Il est évident que la Convention CMB 82 a laissé des zones d'ombre dans la gestion de la sécurité maritime. A signaler, à titre indicatif :

- le problème de la continuité de la menace :
 - l'espace portuaire et les eaux territoriales sont sous la juridiction de l'État dont ils dépendent,
 - la haute mer, aux contours flous, est un espace de liberté réglementé par la Convention de Montego Bay (CMB) (patrimoine commun de l'humanité).
- la sécurité et la sûreté restent régies par des réglementations différentes ;
- la CMB ignore complètement la lutte contre le terrorisme, or l'objectif des États, de nos jours, est particulièrement la lutte contre cette menace avant qu'elle n'atteigne les ports, lieu des plus grands dommages prévisibles ;
- des zones d'ombre persistent sur la définition même de la piraterie maritime.

Ce sont des insuffisances auxquelles l'OMI (Organisation maritime internationale) et d'autres organismes tentent de remédier, selon les circonstances de lieux et de temps.

5. L'OMI ET LA SÉCURITÉ MARITIME

Deux aspects peuvent être dégagés de son action maritime :

- la protection du navire et des passagers contre les dangers en mer ;

- la sauvegarde de la mer contre toutes sortes de pollution et d'atteinte à l'écosystème marin.

• **Pour la sécurité maritime on retient :**

- les SOLAS (Sauvegarde de la vie humaine en mer) de 1960 et 1974 ;
- les lignes de charge (L.L. International Convention on Load Lines 1966) ;
- les navires à passagers effectuant des transports spéciaux (S.T.P. Special Trade Passenger Ships Agreement 1971) ;
- la prévention des abordages (COLREG International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972) ;
- la sécurité des containers (C.S.C.) ;
- la formation des gens de mer (STCW Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978) ;
- la recherche et le sauvetage (S.A.R. 1979, suivi du SMDSM¹¹)...

• **Pour la prévention de la pollution des mers on retient :**

- la convention édictant des normes de sécurité, notamment pour les pétroliers, contre la pollution par les hydrocarbures (OILPOL, 1954) ;
- la convention pour la prévention de la pollution (incluant autres que les pétroliers) (MARPOL 73/78) ;
- la convention OPRC (*Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation* 1990) ;
- le Protocole 2000 (OPRC-HNS, *Incidents by Hazardous and Noxious Substances*) ;
- l'ISM Code (*International Safety Management code*) 1993 constitue le chapitre IX de la convention SOLAS, qui vise à instaurer une culture de la sécurité en luttant contre les navires sous normes ;
- la convention CLC (*Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage*) de 1969 (responsabilité civile) sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- financés par les FIPOL (Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) de 1971 et du Protocole 1992. Les naufrages

de l'*Erika* (12 décembre 1999) et du *Prestige* (13 novembre 2002) ont donné lieu à un troisième instrument adopté en 2003 :

5.1. POLMAR et plan d'urgence nationale (PUN) marocain

Pour faire face à une pollution marine majeure, le Maroc applique les dispositions du décret n° 2.95.717 du 22/11/1996, « préparation et à la lutte contre les pollutions accidentelles ».

Dans son arrêté d'application du PM n° 3.3.00 du 16 juillet 2003, la Marine royale est chargée de la direction des opérations en mer (art. 10) du décret précité; alors que l'Inspection générale de la protection civile est chargée de la lutte à terre (article 14).

Le Plan ORSEC (Organisation des secours) est aussitôt activé si le sinistre a une portée nationale.

6. CONVENTIONS DE L'OMI ET LUTTE CONTRE LE TERRORISME MARITIME (CODE ISPS/AIS/MARQUAGE)

Sous la houlette des États-Unis, après les événements du 11 septembre 2001, une mobilisation générale s'est déclenchée pour mettre au point un dispositif pratique et efficace pour prévenir et lutter contre les actes illicites (particulièrement le terrorisme) à l'encontre du secteur maritime¹².

1. L'adoption d'un code, le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*)¹³ instaure les dispositions à suivre pour la mise en place des procédures internes, l'obtention d'un certificat de sûreté, la réévaluation du plan de sûreté des navires. Le navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté¹⁴ établis par les gouvernements contractants.

2. Elle impose la nécessité de posséder à bord un système d'identification automatique des navires, dit AIS (*Automatic Identification System*)¹⁵, et le marquage, de façon claire et permanente, du numéro international officiel OMI, sur chaque navire¹⁶.

7. ENJEUX DU MAROC FACE AUX EXIGENCES SÉCURITAIRES

Au Maroc, ces textes sont entrés en vigueur par une application sur le terrain à compter du 8 septembre 2004. L'enjeu est de taille. Faute de quoi, les navires battant pavillon de leurs pays, concernés par ces dispositions, risquent d'être refusés dans les ports étrangers. Les navires étrangers peuvent également refuser d'accoster dans les ports qui n'ont pas mis en place les mesures de sûreté définies par les nouvelles dispositions. Ce qui se traduirait, à coup sûr, par l'isolement du pays qui ne respecte pas ces dispositions, aussi bien au niveau du transport que du commerce international. « Toute violation de ce texte expose le pays concerné au boycott de ses ports par les navires étrangers et à l'interdiction pour ses navires d'avoir accès aux ports étrangers », rappelle la presse marocaine¹⁷. Les Américains ont d'ailleurs menacé les ports qui tarderaient à satisfaire aux obligations de sûreté d'être inscrits sur une liste rouge et de ne plus pouvoir commercer avec les ports américains.

Il n'en demeure pas moins que nos ports présentent encore de nombreuses carences en matière de sûreté. Selon un responsable au niveau du Port de Casablanca, qui a requis l'anonymat, la situation des ports ne peut changer du jour au lendemain : « Les autorités portuaires doivent, certes, renforcer les mesures existantes (vigilance du port, éclairage et télésurveillance...). Mais lutter contre ces différents phénomènes dangereux nécessite une implication plus importante des différents intervenants dans l'enceinte portuaire (police, douane, ONCF, autorités de la ville, etc.)¹⁸. »

8. AMBIGUÏTÉS DANS LA DÉFINITION DE LA PIRATERIE MARITIME

La piraterie maritime a été abordée dans l'article 101 de la Convention de Montego Bay.

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :
« Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprivation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire

ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer.»

Or, plus de 80% des actes de piraterie actuels échappent à la définition de la CMB, puisque ces contrevenants agissent aux abords des zones côtières et non en haute mer.

En plus, cette convention ne tient pas compte de la disparition de navires convertis à d'autres trafics dont les trafics illégaux (bateaux fantômes).

Pour combler cette faille, le Bureau maritime international (*IMB, International Maritime Bureau Piracy Reporting Center*) de la CCI (Chambre de commerce internationale), qui siège à Kuala Lumpur en Malaisie, apporte une définition plus large et plus simple que la CMB (1982).

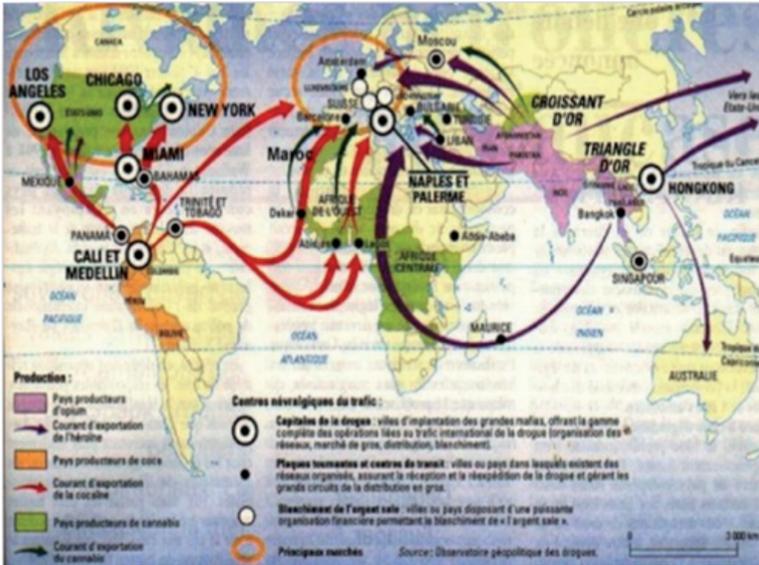
L'IMB définit la piraterie maritime comme : «*tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte*».

Il distingue les catégories suivantes :

- *Low Level Armed Robbery (LLAR)* :
 - attaques opportunistes de coffre-fort et des objets personnels de valeur ;
 - sans intérêt pour la cargaison ;
- *Medium Level Armed Assault And Robbery (MLAAR)* :
 - attaques violentes avec vols et blessures ou meurtres par des gangs bien organisés, lourdement armés et travaillant à partir d'un bateau (mère) ;
- *Major Criminal Hijack (MCHJ)* :
 - activités criminelles internationales planifiées et profitant de ressources substantielles utilisant d'importants gangs d'hommes bien entraînés et lourdement armés.

9. ENJEUX DE LA DROGUE DANS LES RELATIONS MARITIMES

- Le circuit des stupéfiants comprend 4 phases :
 - la récolte ;
 - la transformation ;
 - l'exportation ;
 - et la distribution.



- Le créneau maritime correspond à la 3^e phase, justifiée par la VA récupérée lors de la distribution.

L'acheminement par voie maritime a toujours été l'option privilégiée des trafiquants de stupéfiants. Une forte proportion de stupéfiants saisie dans les ports maritimes américains dissimulée dans des conteneurs¹⁹.

10. LES ENJEUX DE L'ÉMIGRATION

Les flux migratoires représentent 86 millions de travailleurs à travers le monde, soit la moitié d'une population migrante totale de 175 millions de personnes, dont seulement 10 à 15%

de clandestins. Ils assurent un transfert de 80 milliards de dollars, soit la deuxième source de financement pour les pays en développement.

Mais tout comme la menace terroriste, elle ne s'arrête pas aux eaux territoriales, la question de l'immigration clandestine exige une surveillance de la haute mer. L'objectif est de pouvoir lutter contre le trafic d'êtres humains, ainsi que le prévoit la Convention de Montego Bay.

11. CONCLUSION

La sécurité et la sûreté restent régies par des réglementations différentes. Il est temps de penser à harmoniser ces normes, quitte à les placer sous les mêmes instances internationales, bien entendu en parfaite symbiose avec les juridictions nationales.

Certes, le pari est difficile, mais quand la volonté existe et surtout que le danger nous menace tous, il est nécessaire de conjuguer les efforts en termes normatifs et dans le cadre d'une solidarité mutuelle.

Cela semble être un vœu pieux, mais quand un navire coule, on doit tous chercher à sauver notre sécurité et à nous prémunir contre les risques et menaces en mer ou à partir de la mer.

NOTES

- 1 | *Considérée parmi les Top 20 biggestoilspills.*
- 2 | *Le préjudice pour le Maroc avait été évalué à «seulement» 10 millions de dollars, une indemnisation qu'il n'a empochée qu'après cinq années de rudes négociations, d'évaluation, d'expertises et autres audits à n'en plus finir. Et comme un malheur arrive rarement seul, il s'est avéré que le montant de cette indemnisation aurait pu être bien plus important si le Maroc avait ratifié la convention internationale de 1971 régissant les conflits nés de pollution par hydrocarbures. Cf. La Vie économique du 16 mars 2001, p. XV, Supplément éco.*

- 3] *La 3^e conférence sur le droit de la mer fut réunie à la suite d'une question de A. Pardo, ambassadeur de Malte à l'ONU relative à l'utilisation exclusive à des fins pacifiques des fonds marins et océaniques au-delà des limites des juridictions nationales actuelles et à l'exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité, datée du 17 août 1967. La conférence proprement dite débuta en 1973.*
- 4] *Onze sessions, tenues à Caracas, puis à New York et Genève, permirent à la conférence d'aboutir à l'adoption de ce texte. En 1982, 117 États le signèrent sur 168 participants.*
- 5] *C.P. David, La guerre et la paix : approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie, Presses de Sciences-Po, 2000, p. 31.*
- 6] *Cité par Christine Oliva «La sûreté et la sécurité au port autonome de Marseille», mémoire DESS du droit des transports et du droit maritime, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2003, p. 4-5.*
- 7] *Cette convention est l'aboutissement de discussions âpres et ardues, pendant 11 sessions, depuis la conférence de Caracas en juin 1974, pour que le texte d'une convention soit approuvé, le 30 avril 1982, à New York, par 130 voix contre 4 (États-Unis, Israël, Turquie et Venezuela), 17 États s'étant abstenus. Le 10 décembre 1982, à Montego Bay (Jamaïque), 124 pays ont signé la Convention sur le droit de la mer; 22 ont refusé de la signer, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, la RFA, l'Italie, l'Espagne, le Japon. L'ex-CEE avait signé l'acte final mais non la convention, faute d'une majorité de «oui» parmi les dix d'antan.*
- 8] *Cf. L'Economiste du 23 juillet 2002 sur le site web :<http://www.leconomiste.com/>*
- 9] *Dans l'article 217 de la CMB 82, relatif aux «Pouvoirs de l'État du pavillon», on note particulièrement :*
«3. Les États veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire...»
«4. Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'État du pavillon (...) fait immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée.»
- 10] *Le contrôle par l'État du port s'exerce dans le cadre d'accords régionaux (les MOU : Memorandum of Understanding); il existe aujourd'hui 9 grands accords : les Paris MOU (blue), Tokyo MOU (red), IndianOcean MOU (green), Mediterranean MOU (dark green), Acuerdo Latino (yellow), Caribbean MOU (olive), Abuja MOU (darkred), Black Sea MOU (cyan) and Riyadh MOU (navy).*
- 11] *«Système mondial de détresse et de sécurité en mer»; en anglais Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).*

