

**ACTES DE LA RENCONTRE INTERNATIONALE**

**LES ENJEUX GEOSTRATEGIQUES DES ESPACES MARITIMES**

**ACTS OF THE INTERNATIONAL  
MEETING**

**THE GEOSTRATEGIC ISSUES OF MARITIME AREAS**

**Rabat, 30 novembre 2015  
Rabat, November 30<sup>th</sup>, 2015**

***Les actes de la rencontre ont été élaborés sur la base des documents fournis par leurs auteurs, dans leur langue d'origine. Les éléments qui y sont reproduits engagent la responsabilité de leurs auteurs et non pas celle de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES)***

\*\*\*\*

***The proceedings of the meeting have been elaborated on the basis of documents provided by the authors in their original language.***

***The elements that are herein reproduced engage the responsibility of their authors and not necessarily that of the Royal Institute for Strategic Studies (IRES)***

## Sommaire

<b>Séance d'ouverture .....</b>	<b>5</b>
Intervention de Monsieur Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques .....	7
Intervention de Monsieur Nasser BOURITA, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération .....	10
Intervention de Madame Zakia DRIOUICH, Secrétaire Général du département de la pêche maritime .....	16
Intervention du Colonel Major Mohammed TAOUDI, Etat-major des Forces Armées Royales - Marine Royale .....	18
<b>Session 1 : Dimension géopolitique et sécuritaire .....</b>	<b>23</b>
De Heartland à Océanides par Monsieur Christian BUCHET, Expert international, Académie de Marine, Institut Catholique de Paris .....	25
Espaces maritimes et conflictualité portuaire en Afrique Centrale par Mme Valérie ONGOLO ZOGO, Directeur des études et de la planification, Ministère des transports, République du Cameroun .....	30
Dimensions géopolitiques et sécuritaires des espaces maritimes : la situation dans le golfe de Guinée par Monsieur Karim COULIBALY, Directeur Général, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire .....	40
Géopolitique maritime du Maroc par Monsieur Jamal MACHROUH, Professeur universitaire, Université Ibn Tofail- Kénitra.....	44
Enjeux géostratégiques des espaces maritimes par Monsieur Bernard DREYER, Expert des questions géostratégiques maritimes.....	51
<b>Session 2 : Dimension économique .....</b>	<b>59</b>
Enjeux du secteur du transport maritime marocain par Monsieur Mohamed MEKDAM, Direction de la marine marchande, Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique.....	61
Ports as strategic assets by Mr. Olaf MERK, Policy analyst, Port cities and urban governance- OCDE.....	68
Transport maritime, logistique et développement par Monsieur Michel SAVY, Professeur émérite, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe.....	77
Domination progressive de la logistique maritime par un oligopole de fait par Monsieur Bernard FRANCOU, Expert des questions maritimes .....	84
La stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030 par Madame Sanae EL AMRANI, Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique .....	86
<b>Session 3 : Dimension juridique et réglementaire .....</b>	<b>91</b>
Geostrategic Focus Series: Mediterranean Migration Crisis: Realities & Challenges by Madam Ellen WASILYNA, Présidente de l'Observatoire Géostratégique Maritime International .....	93
L'évolution du droit maritime en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement par Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur universitaire, Membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris CAMP.....	101

<b>Session 4 : Dimension environnementale.....</b>	<b>121</b>
Le développement du secteur halieutique au Maroc : Entre exigences de compétitivité et impératifs de durabilité par Madame Fatima Zahra HASSOUNI, Chef de Division de la Protection des Ressources Halieutiques, Ministère de l’Agriculture et de la Pêche Maritime .....	122
Notes on the environmental status of maritime spaces by Mr. Fernando PARDO, Expert des questions environnementales .....	132
Le littoral et le contexte climatique par Monsieur Abdellatif KHATTABI, Professeur-chercheur, expert des questions environnementales .....	146
Environnement et enjeux stratégiques des espaces maritimes par Monsieur F.G. TREBULLE, Professeur à l’Université Paris-I .....	149
L’Assistance maritime face à la pollution Marine par Monsieur Khalid KHAKHAY, Expert des questions environnementales .....	167
<b>Synthèse générale des rapporteurs.....</b>	<b>176</b>
Biographie .....	181
Programme.....	194
Notes de référence.....	197

A decorative graphic consisting of several overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble stylized leaves or petals, arranged in a fan-like pattern pointing towards the top right. The shapes are layered, with some appearing in front of others, creating a sense of depth.