- 12| *Adoption du code international de la sécurité de service de bateau et de port (ISPS: International Ship and Port Facility Security code); avec des amendements à la partie B, chapitre XI de la convention de 1974 SOLAS sur des mesures spéciales pour améliorer la sécurité maritime; la coopération plus approfondie avec l'Organisation internationale du travail (l'OIT), la coordination OMI/OIT sur la sécurité portuaire; la coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD).*
- 13| – *Pour les navires, ces conditions comprennent: les plans de sécurité du bateau; les officiers de sécurité du bateau; les officiers de sécurité de la compagnie; certains équipements à bord.*
 – *Pour les équipements portuaires, les conditions incluraient: les plans de sécurité portuaire; les officiers de la sécurité portuaire.*
- 14| *De nombreux pays ont une échelle de différents niveaux de sûreté. Chaque gouvernement établira une équivalence entre les niveaux de ces plans et les niveaux internationaux de sûreté maritime.*
- 15| *Ce système d'identification automatique est un outil anticollision, qui améliore la perception de la situation par l'officier de quart, tout en facilitant les communications entre navires. C'est aussi un système d'alarme inaudible et caché pouvant signaler à un organisme à terre qu'un événement se déroule à bord du navire.*
- 16| *Numéro à 7 chiffres à souder sur la structure extérieure du navire, détectés par des moyens sophistiqués. Ils permettent de localiser et d'assurer le traçage des navires fantômes, pirates, etc., partout dans le monde.*
- 17| *Cf. l'article de Lahcen Oudoud «Ports et navires, conformes aux normes de sûreté internationales: ... (Appel)... à l'application rigoureuse du code ISPS», in Le Matin du Sahara et du Maghreb dans sa rubrique «Le Matin éco» du 8 septembre 2004, p. I.*
- 18| *Cf. article de Rachida Bami: «A partir du 1^{er} juillet (2004), tous les ports devant être certifiés (cas du Maroc)», in Le Reporter du 1^{er} au 7 juillet 2004, p. 14-15.*
- 19| *P. Crist, «La sûreté dans les transports maritimes: facteurs de risques et répercussions économiques», op. cit., p. 10.*

Politiques et stratégies intelligentes pour optimiser le coût du transit des produits pétroliers et répondre aux exigences de la globalisation et aux contraintes environnementales

Ahmed Loukili

L'origine du mot pétrole vient du latin *petraeum* (huile de roche). Utilisé depuis longtemps par l'homme, le pétrole est actuellement présent partout : chimie, énergie, alimentaire.

Les caractéristiques du pétrole font de lui une bonne source d'énergie, avec de nombreux avantages qui ont conduit au développement technologique de l'humanité. Grâce à sa nature liquide, le pétrole est pratique à extraire, à transporter, à stocker et à utiliser. Il offre une importante densité énergétique.

Le raffinage du pétrole permet la production de nombreux produits : gaz (butane, propane, méthane, éthylène), liquides blancs (naphta, kérosène, essence, gasoil), liquides noirs (fuel-oil) et solides (bitume, graisse). Les progrès techniques et le développement des marchés des secteurs d'activités ont créé une demande toujours plus forte en pétrole, accélérant ainsi le développement des réseaux de son transport et de sa distribution. Ceci a donné lieu à des investissements énormes permettant la mise en place de réseaux d'extraction, de transport, de transformation, de stockage et de distribution des produits pétroliers.

La mondialisation des marchés provoquant un développement économique et démographique mondial, elle a largement contribué à générer des besoins exponentiels en énergie et a ainsi augmenté la consommation mondiale de pétrole.

Ce développement a été l'origine de la création de deux pôles pétroliers groupant, d'un côté, les pays exportateurs de pétrole (l'OPEP en 1960) essayant de contrôler le marché des ventes, et, d'un autre, les sociétés qui l'exploitent, mettant à l'écart les pays consommateurs qui subissent l'évolution de ce trafic.

I. LE TRANSIT DU PRODUIT

Le transit des produits pétroliers est le transport d'un port de chargement à un port de déchargement. Le transport a un coût et des contraintes qui peuvent influencer aussi sur d'autres coûts comme celui de l'affrètement de l'outil de transport qu'est le navire, sans oublier le coût du passage portuaire qui reste tributaire des installations portuaires et des règlements d'exploitation des ports. Un transport par mer est la suite systématique d'un contrat de vente et d'un contrat d'affrètement : difficile d'espérer d'optimiser le transit des produits pétroliers sans maîtriser ces deux contrats.

Les coûts du transport du pétrole sont connus sous le nom de « frais charter ». Ils fluctuent en fonction de la demande : pour un même trajet et un même tanker, ils peuvent varier du simple au double selon la période de l'année. Ces frais représentent selon une étude de la CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement) entre 5 et 10 % de la valeur ajoutée du pétrole. Le fret pétrolier représente près d'un tiers du commerce maritime mondial.

Le pétrole circule à bord de navires spécifiques, les tankers. Actuellement, la capacité totale de la flotte pétrolière mondiale dépasse 500 millions de tonnes pour plus de 11 000 tankers. Cette capacité a augmenté de 73 % depuis 2000.

Le transit des produits pétroliers est régi par plusieurs lois, règles et conventions internationales. Tout cet arsenal est conçu pour réguler, réglementer le transit et protéger les acteurs principaux du transit et les intermédiaires. La complexité des opérations de transit, les conflits d'intérêts parfois inutiles entre les intervenants, qu'ils soient principaux ou auxiliaires, incitent

à opter pour des politiques intelligentes, pour mieux gérer les règles élémentaires, les mécanismes de base et surtout éviter des erreurs surmontables afin justement de permettre une vraie stratégie d'optimisation du coût de transit de ces produits et gérer les problématiques liées à cette activité.

Vu l'intérêt du pétrole, des questions se posent : qui manipule les prix du transit ? Qui décide des infrastructures portuaires ? Qui décide de la réglementation portuaire ? Quelles coordinations existent entre un terminal et un navire ? Comment peut-on réduire les coûts de passage maritime et portuaire ? Comment peut-on gérer les staries et les surestaries ? Ce transit profite-t-il des réformes portuaires ?

Il faudrait d'abord évaluer les activités de transit des produits pétroliers afin de mieux traiter le problème de l'optimisation des coûts de transit. Une stratégie intelligente est capable d'élaborer un modèle de collaboration entre les différents acteurs du système pour mieux régir les imprévus, les incertitudes et les risques.

Aussi faudrait-il maîtriser la caractérisation des opérations liées au transit du pétrole, les règles et les *us* qui régissent ce transit, les nuisances liées à ce transit et les contraintes qui parfois font naître des imprévus graves pour les acteurs de ce transit (vendeur, acheteur, transporteur et manutentionnaire).

II. LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

En général, la communauté portuaire a toujours existé dans les ports de commerce, où tous les acteurs apportent leur contribution au bon déroulement des opérations de transfert et de transit de la marchandise.

La communauté portuaire est une association en principe formelle et structurée, de l'ensemble des administrations, des entreprises et des personnes intervenant dans le transit des marchandises dans une place portuaire.

Le but de la communauté portuaire est de promouvoir le port, en assurant la coordination et l'harmonisation des relations entre ses différentes activités. La communauté portuaire peut aussi contribuer à l'expansion du port en lui amenant davantage de trafic et en mettant en place un réseau de relations publiques en vue d'atteindre les objectifs escomptés. La communauté peut aussi moderniser le port en instaurant des procédures et en établissant un plan de sensibilisation et de formation de ses membres.

Les principales activités de la communauté portuaire sont les suivantes : rassembler les informations pouvant accroître le développement de l'activité portuaire ; faciliter les procédures portuaires en visant l'intérêt général du port tout en se conformant aux standards internationaux ; réaliser des études de marché, des études techniques visant l'efficacité des services et la maîtrise des coûts portuaires ; organiser des journées de promotion du port, des journées portes ouvertes, des visites aux ports étrangers, des foires et salons portuaires et aussi assurer un contact constant avec toutes sortes d'organes d'information.

La communauté portuaire comprend généralement cinq types d'intervenant :

1. L'autorité portuaire, qui est exercée par les Directions des ports relevant de l'Agence nationale des ports (ANP) ou l'Autorité portuaire de Tanger Med (TMPA) dont la tutelle est le ministère de l'Équipement, du Transport et de la logistique (METL). Elle est chargée de proposer toutes les mesures et règlements de nature à garantir et promouvoir la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement dans les ports, d'examiner et instruire les affaires relatives à la police portuaire pour lesquelles elle est saisie ou consultée et d'assurer le contrôle des services chargés de la police des ports maritimes de commerce.

2. L'exploitant, ou concessionnaire, du port ou d'un terminal du port, qui est généralement l'entité chargée de la gestion et de la maintenance du port ou d'un terminal du port. Elle peut être distincte de l'autorité portuaire. Parmi les exploitants existant au Maroc on peut citer : Marsa Maroc, Somaport, OCP, Sosipo,

Mass Céréales, Ciment Blanc, Mearsk, APM Terminal, CMA CGM, HTTSA, etc.

3. Les administrations et les entreprises publiques qui représentent différents ministères qui sont en relation avec les activités portuaires, comme l'Administration des douanes et des imports indirects (ADII), la direction de la Marine marchande, la Marine royale, la Gendarmerie royale, les Pêches maritimes, la Police des frontières, les services sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires et les transporteurs publics (l'Office national des chemins de fer).

4. Les opérateurs privés qui constituent une population importante et comprennent les sociétés d'armement de navire, les sociétés de remorquage, de lamanage et de pilotage, les agents maritimes, les consignataires de navires, les transitaires, les commissionnaires de transport, les transporteurs routiers, Les sociétés d'avitaillement, les chantiers de construction et de réparation navale, les industriels exerçant dans les enceintes portuaires, les responsables occupant le domaine public portuaire, etc.

5. Les organes de support qui assument le soutien de l'activité portuaire. Ce sont notamment les services de la ville, les chambres de commerce, d'industrie et d'agriculture, les banques et les assurances.

III. LES RÉCEPTIONNAIRES DES PRODUITS PÉTROLIERS, LE CAS DU PORT DE MOHAMMEDIA

a. Gaz de pétrole

1. La zone de stockage « somas » permet le stockage souterrain de GPL « butane » en cavités salines, elle dispose de trois cavités de stockage et de deux centres de chargement camions, sa capacité de stockage est de 200 000 TM et sa capacité de chargement camions est de 700 camions par jour.

2. Les réceptionnaires : parmi les sociétés qui assurent l'import des GPL à Mohammaedia on peut citer : AB Gaz, Afrikaia Gaz, Cogegaz, Dimagaz, Ismailia Gaz, Maghreb Gaz, Salamgaz, SNEP (éthylène), Tadla Gaz, Total Gaz, Vivoenergy et Ziz Gaz. Le ministère de tutelle veille à éviter une rupture de stock des produits GPL.

b. Produits liquides

1. LA SAMIR est la seule raffinerie du Maroc, créée en 1959 par une association regroupant l'État et le privé ; elle est devenue 100 % étatique de 1973 à 1997 ; à partir de 2003 une stratégie de modernisation s'est développée pour subir dix ans plus tard des contraintes qui vont causer l'arrêt d'exploitation de ses activités en août 2015.

2. La zone de stockage-dépôt de la CEC (Compagnie d'entreposage communautaire) est une zone dédiée au stockage et à la livraison des produits pétroliers, elle travaille en régie pour le secteur pétrolier ; ses principaux actionnaires sont Winxo (ex-CMH), Total, Oilibya, Vivo Energie et Petrom.

3. Les réceptionnaires : parmi les sociétés qui assurent l'import des produits liquides à Mohammaedia on peut citer : Afrikaia SMDC, Oilibya, Petrom, Pétromine, Total Maroc, Vivoenergy, Winxo et Ziz Maroc.

c. Produits solides (bitume)

Le bitume est importé par les sociétés : Afric Bitume, Bitulife, Bituma, Colas, Sefiani Sorex et Technopure Maroc. L'importation s'est multipliée ($\geq 4\ 000\%$) avec l'arrêt de la SAMIR.

d. Les stocks de sécurité des produits pétroliers

Le cadre juridique de la gestion de stockage de sécurité des produits pétroliers est régi par la loi n° 09-71 du 12 octobre 1971 et les législations et réglementations spécifiques aux différentes catégories de produit. Il définit et fixe les obligations concernant

le stockage de sécurité des produits pétroliers et leur calcul ainsi que le financement du stockage. Concernant le suivi, il est basé sur les déclarations périodiques des opérateurs. En cas de non-respect des obligations de stockage, des amendes sont prévues.

L'insuffisance des stocks de sécurité est corrélée à une insuffisance des capacités de stockage.

Le rapport de la Cour des comptes sur les stocks de sécurité au Maroc (décembre 2016) a démontré que le cadre juridique du système de stockage de sécurité est incomplet, l'essentiel des textes n'ayant pas connu de mise à jour pour apporter les précisions qui s'imposent et tenir compte des évolutions du secteur.

Le rapport note que la situation des stocks de sécurité des produits pétroliers, qui était déjà problématique avec un marché approvisionné à parts relativement égales par les importations de produits raffinés et par les produits de la SAMIR, se trouve plus risquée après l'arrêt de l'activité de celle-ci. Actuellement, le marché national est entièrement approvisionné par l'importation de produits raffinés, ce qui accroît son exposition aux aléas du marché international et fait que les capacités de stockage se trouvent diminuées par rapport aux quantités disponibles.

Le rapport propose de :

1. S'inscrire dans une stratégie visant de constituer, à moyen terme, chez les opérateurs un niveau de stock de sécurité équivalent à 30 jours de consommation, en dehors de leur stock-outil. A terme, l'objectif de cette stratégie est d'atteindre les niveaux requis par l'Agence internationale de l'énergie (AIE), soit 90 jours de consommation. La prise en charge d'une partie du stockage de sécurité peut se concevoir dans le cadre d'un partenariat à instituer entre l'État et les opérateurs pétroliers sous forme de société d'économie mixte. La somme de 3 milliards de dirhams cumulée chez ces opérateurs à travers la prime spéciale de constitution des stocks pourrait contribuer au financement de ce projet.

2. Prévoir l'institution d'un organisme constitué de représentants de l'État et des professionnels du secteur pour piloter le système de stockage de sécurité.

3. Prévoir la réalisation d'infrastructures portuaires importantes pouvant accueillir des navires de grande capacité et les investissements connexes pour améliorer les capacités de réception et leur répartition sur le territoire national.

Etat des lieux des stocks de sécurité des produits pétroliers

Gasoil

Consommation	45% de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	41% de l'obligation de stockage soit 25 jours.
Atteinte de niveaux de stock critiques	12 jours en février 2015, 18 jours en mai 2015 et 19 jours en septembre 2015.
Recul dans le respect de l'obligation de stockage	De 10 points passant de 50% en 2014 à 40% en 2015.

Butane

Consommation	20% de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	39% de l'obligation de stockage soit 23 jours.
Atteinte de niveaux de stock critiques	13 jours en février 2015, 17 jours en mars 2015.
Amélioration du respect de l'obligation de stockage	Le stock butane est passé de 35% à 46%, soit 7 jours de plus.

Fuel

Consommation	30% de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	8% de l'obligation de stockage soit 4,6 jours.
Atteinte de niveaux de stock critiques	Pendant 3 mois les stocks ne dépassaient pas 1 jour.
Recul dans le respect de l'obligation de stockage	Baisse de 34% de l'obligation de stockage.

Supercarburant

Consommation	5,3% de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	59% de l'obligation de stockage, soit 35,2 jours.
Evolution remarquable des stocks	Passant de 46% à 74% en 2014 soit de 27,9 à 44,4 jours.
Amélioration du respect de l'obligation de stockage	Retournement de 58% de l'obligation de stockage, soit 34,8 jours de consommation.

Carburéacteur

Consommation	6,5 % de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	27 % de l'obligation de stockage, soit 16,2 jours.
Atteinte de niveaux de stock critiques	Les stocks ne dépassaient pas 10 jours de consommation dans certaines périodes critiques. Pendant les six premiers mois de 2015 les stocks se sont restés autour de 13 jours d'autonomie.
Amélioration du respect de l'obligation de stockage	Retournement de 32 % de l'obligation de stockage, soit 19 jours de consommation.

Pétrole brut

Consommation	6,5 % de la consommation globale des produits pétroliers.
Stock de sécurité	51,3 % de l'obligation de stockage, soit 15,4 jours de consommation.
Atteinte de niveaux de stock critiques	Chaque année au moins deux mois enregistrent des niveaux de couverture ne dépassant pas 10 jours.
Respect de l'obligation de stockage	Le stock de produits finis était de 25 jours en 2013 et de 28 jours en 2014.

Source : Rapport de la Cour des comptes sur les stocks de sécurité au Maroc, décembre 2016.

IV. CHAÎNE LOGISTIQUE : LES IMPORTATIONS DE PRODUITS PÉTROLIERS

Cette chaîne logistique est composée de quatre maillons : l'approvisionnement, la phase maritime, la phase portuaire et la distribution.

1. L'approvisionnement : ce maillon comprend la gestion et les capacités des stocks, le volet commercial et le volet achat. La gestion des flux logistiques diffère d'une société à une autre, ce qui ne favorise pas une bonne optimisation qui serait largement assurée par une gestion harmonisée et un engagement vers un SMQ (système de management qualité) capable d'instaurer un ensemble d'actions mesurées et axées continuellement vers l'amélioration.

2. La phase maritime : cette phase, qui intervient juste après le contrat de vente, comprend le contrat d'affrètement, l'expertise et la gestion des contentieux. Une maîtrise du volet juridique permettrait une meilleure interprétation des termes et phrases

utilisés dans une charte-partie, surtout en ce qui concerne les clauses et les staries d'où émanent les indemnités des surestaries qui parfois coûtent cher aux réceptionnaires.

3. La phase portuaire : cette phase comprend le séjour du navire depuis son entrée en rade jusqu'à son appareillage du port. Il y a la phase d'attente en rade, la phase du séjour à quai puis la phase des mouvements des navires pour passer d'une phase à une autre. L'attente du navire en rade est causée soit par un manque de poste disponible, soit par manque de hauteur d'eau disponible, soit parce que le navire est arrivé après le coucher du soleil, soit parce que l'armateur n'a pas donné son feu vert. Le navire est conçu pour naviguer en mer ; le temps passé au port est une perte qu'il faut réduire au minimum, surtout le temps passé en rade. Les pratiques d'amélioration de la performance pourront contribuer à mieux gérer les attentes en rade, aussi les indicateurs de performance permettront-ils une meilleure analyse et seront une aide pour les décideurs dans leurs plans investissement. L'expertise est assurée souvent par des commis d'expert qui ne maîtrisent pas toujours leur travail, pénalisant parfois la vaillance espérée.

4. La distribution : c'est une phase finale de la chaîne. Comme pour l'approvisionnement, chaque société a sa propre vision, sa propre stratégie et ses propres procédures ; là aussi une harmonisation pourraient réduire les coûts et améliorer les pratiques. Cette phase se compose de trois volets : programmation, contrôle et suivi.

Les problèmes liés aux importations. Ces problèmes se répartissent sur quatre volets : les problèmes liés à la gestion des stocks et à l'achat du produit, les problèmes liés aux affrètements et au transport maritime, les problèmes portuaires et les problèmes liés à la distribution qui est rendue impotente par une gestion déstructurée.

V. STRATÉGIE/POLITIQUE INTELLIGENTE

La chaîne logistique est généralement une entité hétérogène qui relie plusieurs maillons et une importante variété d'acteurs ayant des objectifs différents. Dans ce cadre de structures

inter-organisationnelles non centrées, il est important que les décideurs et les opérateurs privés et publics soient informés et sensibilisés sur les impacts des différentes politiques intelligentes afin de les encourager à mieux les prendre en compte dans leurs stratégies ou leur planification. Dans un tel contexte, il apparaît essentiel de mettre en évidence les enjeux d'une stratégie efficace et d'une politique intelligente.

Intelligence, empruntée au latin «*intelligentia*», est la faculté de comprendre, de saisir par la pensée, la faculté de s'adapter à une situation, à choisir en fonction des circonstances, la faculté de réagir, etc. La politique/stratégie est un plan d'action ou une politique visant à atteindre un objectif majeur.

Le Pentagone perçoit, dans le site web officiel de la CIA (*Central Intelligence Agency*) que l'intelligence stratégique est nécessaire pour la formulation de la stratégie, de la politique, des plans militaires et des opérations au niveau national et international.

Pour l'Agence de stimulation économique, devenue Agence pour l'entreprise et l'innovation, l'intelligence politique est une démarche managériale intégrée de maîtrise et de protection de l'information stratégique pertinente, dont l'objectif final est de permettre de se développer et d'innover en construisant un avantage distinctif et compétitif durable.

Pour le professeur Peter Drucker, son approche tend davantage vers l'efficacité et le management des organisations.

Parmi ces recherches il y a l'étude faite par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur le transport urbain de marchandises. Cette étude évoque une intelligence politique caractérisée par un examen sur l'évolution de la logistique du frêt urbain et les stratégies intelligentes pour un transport efficace des marchandises en ville. Cette étude a permis aussi de tracer des pratiques et des exemples de mesures mises en œuvre ou prévues dans les pays de l'OCDE, pour une analyse approfondie.

Une autre recherche a été réalisée par le ministère français de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, avec le concours du CERENA (Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur la logistique (édition 2016). Ce document parle de logistique durable et des facteurs qui incitent les entreprises à faire durer leur logistique. Il fait ressortir les dispositifs nécessaires à la mise en œuvre concrète de cette logistique durable et propose des pistes d'amélioration pour une durabilité efficace.

Pour garantir l'efficacité du transit des produits pétroliers, il est important d'étudier les politiques intelligentes, qui reposent sur trois axes fondamentaux. Le premier est le management, qui n'est pas seulement la désignation des responsables et des procédures mais principalement la mise en œuvre des moyens humains et matériels qui permettent au manager d'abord de mieux se connaître puis de mieux manager ses collaborateurs. Les outils du management, qu'il soit un management d'équipe ou un management d'entreprise, visent à atteindre les objectifs fixés et assurent une conduite saine vers l'efficacité. Négliger ces moyens entraînera systématiquement des écarts par rapport à l'efficacité et à l'efficacités. Un bon management est caractérisé par ses bonnes décisions, qu'elles soient pour le long terme (management stratégique) ou le court terme (management opérationnel).

Le deuxième axe est la gestion de l'évolution. Actuellement, il n'est pas viable pour un pays donné de faire fonctionner son économie sans échanges extérieurs (les besoins grandissants et multiformes ne permettent plus une pareille situation). Aussi le commerce international est-il devenu un vecteur essentiel de l'accélération de la croissance économique. L'internationalisation de la production et l'intensification des échanges commerciaux entre les pays ont transformé l'environnement international en un système économique mondial unique. Les relations économiques internationales connaissent un processus de globalisation et de mondialisation. On assiste à un développement fulgurant du réseau mondial des transports. Devant ce phénomène et pour demeurer compétitif, une gestion efficace de l'évolution s'impose pour éviter de la subir ; pour

cela, un suivi convenable à travers une gestion efficace passe d'abord par une veille efficace (les outils de veille doivent être disponibles) puis par des procédures qui permettent des réactions adéquates aux résultats de cette dernière, avec la mise en place d'indicateurs de performance pertinents (KPIs: key performance indicators) permettant de mesurer les actions et d'un plan d'actions correctives ou d'amélioration.

Le troisième axe est la bonne gouvernance, qui reste un facteur essentiel dans la gestion de l'évolution. La gouvernance est un ensemble de pratiques devenues ensuite des principes généraux. Souvent la bonne gouvernance émerge à partir des analyses des problématiques, mais elle ne peut subsister sans ses outils de base tels que la transparence, la vérité, le respect de l'environnement, l'intégrité, l'équité et l'équilibre.

VI. EFFICACITÉ DANS LA GESTION

Parmi les points essentiels dans la gestion des produits pétroliers qui impactent d'une manière sensible l'économie d'une nation, c'est qu'avant chaque prise de décision, il faut en déterminer les points forts et les points faibles. Ces points devront être sauvegardés pour une analyse approfondie une fois la décision mise en œuvre pour faire ressortir les écarts entre ce qu'on pensait avoir et ce qu'on a eu. Chaque décision doit avoir un objectif à la fois clair, transparent, bien défini et surtout partagé.

Chaque collaborateur présente sa propre compétence-clé, son savoir-faire et son savoir-être. C'est pourquoi, pour bien bénéficier des potentialités d'un individu, il est important de chercher de manière efficace à comprendre ce que recouvrent ces trois éléments chez chaque collaborateur afin d'en tirer le meilleur parti.

Le gestionnaire efficace est celui qui sait gérer son temps, qui se concentre sur les résultats plutôt que sur le travail, qui se concentre sur quelques champs principaux d'activités qui produisent une performance supérieure et qui produiront des

résultats exceptionnels, qui construit sur des forces et surtout qui prend des décisions fondamentales.

En cas de défaut de communication avec ses collaborateurs, le manager devra changer sa façon d'exposer les choses et sa technique de communication.

Après chaque période, il faudra faire une confrontation entre les actions menées et les résultats obtenus, notamment en termes de valeur ajoutée.

Les mesures qui nuisent à l'efficacité sont à éviter, notamment :

- L'insensibilité, dans certaines nominations du manager, du rapport poste/profil. Le respect du poste passe par le choix du profil approprié : il faut rendre service davantage au poste qu'au profil.
- L'inutilisation des tableaux de bord d'aide à la décision qui sont indispensables et incontournables pour une meilleure gestion mais qui sont souvent remplacés par le recours à des tableaux de statistiques qui ne donnent que des informations quantitatives.
- Les décisions qui ne tiennent pas compte du facteur environnement, surtout professionnel, et dont l'échec est justifié par des facteurs extérieurs, voire des imprévus. Il vaut mieux éviter l'échec que le justifier.

Aussi un objectif est-il plus facile à atteindre si nous évitons de projeter les résultats sur une longue période quand les imprévus sont trop nombreux. Il faut se fixer des objectifs raisonnables, c'est-à-dire atteignables *a priori*. Les résultats devront avoir du sens, c'est-à-dire qu'ils feront la différence, ils seront visibles et, si possible, mesurables. L'objectif est atteint quand un plan d'action est mis en place avec les quatre questions : Que dois-je faire ? Où et comment démarrer ? Avec quels objectifs ? Et avec quels délais ? Sans oublier d'établir les moyennes mises en œuvre et de savoir comment les optimiser.

CONCLUSION

L'efficacité, certes, tout le monde veut l'atteindre, c'est un objectif. Mais les outils qui permettent d'y parvenir ne sont pas toujours convenablement utilisés. La politique intelligente permet de rendre ces outils forts par leur rendement. Les axes d'une politique intelligente sont liés, en conséquence, la négligence d'un seul axe restreint considérablement l'efficacité de cette politique. La standardisation de l'utilisation de la politique intelligente pourrait permettre aux gouvernances de mieux servir leurs ordonnés et aux décideurs de mieux gérer leurs ordonnances.

Au Maroc, la notion de politique intelligente a déjà été adoptée dans de grands chantiers d'infrastructure à l'instar du projet Tanger Med lancé en 2002. Initié en vue de doter le royaume d'un port de classe mondiale compétitif et connecté au monde par le biais des activités de transbordement, ce port a réussi à prendre sa place dans un marché régional où d'autres ports étaient déjà bien implantés avant lui. Le port de Tanger Med a ainsi réussi non seulement à se positionner dans un segment restreint et assujéti à une concurrence acharnée, mais aussi à ouvrir la voie vers le développement sur une dizaine d'années d'un véritable cluster industriel dans la région du détroit avec plusieurs centaines d'entreprises installées et des dizaines de milliers d'emplois créés. Le succès de ce projet revient très certainement pour une grande part à une politique basée sur un management moderne, sur la transparence, la bonne gouvernance et une adaptation dynamique à l'évolution du monde des infrastructures portuaires et du transport maritime. Le management en place s'est appuyé notamment sur une veille stratégique efficace permettant de garder un œil sur l'évolution des bonnes pratiques du secteur et les opportunités d'amélioration ou de développement.

Le port de Tanger Med a été classé en 2014 à la 46^e place mondiale par le magazine britannique Container Management. Il a aussi occupé cette même année la 5^e place en Méditerranée. Avec ces classements, Tanger Med renforce la position du Maroc comme hub régional du commerce maritime.

Ces performances seront d'ailleurs appelées à connaître des améliorations substantielles avec la mise en service prochainement du projet Tanger Med 2, permettant de porter la capacité de traitement des conteneurs du port de 3 millions d'EVP (Équivalent Vingt Pieds) actuellement à 9 millions d'EVP en 2020 (Tanger Med a traité 2 963 654 EVP en 2016, 2 964 324 EVP en 2015 et 3 080 000 EVP en 2014).

Alors pour profiter des politiques/stratégies intelligentes et optimiser ainsi le coût du transit des produits pétroliers, il faut disposer des atouts nécessaires.

Il faut que la décision soit sur la même longueur d'onde que la raison! Les intérêts généraux doivent être prioritaires dans les prises de décisions.

Pour optimiser ce transit, la gouvernance doit opter pour une politique globale, en tenant compte de l'importance de chaque intervenant et en comblant d'abord les failles. Elle doit mettre en place une stratégie intelligente intégrant une vision globale assez forte pour optimiser ce transit, qui coûte très cher et peut freiner le développement socio-économique.

La Méditerranée face aux effets externes du trafic croissant du transport des hydrocarbures

Mustapha El Khayat

INTRODUCTION

La mer Méditerranée, qui représente 15 % du transport maritime mondial en nombre d'escales et 10 % en nombre de tonnes de port en lourd (TPL), est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde. Le transport maritime global à l'intérieur de la Méditerranée a connu une croissance régulière au cours des dix dernières années et devrait encore progresser de 18 % au cours des dix années à venir.

Au cours des dix prochaines années, les chimiquiers et les porte-conteneurs représenteront la majeure partie de l'augmentation du nombre d'escales dans les ports de la Méditerranée, tandis qu'en termes de transit, la progression sera plus sensible pour les pétroliers transportant des produits pétroliers et du pétrole brut.

Tous ces trafics sont générateurs d'effets externes négatifs pour l'environnement marin et menacent la conservation de la biodiversité en Méditerranée.

La loi portant engagement national pour l'environnement, dit « Grenelle 2 » promulguée le 12 juillet 2010, est un texte d'application et de territorialisation du Grenelle de l'Environnement et de la loi Grenelle 1. Cette loi accorde une place de choix au domaine de la biodiversité, de la mer et du littoral. Elle constitue un début de traduction législative des engagements du Grenelle de la mer avec la création du Conseil national de la mer et du littoral, dont le secrétariat est assuré par la délégation interministérielle au développement durable.

Notre contribution s'inscrit dans une démarche visant à identifier les moyens de maîtriser le transport de marchandises dangereuses, en l'occurrence les hydrocarbures, dans le but de préserver l'environnement et l'écosystème.

Ainsi, afin d'assurer une gestion optimale du transport maritime des hydrocarbures dans une vision de développement durable, il est nécessaire de recenser les différentes actions et régulations de sorte à élargir leurs champs d'application pour la prévention, la protection et la gestion écologique de la chaîne de transport maritime des hydrocarbures.

Nous mettons principalement l'accent sur la mer Méditerranée car elle joue le rôle stratégique de mer de transit. La Méditerranée assure plus de 20 % du trafic pétrolier en termes de volume (REMPEC). Les côtes méditerranéennes sont parmi les zones les plus touchées par les accidents des pétroliers, des marées noires et des rejets de divers navires, en particulier les pétroliers.

Que faire dans le cadre de l'esprit de Grenelle pour réguler un domaine à caractère international conflictuel : 1. Comment internaliser des coûts externes ? 2. Quels instruments et institutions privilégier ? 3. Comment concilier efficacité environnementale et intérêts nationaux divergents ? Quels sont les freins au changement ? Autant de questions auxquelles nous essayerons d'apporter quelques modestes réponses en vue de mieux appréhender ce que pourrait être une Méditerranée maîtrisant la biodiversité face aux flux des hydrocarbures.

La Méditerranée :

- occupe 0,8% de la surface totale des océans ;
- contient 7 % des espèces de la faune et de la flore marine connues dans le monde ;
- concentre 30 % du trafic maritime mondial ;
- possède un intérêt stratégique : 22 % du trafic mondial d'hydrocarbures y transite.

I. LES EFFETS DE CE TRAFIC SUR L'ESPACE MÉDITERRANÉEN

Ce trafic donne généralement lieu à des pollutions opérationnelles des navires. Ces pollutions comprennent plusieurs types de rejet d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures produits à bord des navires, y compris les pétroliers, au cours de leurs opérations de routine. Il s'agit des eaux sales de ballast, des résidus du lavage des citernes, des boues et des eaux de cale.

Depuis 1967, la mer Méditerranée a connu la 4^e pollution la plus importante au monde (navire *Haven*, Gênes 1991, 144 000 tonnes d'hydrocarbure déversées en comparaison des 20 000 tonnes de l'*Erika*). Heureusement, c'est la seule pollution majeure qui est survenue en Méditerranée parmi les 20 plus grandes pollutions maritimes depuis 1967. Malheureusement, plus de 380 accidents maritimes ont eu lieu en Méditerranée entre 1977 et 2005. Ces accidents non majeurs sont des sources de pollution pour cette mer quasiment fermée.

Il faut noter que la pollution la plus répandue et la plus dangereuse pour l'éco-système méditerranéen est celle qui provient de dégazage et du déballastage des navires. Certains experts estiment que ces sources de pollution proviennent de rejets illicites. Ces rejets sont l'équivalent de 50 *Erika* selon certains, pour d'autres de 75 *Erika* ou de 25 *Prestige* par an. Cette pollution qualifiée par WWF de « routine » est causée par tous les types de navire.

L'opération de déballastage est censée être effectuée dans les installations portuaires dédiées à cet effet. Malheureusement, elle s'effectue en mer de façon illégale. La convention MARPOL1973/78¹ impose aux navires une citerne de ballast séparée. Il faut souligner que tous les navires sont concernés par la production d'eaux sales de ballast.

Le lavage des citernes pose également problème. En effet, après le déchargement du pétrole, une certaine quantité du reste de pétrole tapisse les parois des citernes, représentant environ

0,5% de la cargaison déchargée. La convention MARPOL a normalement rendu le recours au lavage par pétrole brut (COW) obligatoire dans les ports pour tous les nouveaux transporteurs de pétrole brut de 20 000 tpl ou plus. Encore faut-il que ces dispositions soient effectivement appliquées.

Il faut bien noter que la vidange des moteurs des navires de toutes catégories est une autre source de pollution. Ce sont des rejets illégaux dont le volume augmente chaque année.

En résumé, les principales pollutions causées par les navires, les pétroliers en particulier, sont :

- déversements d'hydrocarbures, marées noires ;
- diverses pollutions dues aux accidents de navigation ;
- pollution par les peintures antifouling à base de tributyletain ;
- pollutions par rejets à la mer des déchets et des eaux de cale.

Malheureusement ces pollutions menacent la biodiversité et tout l'environnement marin ainsi que le bien-être des populations riveraines de la Méditerranée.

II. LES INSTRUMENTS DE RÉGULATION DES TRANSPORTS MARITIMES D'HYDROCARBURES DANS UNE OPTIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Face à cette tendance lourde de dégradation de la biodiversité, des interrogations se posent sur le développement durable en Méditerranée, sur les institutions et les instruments pour sauver cette mer et sur leurs limites.

A. Le développement durable

Le «développement durable» est une notion particulièrement pertinente pour une mer fragile comme la Méditerranée.

Que signifie «développement durable»? Le développement durable permet un développement économique tout en tenant

compte des aspects sociaux et environnementaux, de telle manière que l'on puisse transmettre aux générations futures un environnement adéquat.

Ainsi à la vision purement économique s'ajoutent les exigences du développement durable. Les pollutions multiples dues au trafic maritime des hydrocarbures en Méditerranée sont génératrices d'effets externes négatifs mettant en péril tout l'écosystème de notre mer fragile et vulnérable.

Certes, il existe une prise de conscience de la menace qui guette notre mer. Des rencontres et institutions se sont penchées sur ce problème. Des décisions politiques se sont exprimées pour agir contre cette dégradation de la mer. Toutefois, la multiplicité des centres d'intérêts souvent contradictoires et les difficultés pour parvenir à une politique commune praticable laissent la porte ouverte aux diverses sources de pollution illicites.

B. Les instruments juridiques et institutionnels pour réduire ou éliminer ces effets négatifs

En ce qui concerne la Méditerranée, des travaux louables ont été effectués par différents organismes. Dès 1975, 16 pays des deux rives de la Méditerranée ont adopté le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), qui fait partie du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)². En 1976, la convention pour la protection de la mer Méditerranée, dite Convention de Barcelone, est devenue le cadre juridique du PAM. Elle a subi plusieurs modifications (en 1992, en 1995, en 1997, en 2002, etc.). Au niveau du PAM on trouve le programme environnemental pour le contrôle de la pollution en Méditerranée : MED POL. Son premier objectif est de recenser toutes les sources de pollution et les endroits à risque et de proposer des solutions adaptées selon les pays.

Le programme « Horizon 2020 » euro-méditerranéen qui englobe les problèmes environnementaux en Méditerranée fait partie d'Euro-Med (2005).

En 2006 fut signé au Caire par les ministres euro-méditerranéens présents un calendrier des actions à mener dans le cadre du programme « Horizon 2020 » pour lutter contre les sources majeures de pollution de la mer Méditerranée avec un appui financier de l'UE.

Plusieurs conventions, protocoles, directives, lois, agences, forums, etc. existent ou sont en projet pour lutter contre la pollution de la Méditerranée (MARPOL, SOLAS, Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), REMPEC, SAFEMED, FIPOL, *Compensation for Oil Pollution in European water Fund* (COPE) et *Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF) aux USA, etc.). C'est un signe fort de la prise de conscience des risques auxquels est confrontée la Méditerranée.

En effet, la dépollution de la Méditerranée est prise au sérieux par tous les partenaires euro-méditerranéens. Mais les instruments utilisés sont multiples et prêtent à des interprétations diverses qui ne font que ralentir les actions contre la pollution.

C. Les limites de ces instruments et institutions

Du point de vue normatif, l'appareil réglementaire international concernant les préventions des pollutions maritimes apparaît déjà conséquent. Sa mise en œuvre reste liée au bon vouloir des États concernés.

Depuis la catastrophe d'*Exxon Valdez* aux USA, le législateur américain a pris des mesures sévères à l'égard des pétroliers : retrait des pétroliers à « simple coque », responsabilité plus lourde des armateurs (assureurs), etc.

Dans le cadre de l'OMI, un calendrier a été établi puis repris par l'UE en ce qui concerne les navires pétroliers à simple coque. Ce calendrier s'échelonne de la manière suivante³ :

- pour les hydrocarbures lourds (pétrole brut lourd, fuel oil lourd, goudron/bitume/émulsions), le retrait des navires

s'échelonne entre 2003 et 2008 en fonction des capacités d'emport du navire ;

– pour les autres hydrocarbures (pétrole brut, fuel oil, diesel oil lourd, lubrifiant), le retrait des navires s'échelonne entre 2003 et 2010 selon les capacités d'emport, le type et l'année de construction du navire. Sous certaines conditions (application du *Conditional Assessment Scheme* (CAS) notamment), le retrait peut être porté jusqu'à 2015 ou au jour où le navire atteint l'âge de 25 ans. En ce qui concerne les limites d'âge des navires pétroliers à simple coque, la Commission les a redéfinies ainsi (après la catastrophe du Prestige âgé de plus de 26 ans en septembre 2002) : 1. l'âge limite des pétroliers à simple coque est de 23 à 28 ans (26-30 ans auparavant) ; 2. ceux de la catégorie 1 devaient être interdits dès 2005 (au lieu de 2007) et ceux des catégories 2 et 3 en 2010 (au lieu de 2015).

Notons que la convention MARPOL distingue trois catégories de navires pétroliers à simple coque visés par l'obligation de conversion en navires à double coque :

– Catégorie 1 : pétroliers à simple coque, sans citerne protectrice, taille (MARPOL) : pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison et pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs.

– Catégorie 2 : pétroliers à simple coque, avec protection partielle de la zone des citernes de cargaison, taille (MARPOL) : pétrolier d'un port en lourd égal ou inférieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison et pétrolier d'un port en lourd égal ou inférieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs.

– Catégorie 3 : pétroliers à simple coque, taille (MARPOL) : pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, mais inférieur aux chiffres spécifiés dans les catégories 1 et 2.

Le transport de produits pétroliers lourds est désormais interdit dans les pétroliers à simple coque à destination ou au départ des ports de l'Union européenne.

En ce qui concerne les déversements illicites d'hydrocarbures, les choses sont beaucoup plus délicates.

La Convention MARPOL 73/78 et ses amendements ultérieurs réglementent les conditions de rejet autorisées et demandent que les pétroliers construits postérieurement à 1993 soient désormais équipés de citernes de ballast séparées (SBT).

Il est cependant à noter que même si les rejets en mer sont de plus en plus contrôlés, imposant parallèlement aux ports de mettre à disposition des installations adéquates de réception des déchets, les rejets restent permis dans certaines conditions prévues par la Convention MARPOL.

Tout rejet est strictement interdit en Méditerranée et dans les mers fermées.

La réglementation européenne prévoit que tout navire doit déposer ses déchets avant de quitter les ports européens. Dans le cas où un navire a pris la mer sans accomplir cette opération alors qu'il ne bénéficie pas de dérogation, le port d'escale suivant doit être alerté pour mettre en place une inspection. «Lorsqu'il est prouvé qu'un navire a pris la mer sans avoir déposé ses déchets alors qu'il ne bénéficiait pas d'une dérogation, le port d'escale suivant est alerté. En outre, le navire n'est pas autorisé à quitter ce second port tant que la situation n'a pas été évaluée⁴.» Or, le problème est là, tout dépend du comportement des autorités du port de destination en dehors de l'espace de l'UE.

Le recouvrement des coûts des installations de réception des déchets est supporté de façon significative par le navire, qu'il utilise ou non ces installations. Le système de recouvrement est donc constitué d'une part forfaitaire applicable à tous et d'une part variable dépendant des quantités et des types de déchets effectivement déposés.

Pour rendre les sanctions contre la pollution plus fermes, la Commission a publié la Directive sur l'introduction de sanctions pénales⁵. Celle-ci établit que les rejets de substances polluantes effectués par des navires constituent en principe une infraction de nature pénale. Selon la directive, il s'agit des déversements d'hydrocarbures ou de certaines substances liquides nocives en provenance des navires. Les rejets de moindre importance ne doivent pas obligatoirement être considérés comme des infractions, sauf si par leur répétition ils entraînent une détérioration de la qualité de l'eau.

Cette décision avait rencontré une opposition ferme des pays membres à dominante maritime (Grèce, Chypre, Malte...). Par la suite, le Conseil a adopté en octobre 2004 une « position commune » *a minima* votée en deuxième lecture au Parlement européen début 2005 : distinction entre pollutions « accidentelles » et pollutions « intentionnelles », tout en traitant différemment les eaux territoriales et la zone économique exclusive.

La réalité nous montre que les conventions n'engagent que les États qui les ont signées et ratifiées. Une grande partie de la flotte pétrolière et de vrac est sous pavillon de complaisance. Ces pavillons posent toujours un problème de fond quant à l'identification et la sanction des armateurs ne respectant pas les réglementations des organismes tels que l'OMI. De plus, l'engagement de marins de différentes nationalités sur les pétroliers pose un véritable problème de gestion des ressources humaines pour préserver une certaine sécurité de la navigation.

Les compagnies pétrolières exercent un pouvoir sur les armateurs qui cherchent à réduire à tout prix les coûts d'exploitation au détriment de la sécurité.

En outre, le contrôle des navires dans les ports laisse souvent à désirer. Les sociétés de classification entrent dans le jeu de leurs clients avec une certaine complaisance. Les assureurs en concurrence acceptent d'assurer des navires à risque quasi certain. Enfin, les concurrences non positives se traduisent par le non-respect des conventions et des réglementations avec la complicité de certains États. L'Union européenne renforce le

dispositif de contrôle et de réglementation pour ce qui concerne la sécurité maritime. Le troisième paquet sécurité maritime vise à renforcer le cadre législatif existant et à le compléter par de nouvelles mesures.

Ce paquet porte sur les éléments principaux suivants en ce qui concerne les risques de pollution :

1. les directives sur les exigences de conformité des États du pavillon en exigeant de ses États-membres de disposer d'un système de gestion de la qualité de leur administration maritime certifié pour renforcer le contrôle des navires ;
2. le contrôle des sociétés de classification⁶ afin d'améliorer la qualité de leur travail : réforme du régime de l'agrément communautaire y compris l'octroi et le retrait des agréments en renforçant les critères d'agrément, les obligations des organismes agréés et le régime des sanctions ;
3. la modification de la directive sur le contrôle par l'État du port en généralisant l'inspection de tous les navires faisant escale dans un port de l'UE et non seulement 25% comme auparavant ;
4. la modification de la directive sur le suivi du trafic pour renforcer l'action communautaire dans le domaine de la connaissance du trafic, de la prévention et de l'intervention en cas d'accident maritime (le réseau SafeSeaNet et le Centre européen de gestion des données (LRIT) à travers l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) sont des instruments d'information sur les flux des navires dans l'espace maritime communautaire) ;
5. les règles de la directive relative aux enquêtes après accident visent à transposer les principes déjà établis au niveau de l'OMI, en particulier ceux figurant dans le code de l'OMI régissant les enquêtes après accident.

Ces directives européennes ne concernent juridiquement que l'espace maritime européen.

La Méditerranée a besoin de conventions adaptées à ses spécificités et d'institutions purement régionales. Le centre régional établi dans le cadre du Programme mers régionales du PNUE (REMPEC) est une première institution régionale, opérant

sur la base des décisions prises par les parties contractantes à la Convention de Barcelone de 1976, administré par l'OMI et financé par le Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée. Il a plusieurs objectifs dont l'essentiel est la protection de l'espace maritime méditerranéen. De plus, dans le cadre du processus d'EuroMed, le projet SAFEMED est venu renforcer le rôle de REMPEC. Néanmoins, tous ces efforts sont encore insuffisants pour maîtriser l'espace maritime méditerranéen, qui risque de voir son équilibre naturel se dégrader.

III. QUE FAIRE?

Les récents développements de la sécurité maritime au niveau de l'Agence européenne de la sécurité maritime sont a priori de bons signes. Mais à quel coût pour les opérateurs concernés (privés) et pour les consommateurs au bout de la chaîne? Les pays de la rive sud sont-ils en mesure d'appliquer ces directives?

Dans le cas contraire, les problèmes de pollution de la Méditerranée restent posés. Les investissements en infrastructures, en moyens de protection de l'espace maritime, etc. de la Méditerranée seraient à fonds perdus si ils ne généraient pas l'émergence d'un pôle de développement durable pour la Méditerranée et avec les acteurs de la Méditerranée. L'histoire nous enseigne que le développement durable ne se réalise nécessairement que par la volonté de construire une zone-monde euro-méditerranéenne maîtresse de ses systèmes productifs, de ses surplus pour les mettre au service de ses «citoyens euro-méditerranéens» et de *Mare Nostrum*. L'avenir de la Méditerranée dépend de cette volonté euro-méditerranéenne. Si cette volonté fait défaut, elle sera seulement un lieu de transbordement des produits à forts risques de pollution détruisant par là tout espoir de faire de cette zone un lieu de développement durable. Il serait alors difficile de rehausser la Méditerranée au niveau d'une véritable économie-monde au profit de ses «citoyens euro-méditerranéens». Nous pensons que la protection de la Méditerranée doit être l'affaire d'une communauté maritime méditerranéenne (à construire) dans sa globalité. Tous les pays de la Méditerranée sont concernés. Sans un consensus et

une politique commune, les directives européennes et les bonnes intentions EuroMed seront de portée limitée face aux enjeux du développement durable de la Méditerranée.

Il nous paraît urgent de doter la Méditerranée d'un Observatoire des flux maritimes qui aurait pour missions : d'une part, d'assurer la sécurité et la sûreté du transport maritime (suivi et analyse des flux des navires et cargaisons, identification des zones à forte densité de trafic, analyse des risques d'accident et de pollution par les hydrocarbures, établissement de statistiques annuelles, etc.); d'autre part, de coordonner les politiques de sécurité maritime des États des deux rives de la Méditerranée.

La création de cet Observatoire des flux maritimes en Méditerranée s'inscrit naturellement dans les projets de l'Union pour la Méditerranée. Cette institution pourrait être un instrument efficace pour la prévention des risques maritimes des hydrocarbures, pour le développement socio-économique durable et, enfin, pour la protection de la Méditerranée.

NOTES

- 1 | *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires appelée Convention MARPOL, I. Bougataya, C. De Bruyne et P. M'Baki Helu, MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ? Centre de droit maritime et océanique, université de Nantes, vol. 13, 2007/2, Master de droit maritime et océanique, séminaire sur le « Droit de l'exploitation des océans » ; P. Bonnassies et Ch. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006.*
- 2 | *REMPEC, PART, OMFOIT, EMSA (Agence européenne de sécurité maritime), UpM, etc. ; Plan d'action pour la Méditerranée pour la Convention de Barcelone, Programme des Nations Unies pour l'environnement, site : <http://www.unepmap.org>, Annales de l'IMTM Marseille, n° 24, dossier « Transport du pétrole et du gaz en Méditerranée : affrontement ou coopération ? », IMTM-2009.*
- 3 | *Dossier Erika, Sécurité maritime : bilan des avancées, février 2007, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, p. 16.*
- 4 | *Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.*
- 5 | *Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à*

l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

- 6 | *La directive 2001/105/CE) vise à encadrer plus rigoureusement les activités des sociétés de classification en instituant un cadre plus contraignant et davantage harmonisé. Ce point paraissait indispensable car ces sociétés sont les seules à pouvoir contrôler véritablement l'état de la structure des navires, lors de leurs visites régulières.*

BIBLIOGRAPHIE

- A.D.E.T.S., CNRS, Université d'Aix-Marseille II & III, in
« Structuration et restructuration de l'espace et des échanges dans le bassin méditerranéen », novembre 1988.
- Annales de l'IMTM Marseille, n° 24, dossier « Transport du pétrole et du gaz en Méditerranée : affrontement ou coopération? », IMTM-2009.
- Broquere M., *Navigation, biodiversité et aires protégées, draft*, juillet 2005, UICN, Centre de coopération pour la Méditerranée, ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
- Dossier de presse « La création d'une zone de protection écologique en Méditerranée », 27 février 2002, Département de la Communication et de l'Information, Service de presse, Paris.
- El Khayat M., « La qualité logistique face aux risques de sûreté et de sécurité en Méditerranée », *Annales*, 2007, IMTM, Marseille.
- El Khayat M., « L'enjeu maritime en Méditerranée : les pays du nord et du sud de la Méditerranée dans la division internationale du travail maritime ».
- El Khayat M., « Enjeux des chaînes logistiques maritimes de la rive sud de la Méditerranée dans la construction d'une zone économique euro-méditerranéenne », *La Revue maritime*, Paris, n° 483, 2008.
- Hadhri M., « Environnement et développement durable en Méditerranée : un nouveau vecteur de coopération et de partenariat Nord-Sud », Université La Manouba, Tunis.

European Commission, Coopération euro-méditerranéenne sur la sécurité maritime et prévention de la pollution par les navires (SAFEMED), Fiche de projet.

Kessedjian C., « Le développement durable, quelles limites aux modes de transport? », Colloque CEDECE 2004, *L'Europe des transports*, Centre universitaire, université Michel de Montaigne, Bordeaux 3.

Les perspectives du Plan bleu sur le développement durable en Méditerranée, PNUE, PAM et Plan bleu.

Le Plan bleu, dossier de presse, août 2008.

Plan d'action pour la Méditerranée, Commission méditerranéenne du développement durable.

Stratégie méditerranéenne de développement durable, Projet de rapport (travail en cours), PAM/PNUE, Athènes, février 2005.

Stratégie méditerranéenne pour le développement durable, PNUE/PAM.

Vergnes J.A., Sauver la mer Méditerranée d'une mort annoncée: une mission pour la Turquie?

Les préoccupations environnementales dans le cadre des accords de pêche conclus par le Maroc

Khalid Moukite

Le secteur de la pêche maritime a toujours constitué au Maroc un espace économique productif d'une certaine importance. Il a en effet attiré de nombreux investisseurs nationaux et étrangers au regard de ses potentialités, tant au niveau de sa faune marine que de sa position géostratégique. Les différents accords bilatéraux de pêche conclus par le Maroc renforcent le positionnement du secteur halieutique national au sein du cercle des puissances halieutiques mondiales et plus précisément dans l'échiquier régional. D'ailleurs, il est reconnu sans conteste comme étant la première puissance halieutique sur le continent africain.

A titre d'exemple, la coopération Maroc-UE dans le domaine de la pêche ne s'est pas limitée aux accords permettant uniquement l'extraction directe de la ressource. Outre cet aspect primaire du partenariat, cette coopération couvre également des domaines plus larges comme la formation et la modernisation de la flotte maritime grâce à une véritable volonté d'accompagnement. Elle a enfin surtout permis l'émergence de structures productives sous forme de PME mixtes (maroco-européennes) visant une exploitation responsable et durable ainsi qu'une valorisation des produits de la mer, et ce dans le cadre du respect nécessaire de notre environnement, notamment marin.

De manière générale, la bonne gouvernance en matière de durabilité des ressources nationales halieutiques dépend d'une politique gouvernementale volontariste. Sa mise en œuvre découle notamment de l'adoption de règles nationales appropriées et de la conclusion d'accords internationaux de partenariat dans le secteur de la pêche maritime. Globalement, il s'agit en effet de préserver les intérêts stratégiques et économiques existant ainsi que de capter de nouvelles

opportunités pour le pays. Dans le secteur de la pêche maritime, les accords de partenariat conclus par le Maroc¹ ont permis en général de faire bénéficier les pays partenaires africains² notamment de l'expertise marocaine. De même, ils intègrent les nouvelles réalités mondiales du secteur de la pêche ainsi que l'expérience et l'expertise des partenaires les plus avancés en la matière, contribuant ainsi au développement du secteur halieutique national.

La coopération internationale en matière halieutique pratiquée par le Maroc s'organise dans un cadre bilatéral (avec un pays partenaire ou un regroupement de pays) et multilatéral (avec les organisations régionales ou internationales). Ces deux cadres, tout en étant distincts, sont néanmoins aussi complémentaires. Par ailleurs, certains accords de partenariat offrent parfois des possibilités d'accès à la ressource, en l'occurrence la pêche. D'autres accords ne donnent pas lieu à l'exploitation directe des ressources nationales, mais plutôt à un échange d'expertise, au partage de l'information scientifique et technique, au transfert des connaissances et des compétences, à la valorisation des produits de la pêche, à la concertation au sein des organisations internationales et aux possibilités de pêche accordées aux navires marocains dans les eaux des pays tiers³. Quant aux conventions qui offrent des possibilités d'accès à la ressource dans les eaux marocaines en faveur des navires étrangers de pêche, nous étudierons spécialement, dans le cadre de la présente communication, les accords de pêche conclus par le Maroc avec la Communauté européenne, la Russie et le Japon.

Cette communication permettra alors d'analyser dans quelle mesure ces récents accords de pêche ont fait preuve d'innovation, et ce en se mettant en conformité avec les principes écologiques relatifs notamment à la pêche durable. Il s'agit essentiellement de la mise en place d'un certain nombre de mécanismes relatifs notamment au repos biologique, au suivi de l'état de la ressource, à la coopération administrative, à la réduction de la capacité de pêche et à l'autorisation d'unités de production majoritairement artisanales. Bien entendu, tous ces engagements internationaux et nationaux en matière de protection de l'environnement (axe 1) ont inspiré sans aucun

doute le Maroc, notamment au moment des négociations qui ont permis in fine l'adoption de ses accords de pêche avec les pays partenaires (axe 2).

Avant d'analyser le contenu des accords de pêche conclus par le Maroc, on va s'intéresser tout d'abord au cadre normatif en matière de protection de l'environnement⁴, et notamment dans un premier temps aux engagements internationaux souscrits par celui-ci. Le Maroc est ainsi appelé à respecter les mesures internationales et nationales qui lui sont applicables en matière de bonne gouvernance de la ressource halieutique.

AXE 1 : LE CADRE NORMATIF INTERNATIONAL ET NATIONAL EN MATIÈRE DE NORMES ENVIRONNEMENTALES

Cet encadrement juridique relatif à la protection de l'environnement sera étudié tout d'abord sous l'angle des engagements internationaux devant être respectés par le Maroc (A) et ensuite sous l'angle de son cadre normatif national (B).

A. Engagements internationaux du Maroc

Selon la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), le tiers environ des ressources marines fait l'objet d'une surexploitation⁵. C'est une problématique assez ancienne, qui a fait d'ailleurs l'objet de plusieurs grandes conférences internationales. A cet égard, on peut citer les principales dates suivantes. En 1947, des tailles minimales de poisson et le maillage des filets ont été fixés lors la Conférence de Londres. En 1995, la FAO a publié un code de conduite pour une pêche responsable, consistant notamment au recours à des méthodes de capture et d'aquaculture sans effets nocifs sur les écosystèmes et à l'utilisation durable des ressources halieutiques avec l'environnement. Le protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée a été signé cette même année, mais ratifié quatorze ans plus tard. En 1997, des plans d'action internationaux, mais qui sont des

instruments non contraignants, ont été élaborés dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO. Ces plans, au nombre de quatre, sont applicables à tous les États, dont bien entendu le Maroc :

- le plan d'action international visant à prévenir et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée⁶ ;
- le plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche ;
- le plan d'action international pour la conservation et la gestion des requins ;
- le plan d'action international pour réduire les captures accidentelles des oiseaux de mer par les palangiers.

En 2001, la déclaration de Reykjavik a insisté sur la nécessité d'introduire immédiatement des plans de gestion efficaces, visant à ramener les efforts de pêche excessifs à des niveaux durables. En 2002, le sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg a fixé les échéances de la progression vers une pêche durable, à savoir la réduction du rythme actuel d'appauvrissement de la diversité biologique, l'application de l'approche éco-systémique, la création d'un réseau d'aires marines protégées⁷ et la restauration des stocks à un niveau permettant de produire le rendement maximal durable. En 2010, la conférence mondiale sur la biodiversité de Nagoya s'est fixé 26 objectifs, dont deux concernent les écosystèmes marins : la gestion durable basée sur l'éco-systémique et la mise en place de 10 % des zones marines et côtières en aires marines protégées à l'horizon 2020.

Plus récemment, lors du sommet sur le développement durable du 25 septembre 2015, les États-membres de l'ONU ont adopté un nouveau programme contenant 17 objectifs mondiaux qui consistent notamment en la réduction de la pauvreté, la lutte contre les inégalités et le changement climatique d'ici à 2030. Il faut souligner que l'objectif numéro 14 vise à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines⁸. Bien entendu, tous ces engagements internationaux en matière de protection de l'environnement ont véritablement inspiré le Maroc lors des différentes négociations

qui ont précédé l'adoption de ses accords de pêche avec les pays partenaires (cf. l'axe 2 de la présente communication).

En effet, ce secteur de la pêche joue déjà un rôle important sur le plan économique et social. Sa contribution au PIB a été de l'ordre de 2,3% en moyenne durant la dernière décennie. Sur le plan social, la filière de la pêche a ainsi généré plus de 170 000 emplois directs et 500 000 emplois indirects. Il faut savoir que sa production nationale place le Maroc au 1^{er} rang de la production africaine et au 25^e rang au niveau mondial⁹. Toutefois, l'éventuelle surexploitation des stocks de poissons dans les eaux marocaines peut s'avérer très néfaste sur l'environnement marin du Maroc. Celle-ci peut en outre remettre en cause même la durabilité de ce secteur, d'où la nécessité d'un encadrement normatif fort pour le protéger.

B. Le cadre normatif national

Plusieurs textes et mesures ont été adoptés en faveur de l'environnement, en général, et de l'environnement marin, en particulier. Tout d'abord, il est important de souligner l'adoption d'un nouveau texte général sur le développement durable. Ainsi, sur le plan juridique, l'année 2014 a connu la promulgation de la loi-cadre portant charte nationale de l'environnement et du développement durable et aussi, de manière concomitante, la préparation de la stratégie nationale de l'environnement et du développement durable (SNDD) qui en découle. La Charte nationale de l'environnement et du développement durable, adoptée fin 2014¹⁰, constitue désormais une pierre angulaire de référence en la matière pour les politiques publiques à venir. Dans ce cadre normatif national, six textes d'application ont été promulgués, dont notamment le décret relatif à la gestion des déchets dangereux. De même, le projet de loi relatif au littoral a franchi récemment des étapes importantes, permettant ainsi sa prochaine adoption. La Stratégie nationale de développement durable prévue pour la période 2015-2020 vise à fixer le cadre stratégique au sein duquel les différentes politiques publiques en la matière seront harmonisées et révisées si nécessaire dans un souci d'amélioration permanente. Elle permettra aussi la mise en place d'un nouveau cadre législatif et réglementaire ainsi que

la poursuite de la mise à niveau environnementale. En effet, le caractère transversal du développement durable au Maroc entraîne nécessairement une prise en compte des différentes stratégies sectorielles¹¹ initiées dernièrement, qui ont un impact certain sur l'environnement. De manière générale, cette stratégie nationale va s'articuler autour de trois axes : l'engagement du Maroc en matière de développement durable, les enjeux et les modalités de la mise en œuvre de la SNDD. Force est de constater que cette nouvelle charte a permis l'accélération de la transition énergétique marocaine et le traitement progressif des différents obstacles existants. Des avancées importantes ont été réalisées dans ce processus de transition énergétique, visant un recours plus fréquent aux sources d'énergie verte, et ce couplé avec une meilleure efficacité énergétique.

Par ailleurs, une mise à niveau réglementaire spécifique au secteur de la mer s'est mise progressivement en place, et ce à travers plusieurs lois et décrets publiés dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie Halieutis. Il s'agit notamment de la loi n° 19-07 relative à l'interdiction des filets maillants dérivants, la loi n° 16-07 relative aux conditions d'exercice du métier de marin, la loi n° 52-09 portant création de l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture et ses textes d'application, le décret n° 2-07-230 du 4 novembre 2008 fixant les conditions et les modalités de la pêche des petits pélagiques, le décret n° 2-09-674 fixant les conditions d'utilisation d'un système de positionnement et de localisation des navires par satellite.

Pour rappel, la stratégie Halieutis a été adoptée, en 2009, afin de permettre le développement du secteur de la pêche à l'horizon 2020. C'est une stratégie intégrée et globale, qui vise à valoriser de façon durable la ressource halieutique marocaine. Elle devrait également permettre de tripler le PIB du secteur d'ici 2020 pour en faire un moteur de croissance pour l'économie nationale. Cette stratégie a été conçue autour de plusieurs axes principaux comme l'axe relatif à la performance, l'axe relatif à la compétitivité et l'axe transversal visant la gouvernance du secteur et l'organisation de la représentation professionnelle (à travers le contrôle et la traçabilité, le renforcement des compétences et l'adaptation du dispositif juridique).

Le plan Halieutis érige la durabilité de la ressource comme un axe majeur. En effet, la responsabilité nationale vis-à-vis du patrimoine halieutique interpelle le Maroc pour mieux gérer et conserver de manière durable les ressources halieutiques. C'est pourquoi l'axe de la durabilité¹² est désormais fondamental, car il vise la protection des espèces vulnérables et exposées à la surpêche. Cet axe vise également à sensibiliser les opérateurs et à leur faire adopter les principes d'une pêche responsable. Pour réaliser ces objectifs, la stratégie comprend un plan d'action couvrant la recherche halieutique, l'aménagement des pêcheries sur la base de quotas, l'adaptation et la modernisation de l'effort de pêche ainsi que le développement de l'aquaculture.

Le plan Halieutis s'est fixé plusieurs objectifs à l'horizon 2020. Le principal défi consiste à atteindre une production aquacole de 200 000 tonnes, production devant s'accompagner de la création de plus de 40 000 postes de travail directs. En plus de cette croissance en matière aquacole, le plan Halieutis contient d'autres objectifs ambitieux comme l'augmentation de la production halieutique et du PIB ainsi que la réduction de moitié de la pêche informelle. Plusieurs exemples de projet ont été réalisés dans le cadre de la stratégie Halieutis comme les plans d'aménagement des pêcheries. En vue de préserver la ressource halieutique et de procurer une bonne visibilité aux professionnels du secteur, des plans d'aménagement des pêcheries ont été mis en place de la manière suivante :

Plan d'aménagement des petits pélagiques (instauration de quotas de pêche, fixation du zoning...). Ce plan a été réglementé par les textes juridiques comme l'arrêté n° 3279-10 de 2010 relatif à la pêche des petits pélagiques de l'Atlantique sud et l'arrêté n° 4196-14 de 2014 relatif à la pêche des petits pélagiques de l'Atlantique-nord et à la pêche des petits pélagiques de l'Atlantique centre.

Plan d'aménagement du poulpe (ajustement des capacités de pêche, définition des périodes de repos biologique, définition des quotas par campagne et par segment de pêche.

Plan d'aménagement des crevettes (fixation des zones de pêche, des périodes de repos biologique, de l'effort de pêche...). Ce plan a été réglementé par l'arrêté du ministre de l'Agriculture et de la Pêche maritime n° 4198-14 du 25 novembre 2014.

Plan d'aménagement des grands crustacés fixé par un arrêté du ministre de l'Agriculture et de la Pêche maritime n° 4201-14 du 25 novembre 2014.

Plan d'aménagement de l'espadon réglementé par un arrêté du ministre de l'Agriculture et de la Pêche maritime n° 41176-13 du 8 avril 2013.

Plan d'aménagement du merlu défini par un arrêté du ministre de l'Agriculture et de la Pêche maritime n° 4195-14 du 25 novembre 2014.

AXE 2 : LES ACCORDS DE PÊCHE CONCLUS PAR LE MAROC

Concernant les accords qui offrent des possibilités d'accès à la ressource dans les eaux marocaines en faveur des navires étrangers, nous allons nous intéresser ici en particulier aux accords de partenariat relatifs à la pêche conclus par le Maroc séparément avec la Communauté européenne (A), la Russie (B) et le Japon (C).

A. L'accord de partenariat de pêche entre le Maroc et la Communauté européenne (CE)

Avant d'analyser longuement le contenu de cet accord (en raison notamment des liens historiques et économiques forts entre le Maroc et la CE), nous allons nous intéresser tout d'abord à l'historique des relations conventionnelles de pêche entre les deux partenaires, ensuite à leurs aspects financiers, économiques et sociaux, aux mesures d'aménagement et de gestion des pêcheries ainsi qu'aux dispositifs de contrôle prévus.

L'histoire des relations conventionnelles de pêche entre les deux partenaires

Dans le cadre du renforcement de ses relations de coopération, le Maroc a depuis longtemps développé différentes formes de partenariat avec les pays voisins de la rive Nord. Ainsi, le premier accord de partenariat pour la pêche maritime a été conclu dès 1975 avec le Portugal, donnant lieu à l'octroi de 20 licences de pêche en faveur des navires portugais et leur permettant ainsi d'exploiter les ressources halieutiques marocaines. Quant au premier accord de pêche avec l'Espagne, il a été conclu en 1983 pour une durée de quatre ans. Ainsi, environ 700 licences de pêche ont été octroyées à des navires espagnols. Bien entendu, avec l'avènement du marché communautaire, le Maroc a alors procédé à la conclusion d'un accord de pêche avec l'Union européenne en 1988, dont la durée de validité était limitée à quatre ans.

Plusieurs accords de pêche avec l'UE se sont succédé depuis cette date. Il faut noter qu'entre 1999 et 2005, aucun accord de pêche n'a été conclu entre le Maroc et l'Union européenne, pour plusieurs raisons liées au contexte de l'époque. A cet égard, on peut citer une conjonction de causes comme l'état de surexploitation des principales pêcheries nationales (céphalopodes, crevettes...), l'offre marocaine non acceptée par la partie communautaire et enfin la demande communautaire paraissant disproportionnée par rapport aux possibilités de la ressource nationale. Mais après de nombreux *rounds* de négociations, les parties contractantes sont parvenues à se mettre enfin d'accord en 2013 pour adopter un accord de partenariat dans la pêche maritime, en tenant compte principalement d'un certain nombre d'éléments. On peut évoquer principalement le fait que la Communauté reste le partenaire stratégique dans le secteur halieutique (car 70 % de la valeur des exportations marocaines de poisson vont vers le marché européen) et aussi qu'elle a adopté une politique de gestion durable et responsable de cette ressource.

Cet accord traduit une meilleure conformité aux orientations politiques nationales, notamment concernant la sauvegarde des

intérêts du secteur halieutique et aussi sa dimension biologique, visant ainsi à empêcher l'exploitation de certaines espèces par l'armement européen. De manière plus précise, il a contribué au développement du secteur des pêches nationales par un transfert de savoir-faire et par le débarquement dans les ports nationaux de la capture de certaines espèces. Par ailleurs, il a permis symboliquement de consolider les relations de proximité et de bon voisinage avec le partenaire européen.

Aspects financiers, économiques et sociaux de l'accord

Pour toute la durée, la contrepartie financière de cet accord s'élevé à 161 millions d'euros. Il faut noter que seulement 13,5 millions d'euros ont été alloués pour le développement d'une pêche responsable et durable (soit moins de 10% de l'enveloppe totale). Par ailleurs, il a prévu également certaines dispositions, qui vont véritablement donner lieu à une plus-value socio-économique pour le secteur (par rapport aux anciennes versions). En effet, il permettra ainsi d'atteindre des objectifs chiffrés relatifs au débarquement obligatoire de certaines captures au Maroc¹³. Le débarquement est volontaire pour les autres catégories, permettant une réduction incitative sur les redevances dues. En cas de besoin, il peut y avoir un approvisionnement des industries locales ou une valorisation des captures sur place. Il existe aussi l'obligation d'embarquer environ 300 marins marocains à bord des navires communautaires ; deux à huit marins par navire selon les catégories et les tailles, l'objectif escompté étant le transfert de savoir-faire et de technologie.

Cet accord apparaît innovant tant dans la forme que dans son fond, dans la mesure où il est en conformité avec les principes fondamentaux de la pêche durable. En effet, il a ainsi réussi à imposer la réduction de la capacité de pêche, permettant uniquement à une centaine d'unités¹⁴ d'exercer, soit le quart des unités de pêche autorisées dans le précédent accord. Les navires de pêche ayant l'autorisation des autorités marocaines sont d'ailleurs majoritairement artisanaux et n'utilisent alors que des engins sélectifs (palangre, ligne, canne, casiers...). En outre, les pêcheries dites « sensibles » ont été exclues de cet

accord. Il s'agit des céphalopodes, des crevettes et de l'espadon, en raison notamment de la fragilité de l'écosystème et de la pauvreté des ressources halieutiques de la Méditerranée. Enfin, l'autre innovation réside dans l'insertion de la notion de système de gestion par quota dans le cadre de la pêche des petits pélagiques du Sud (sardines, anchois...).

Mesures d'aménagement et de gestion des pêcheries

En dehors de ces mesures chiffrées liées à la ponction de la ressource halieutique, d'autres mesures permettent de contribuer à la durabilité de la pêche, et ce avec une approche éco-systémique. Elles consistent notamment à prévoir le repos biologique pour les pêcheries sensibles (pélagique nord, pêche démersale, artisanale nord...), les dispositions techniques (zone de pêche, maillage et dimensions des engins de pêche...), la possibilité de révision si nécessaire (bien entendu d'un commun accord) de l'effort de pêche autorisé ou d'une redistribution entre les différentes catégories de pêche, la coopération scientifique en vue de suivre l'état de la ressource (comité scientifique conjoint) et enfin la mise en place d'une coopération administrative pour lutter contre la pêche illicite non déclarée.

Dispositifs de contrôle

En vue de garantir les objectifs de pêche durable et responsable, il est nécessaire de contrôler toute activité de pêche et d'exploitation des ressources halieutiques. Ainsi l'Accord de partenariat avec la Communauté européenne prévoit-il une série de dispositifs pour le contrôle de son application, dont les objectifs sont généralement la surveillance en mer des navires autorisés par les autorités compétentes. Ces opérations de contrôle consistent notamment en des visites techniques dans les ports marocains, en des déclarations d'entrée et de sortie de la zone de pêche, en l'utilisation des systèmes de suivi par satellite pour le contrôle de l'activité des navires, en l'embarquement des observateurs scientifiques pour veiller au respect des conditions de pêche et dans le contrôle des débarquements des captures au Maroc et dans la CE.

Les autres accords de partenariat dans le secteur de la pêche maritime conclus par le Maroc, notamment avec la Russie et le Japon, qui permettent aussi l'exploitation directe de certaines ressources halieutiques nationales, présentent de nombreuses similitudes et certaines différences tant sur la forme que sur le fond. Effectivement, en analysant les principales dispositions relatives aux indicateurs chiffrés et aux obligations à respecter, on peut noter des points de convergence. Avant de passer en revue le contenu de l'accord de pêche avec la Russie, il est bon de rappeler l'évolution historique des relations conventionnelles entre les deux pays. Avant la dissolution de l'Union soviétique (URSS), on pouvait constater des activités des navires soviétiques dans les eaux adjacentes aux eaux territoriales du Maroc. Un accord stratégique avec l'URSS sera signé en 1978, mais le premier accord dédié à la pêche date de 1991. Après l'avènement de la Fédération de Russie, plusieurs accords seront adoptés généralement pour une période de trois ans. Il faut toutefois noter une période de rupture de l'accord entre 1999 et 2002.

B. L'accord de partenariat en matière de pêche entre le Maroc et la Russie

Cet accord, dont la durée est généralement de trois ans renouvelables, est conforme aux orientations politiques nationales, à savoir la sauvegarde des intérêts du secteur¹⁵, la contribution à la mise en place de projets intégrés dans la pêcherie pélagique, la conformité au plan d'aménagement de la pêcherie pélagique et enfin la symbolique du renforcement des relations de partenariat.

Concernant les conditions de pêche, l'accord maroco-russe prévoit généralement la fixation d'un quota de pêche, du nombre de navires autorisés, des espèces ciblées comme les petits pélagiques (sardine, sardinelle, anchois, maquereau, chinchard), des espèces interdites (céphalopodes, crustacés, poissons de fond), des zones de pêche (l'Atlantique, le sud de Boujdour au-delà de 15 milles marins), la fixation du nombre de marins marocains à bord ainsi qu'un quota pour les projets intégrés.

Les mesures d'aménagement et de gestion des pêcheries sont généralement des mesures techniques (zone de pêche, maillage et dimensions des engins de pêche...), la possibilité de révision, d'un commun accord, de l'effort de pêche autorisé et des prix de référence ainsi que la coopération scientifique en vue de suivre l'état de la ressource (campagnes scientifiques conjointes avec l'INRH¹⁶).

Concernant les dispositifs de contrôle, la surveillance en mer est menée par les autorités chargées du contrôle, renforcée par un dispositif technique, reposant notamment sur des visites techniques dans les ports marocains, la déclaration d'entrée et de sortie de la zone de pêche, l'utilisation du VMS¹⁷ pour le suivi de l'activité des navires ainsi que l'embarquement obligatoire et général d'observateurs scientifiques.

C. L'accord de coopération en matière de pêche entre le Maroc et le Japon

Signé la première fois le 11 septembre 1985, cet accord a été renouvelé annuellement par tacite reconduction. Toujours en vigueur, cet accord n'a jamais connu d'interruption. Plus d'une trentaine de sessions de la Commission mixte ont été tenues jusqu'à maintenant sur la base d'une fréquence annuelle, se déroulant alternativement au Maroc et au Japon. Toutefois, il faut savoir que l'accord n'a pas encore été ratifié par le Parlement marocain.

Dans le cadre de la contrepartie financière prévue dans le cadre de la coopération avec le Japon, environ plus d'un milliard de dirhams ont été accordés au Maroc pour financer des infrastructures comme la construction de villages de pêcheurs, l'amélioration de la formation, l'équipement des centres, le renforcement de la recherche scientifique et d'autres actions secondaires pour le développement du secteur. Au titre de cette contribution financière, on peut noter aussi l'octroi des droits de licence par navire, des frais d'observateurs à la charge de la partie japonaise et une contribution de l'association des thoniers japonais.

Concernant les conditions de pêche, elles sont déterminées annuellement par une commission mixte. Les possibilités offertes en matière de pêche sont généralement les espèces-cibles comme les grands thonidés migrateurs, la technique autorisée étant celle des palangriers flottants et dérivants. Par ailleurs, il faut noter la fixation du nombre de navires autorisés et de la zone de pêche (à savoir au-delà de 20 milles marins).

*
* * *

Il est impératif d'améliorer la gouvernance du secteur halieutique, car il joue un rôle important pour le développement économique et social du pays. Face à la demande mondiale croissante à l'égard des produits halieutiques, l'aquaculture est devenue une alternative à la pêche intéressante. D'ailleurs, plus de la moitié des poissons consommés dans le monde provient de cette filière de production. Au Maroc, l'aquaculture semble démarrer difficilement, comme l'attestent certains chiffres révélés par le département de la Pêche maritime¹⁸. Par ailleurs, le Maroc doit diversifier ses débouchés d'exportation (70 % des exportations vont vers le marché européen) plutôt en faveur de l'Afrique, de l'Asie et des pays du Golfe, qui présentent un fort potentiel de développement de la consommation des produits marocains de la mer.

Pour dynamiser ainsi ce secteur halieutique, il est fondamental de prendre des mesures allant dans le sens de l'adaptation de l'offre exportable, de l'amélioration des différentes infrastructures pour une meilleure connectivité commerciale et du renforcement du marketing pour mieux faire connaître les produits marocains de la pêche dans des régions lointaines, comme le golfe persique. Ce développement socio-économique, dont a besoin le Maroc, doit aller de pair avec le respect dû aux impératifs de durabilité visant la réduction des risques environnementaux. Pour sauvegarder l'environnement, des mesures ont été prises au Maroc à travers la mise en place d'un cadre normatif et institutionnel. Ainsi, le développement durable a été consacré par la Constitution de 2011 et par les différentes stratégies sectorielles lancées par l'État.

Il faut reconnaître que l'Accord de Paris sur le climat (COP21) n'a pas traité de manière spécifique de la problématique relative à

la protection des océans! Or, le transport maritime ne cesse de croître à travers la planète et contribue malheureusement à la pollution des mers, d'où la nécessité d'adapter encore plus celui-ci aux impératifs environnementaux. La COP22, qui s'est tenue à Marrakech, une ville non côtière, a su néanmoins attirer l'attention des participants sur cette question importante. La mer a toujours été un espace dans lequel l'homme n'a cessé d'exploiter ses ressources. La navigation et la pêche sont en effet d'importantes activités humaines, qu'il faut savoir réguler par des normes impératives pour le bien-être de l'ensemble de l'humanité.

NOTES

- 1 | *Sur le plan institutionnel, le Département ministériel de la Pêche maritime traite de la coopération par le biais d'une Direction dédiée uniquement à ce volet et aussi en collaboration avec le ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (notamment sa Direction des traités).*
- 2 | *Il s'agit essentiellement des pays de l'Afrique de l'Ouest comme le Sénégal, le Gabon, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Cap Vert, l'Angola, le Nigeria, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, la Guinée, le Congo démocratique, le Congo.*
- 3 | *Outre les pays africains précités ci-dessus, on peut citer également la Mauritanie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, le Yémen, le Qatar, le Koweït, le Chili, l'Argentine, le Pérou, le Chili, l'Iran, le Vietnam.*
- 4 | *Pour plus de détails, consulter l'ouvrage de Romi, Droit de l'environnement, Paris, LGDJ, 614 pages.*
- 5 | *Le risque à terme est d'assister à la disparition des espèces. Cf. P. Curry et Y. Miserey, Une mer sans poissons, Paris, Calmann-Lévy, 2008. Voir aussi J.P. Pancraccio, Droit de la mer, Paris, Dalloz, 2010, notamment p. 384-392 sur «La question de la surpêche et de ses causes».*
- 6 | *En raison de la gravité des conséquences des pratiques de la pêche illégale sur la pérennité des stocks halieutiques et sur la situation socio-économique des opérateurs de la pêche, la lutte contre la pêche informelle est donc devenue une priorité primordiale. Dans ce sens, la loi 15-12 relative à la prévention et à la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) a été adoptée pour interdire ainsi la commercialisation, au Maroc, de tout produit halieutique issu de la pêche informelle (INN).*
- 7 | *M. Lehardy, «La problématique juridique des aires marines protégées», p. 353-384, in Les implications juridiques de la ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Rabat, Publications de l'IURS, 2010, 423 pages.*

- 8| *Cet objectif rappelle ainsi que « les océans du monde – leur température, leur composition chimique, leurs courants et leur vie – sont à la source des systèmes mondiaux qui rendent la Terre habitable par l’homme ». En effet, il faut savoir que plus de trois milliards de personnes dépendent de la biodiversité marine et côtière. Or, on constate que le tiers des stocks mondiaux de poisson est en surexploitation, dépassant ainsi les niveaux tolérables qui permettent d’atteindre un rendement constant. La pollution marine, résultant essentiellement de sources terrestres, atteint des niveaux désastreux, avec une moyenne de 13 000 morceaux de déchets plastiques présents sous chaque kilomètre carré d’océan. Les Objectifs du développement durable offrent donc un cadre pour gérer durablement les écosystèmes marins, en vue de les protéger de la pollution résultant des activités terrestres. Ce cadre prévoit également de réduire les effets de l’acidification des océans.*
- 9| *Ces chiffres et statistiques sont tirés du Rapport économique et financier de 2017, p. 43, publié par le ministère de l’Economie et des Finances à l’occasion de la préparation du projet de loi de Finances de 2017.*
- 10| *Cf. dahir du 6 mars 2014 portant promulgation de la loi cadre n° 99-12, B.O., n° 6240 du 20 mars 2014.*
- 11| *Il s’agit essentiellement de la stratégie nationale de l’eau, celle de l’énergie, le plan Maroc Vert ou le Pacte national sur l’émergence industrielle.*
- 12| *Au niveau de cet axe, il s’agit concrètement de la promotion de l’aquaculture et de la recherche scientifique, des plans d’aménagement des pêcheries, du programme IBHAR pour la modernisation des flottes artisanales et côtières, de l’élimination des filets maillants dérivants, de la lutte contre la pêche illicite déclarée non réglementée et enfin du contrôle de la pêche par un système électronique performant.*
- 13| *Senneurs Nord : 25 % à 50 % (Tanger, Larache, Mehdia...), navires démersaux : 50 % (Agadir, Laâyoune, Dakhla...), chalutiers pélagiques : 25 % (Dakhla...).*
- 14| *Cet accord a bénéficié à 119 navires battant pavillon des États membres de la Communauté européenne et de différentes catégories de pêche. De manière plus précise, ces navires se composent de la manière suivante : pour la pêche artisanale : 97 navires (sennes, lignes, cannes, casiers, thoniers) ; pour la pêche démersale : 22 navires (palangriers et chaluts de fond).*
- 15| *Il concerne le stock C peu exploité des pélagiques. Il faut savoir que les espèces de petits pélagiques peuplant les eaux maritimes nationales de l’Atlantique sont réparties en trois stocks : A, B et C.*
- 16| *Institut national de la recherche halieutique.*
- 17| *Vessel Monitoring System : Système de suivi par satellite des navires.*
- 18| *La production aquacole est d’à peine de 700 tonnes en moyenne par an avec un chiffre d’affaire ne dépassant pas 20 millions de dirhams. L’objectif fixé à l’horizon 2020 dans le cadre de la stratégie Halieutis est de 200 000 tonnes et deux milliards de dirhams.*

Liste des auteurs

Mohammed Zakaria Abouddahab est docteur en droit public, professeur de l'enseignement supérieur de droit international et de relations internationales à la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales, Agdal, Université Mohammed V de Rabat. Il est en même temps vice-doyen, chargé de la recherche scientifique, de la coopération et du partenariat. Chercheur associé à l'Institut royal des études stratégiques (IRES), il a coordonné et fait partie de plusieurs équipes de recherche au sein de la même institution. Il est l'auteur de plusieurs publications nationales et internationales.

Mostafa Boussif est ancien colonel de la Marine royale. Docteur d'Etat en sciences économiques de l'Université Mohammed V de Rabat (2005), il a étudié en France (Ecole navale), aux USA (analyste de renseignement stratégique et de guerre politique) et en Egypte (magister en sciences maritimes). Après des services en mer, il a été chef de bureau et de division à l'état-major de la Marine, puis commandant d'armes délégué de la région d'Al Hoceima (2004-2007). En qualité de diplomate, il a été attaché militaire-adjoint à Alger (1993-1999) et attaché de défense du Maroc en Arabie saoudite (1999-2003). En tant qu'enseignant, il a été conférencier de stratégie navale et de défense et sécurité maritimes à l'Institut supérieur de la défense (CREMS) à Kénitra (2009-2014) et à l'EROG (Gendarmerie royale) ainsi que professeur d'économie (internationale), de finances (internationales avancées) et de géopolitique des marchés internationaux.

Mustapha El Khayat est professeur des universités, docteur d'Etat ès-sciences économiques (CRET-LOG, université Aix-Marseille 2) en 1992, docteur en droit (1986) et diplômé d'habilitation à diriger des recherches en droit (1991) à l'Université Panthéon-Assas, Paris II, diplômé de l'Institut d'administration des entreprises, Aix-en-Provence, université Aix-Marseille (1975). Il est président de la commission formation de l'Union maritime pour la Méditerranée (UMM), Marseille, membre de l'IMTM Marseille, de l'ADMF Paris, de l'Académie européenne et de l'IAME. Il est vice-président de la Fédération

africaine des associations des logisticiens, expert en logistique et transport auprès de la Commission européenne, de la Banque mondiale, de la Banque européenne d'investissements, de la Société financière internationale (Banque mondiale), du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale. Il est membre du Centre international des études stratégiques et de gouvernance de Rabat et membre du Conseil scientifique et du comité de rédaction de la *Revue marocaine d'audit et de développement*. Ancien directeur de recherche au CRET (Université Aix-Marseille), ancien chef du département des sciences économiques et gestion de l'Université Hassan II Mohammedia, ancien président du Centre de recherche et d'études sur les technologies de l'information, les transports et la logistique (CRESTTIL), Université Hassan II Mohammedia. Il est avocat au barreau de Casablanca.

Naima Hamoumi est enseignante-chercheuse en océanologie et dynamique des bassins sédimentaires anciens à l'Université Mohammed V de Rabat. Elle est responsable du groupe de recherche ODYSSEE, conseillère pédagogique de ENACTUS/FSR et coordinatrice nationale du Réseau marocain des sciences et ingénierie de la mer, MARSIMER. Elle est titulaire d'un doctorat d'Etat de l'Université Louis Pasteur à Strasbourg (1988), d'un doctorat de 3^e cycle (1981) et d'un Diplôme d'études approfondies (1978) de l'Université de Bretagne occidentale et l'IFREMER à Brest en France. Elle a réalisé plusieurs études notamment sur le détroit de Gibraltar (Projet de liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar), les marges océaniques atlantique et méditerranéenne, la lagune de Nador, le Méso-Cénozoïque du Rif nord-occidental et le Paléozoïque inférieur du Maroc, dont les résultats ont fait l'objet de plusieurs publications, de conférences et de communications dans des congrès nationaux et internationaux. Par ailleurs, elle a à son actif le montage et la gestion de plusieurs formations doctorales, professionnelles et/ou spécialisées, et elle a assuré la direction scientifique de nombreux travaux de recherche dans le cadre de doctorats d'Etat, de doctorats nationaux et de masters. Elle a été gratifiée en 2016 par Sa Majesté le Roi Mohammed VI du Wissam Malaki Al Istihkak Al Watani, et elle a été honorée par plusieurs distinctions dont le Certificat d'appréciation de la Commission internationale d'océanographie (COI/UNESCO) en 2006 pour sa

contribution aux activités de la COI et pour le renforcement des capacités au Maroc dans le domaine de l'océanologie.

Ali Kairouani est titulaire d'un doctorat en droit public de l'Université de Rouen. Il a été Attaché temporaire de l'enseignement et de la recherche et chargé de cours entre 2007 et 2014 à la faculté de droit de Rouen où il a enseigné le droit international public, le droit public des activités économiques, le droit de l'Union européenne et le droit international des investissements. Il est depuis 2016 professeur-assistant de droit international et de relations internationales à la Faculté de droit, Agdal, de l'Université Mohammed V. Il enseigne dans le cadre de la licence de droit et de la licence d'excellence de sciences politiques dans la même faculté. Il mène parallèlement plusieurs activités de recherche en droit international tant sur le plan théorique que sur le plan technique.

Ahmed Loukili est chercheur dans le domaine de l'optimisation et des politiques/stratégies intelligentes. Il est capitaine au long cours depuis 1993 ; enseignant universitaire vacataire depuis 2007, conférencier depuis 2008, membre de l'International Harbour Master Association (IHMA), ex-président, actuellement vice-président de l'Association du corps des officiers des ports du Maroc (ACOPM), membre de l'Association marocaine pour la logistique (AMLOG), Membre-fondateur du Réseau des associations maritimes et portuaires du Maroc (RAMPM). Il a quinze ans d'expérience dans le domaine maritime (1986-2001) et dix-sept ans d'expérience dans le domaine portuaire (2001-2018).

Miloud Loukili est professeur de droit de la mer et de droit international de l'environnement à la Faculté de droit, Agdal, Université Mohammed V de Rabat ; membre du cabinet du ministre de l'Agriculture et des Pêches maritimes, Rabat ; ancien directeur de l'Institut supérieur des études maritimes (I.S.E.M.), Casablanca ; ancien directeur de la Marine marchande, Casablanca ; ancien membre de la délégation marocaine à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, New York (1975-1982) ; ancien membre de la délégation marocaine à la Conférence préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal du droit de la mer (Kingston, Jamaïque, 1983-1990) ; membre du bureau du Groupement d'études et

de recherches sur la Méditerranée (G.E.R.M.), Rabat ; membre-fondateur et président de l'Association marocaine d'études et de recherches internationales (A.M.E.R.I.), Rabat ; ancien membre du conseil d'administration de l'Université maritime mondiale, Malmoë, Suède ; ancien membre du Jury Hassan II pour l'environnement ; co-président du Conseil scientifique du forum de la mer, El Jadida (2014-2016) ; membre-fondateur du Réseau africain du droit de l'environnement, Rabat, 2016.

Taoufik Marrakchi est docteur en droit public, colonel-major des FAR (à la retraite), diplômé du Collège interarmées de Défense de Paris (ex-Ecole de guerre), titulaire d'un D.E.S. en droit public, d'un doctorat en droit public (Université Hassan II de Casablanca). Il est enseignant vacataire à l'Académie marocaine des études diplomatiques (AMED) et à l'Ecole royale des officiers de gendarmerie (EROG).

Dr. Nele Matz-Lück, LL.M. is professor for public law with a focus on public international law including the law of the sea at Kiel University Law School and co-director of the Walther Schücking Institute for International Law. She is a co-speaker of the Cluster of Excellency "The Future Ocean" and an adjunct professor at the K.G. Jebsen Centre on the Law of the Sea at the Arctic University of Norway (Tromsø). Between 2011 and 2017 she held a temporary professorship for the law of the sea at Kiel University before the position was tenured in June 2017. She is a member of the regional constitutional court of the state of Schleswig-Holstein. Her main areas of research and publications include the law of the sea, international environmental law and fundamental questions of public international law as well as comparative constitutional law. As far as the law of the sea is concerned she publishes regularly on the sustainable use of marine resources, the protection of the marine environment, e.g. marine protected areas and ship emissions, as well as on questions concerning claims of sovereign rights over maritime zones.

Khalid Moukrite est docteur en droit de l'Université de Panthéon-Assas (Paris II), lauréat du cycle supérieur de gestion de l'Institut supérieur de commerce et d'administration des entreprises (ISCAE-Rabat) et conseiller au ministère de l'Économie et des Finances. Il est actuellement enseignant-chercheur à l'Institut universitaire de la recherche scientifique (Université Mohammed

V de Rabat) et professeur vacataire au sein d'établissements publics et privés (les facultés de droit de Rabat, Paris II-Assas, ENA, UIR, ISIC, EGE, MUNDIAPOLIS...). Chercheur associé à l'IRES, il a fait partie de plusieurs équipes de recherche au sein de cette institution. Il a été membre et rapporteur du jury professoral de la thèse de Mohamed El Hassani El Idrissi portant sur «La Contribution à l'étude de la diplomatie économique du Maroc en Afrique subsaharienne» (Faculté de droit de l'Université Abdelmalek Essaadi de Tanger, 2017). Il est l'auteur de nombreuses communications publiées dans des revues marocaines et étrangères, dont les plus récentes sont : «Le Nigéria, un géant africain au développement économique contrasté» (Paris, 2017), «Les investissements marocains en terre africaine : réalisations et perspectives», «L'économie verte au Maroc : enjeux et perspectives», «L'intégration socio-économique des immigrés subsahariens à la lumière de la consolidation du partenariat maroco-africain», «La nouvelle gouvernance économique à l'heure de la transition politique en cours dans les pays arabes», «Les relations économiques pensées par les pays riverains de part et d'autre de la Méditerranée à l'époque pré/post-coloniale, à l'image de la France et du Maroc», «Les armées arabes : acteurs économiques d'envergure diverse», «L'approche genre à travers le budget marocain». Il a également assuré la coordination des travaux du colloque organisé à l'IURS sur «Gouvernance, développement économique du Maroc et migrations» ainsi que la supervision de la publication de certains actes au *Bulletin économique au social du Maroc*. Par ailleurs, il a récemment travaillé en tant que professeur-associé à Paris II-Assas dans le cadre du DU sur le droit international en Afrique et comme consultant sur des thématiques variées relatives au développement économique de l'Afrique, aux relations juridiques avec l'Union européenne (convergence réglementaire), à la question migratoire, à la protection sociale des MRE, à l'évaluation des politiques publiques (INDH), à la gouvernance économique (la régulation et le climat des affaires)...

S.E. M. Abdoulaye Moumouni Djermakoye est Ministre plénipotentiaire hors classe à la retraite, ancien ambassadeur de la République du Niger, consultant international indépendant. Il est titulaire du diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS), en Diplomatie et administration des organisations internationales

(Faculté de droit Jean Monnet, Université Paris-Sud, Sceau, 1985) et du Diplôme d'études approfondies (DEA) en droit du développement (Institut du droit de la paix et du développement, Université de Nice Sophia-Antipolis, 1978). Il a fait de nombreuses communications et publications sur la question des pays sans littoral, dans l'optique de la Convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer.

Mohammed Adnane Ouzzine est lauréat de l'Institut supérieur des études maritimes de Casablanca en 2007, titulaire de deux licences : en sciences économiques et gestion et en sciences juridiques, et de deux masters : en logistique portuaire et transport international et en audit et contrôle de gestion. Il a remporté en 2016 le Prix du meilleur plaidoyer du projet de thèse organisé par l'Université Mohammed V de Rabat. Il a décroché également en 2013 le Prix du meilleur mémoire de master au Maroc dans la catégorie Transport et logistique, qui lui a été décerné en marge des travaux de la 2^e édition du Forum LOGISMED. S'agissant de ses expériences professionnelles, il a d'abord occupé le poste d'officier de la Marine marchande à bord des navires de la COMANAV en 2007 puis celui d'inspecteur de la Marine marchande et des Pêches maritimes en 2010. Il a rejoint l'OFPPPT en 2012 en tant que directeur d'un établissement de formation. En 2014 il a été Secrétaire aux Affaires étrangères au sein du ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale. Depuis 2015, il est Inspecteur des impôts à Direction générale des impôts du ministère de l'Économie et des Finances.