## **Séance d'ouverture**



## **Intervention de Monsieur Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques**

---

Mesdames et Messieurs,

Je tiens, tout d'abord, à vous souhaiter la bienvenue à l'IRES, à l'occasion de cette rencontre internationale sur le thème "Les enjeux géostratégiques des espaces maritimes".

Je voudrais remercier l'ensemble des intervenants et des participants d'avoir répondu favorablement à notre invitation. Mes remerciements s'adressent particulièrement à ceux qui sont venus de loin pour contribuer par leur expertise à approfondir la réflexion sur une question aussi stratégique.

En organisant cette rencontre, l'IRES compte contribuer au débat international sur les problématiques majeures auxquelles se trouvent confrontés les espaces maritimes.

Les espaces maritimes ont constitué, depuis longtemps, un des éléments clés de la puissance des nations. Les grandes civilisations qui ont jalonné l'histoire de l'humanité avaient, d'ailleurs, fondé leur hégémonie sur le contrôle et la sécurisation des routes maritimes. La mondialisation accélérée a renforcé davantage la portée géostratégique des mers et des océans pour des considérations économiques évidentes, mais aussi pour des raisons géopolitiques, sécuritaires et environnementales.

La géostratégie des espaces maritimes, lesquels concentrent une partie significative des conflits mondiaux, est révélatrice de la hiérarchie des puissances, à l'échelle internationale. Des conflits sont, aujourd'hui, à l'œuvre entre acteurs influents du système mondialisé pour le contrôle des zones maritimes névralgiques. Presque 80% de la flotte maritime mondiale est monopolisée par 20 pays tandis que 25 ports représentent 50% du trafic mondial de marchandises.

La littoralisation accrue des activités humaines et économiques confère aux façades maritimes une importance indéniable qui s'intensifierait, à l'avenir, puisque le phénomène de littoralisation concernerait plus de 70% de la population mondiale lors des prochaines décennies. Elle s'accompagne par le développement de mégapoles portuaires intégrées dont l'objectif est d'attirer le maximum de trafic maritime et d'activités connexes.

Sur le plan sécuritaire, l'accentuation du risque terroriste, en particulier la piraterie maritime et la prolifération d'activités illicites (trafic de drogues et d'armes, migration clandestine...) requièrent une coopération régionale et internationale plus étroite afin de contrer ces fléaux qui fragilisent le commerce mondial, menacent la sécurité des voies maritimes et alourdissent le bilan des pertes en vies humaines.

Les externalités négatives liées au transport maritime, à l'exploitation effrénée des ressources halieutiques et à la pollution des océans et des mers soulèvent d'importants défis dont les impacts sur la biodiversité marine et sur les équilibres environnementaux, dans leur ensemble, ne sont pas des moindres.

Mesdames et Messieurs,

Pays à vocation maritime, le Maroc est autant concerné par les enjeux précités. Doté d'une façade maritime de 3.500 km et donnant accès à la Méditerranée et à l'Atlantique, le Maroc qui a toujours accordé une importance particulière au développement des infrastructures portuaires se trouve en face, au titre de la mise en valeur de son espace maritime, de défis multidimensionnels :

- Sur le plan géopolitique et sécuritaire : La portée stratégique du Déroit de Gibraltar et la persistance de conflits tacites sur le tracé des frontières maritimes sur la côte atlantique avec l'Espagne constituent des enjeux importants pour le Maroc. Outre l'impératif de sécurisation de son espace maritime face aux risques induits par les trafics illicites de tout bord, le Maroc ambitionne de faire de sa façade atlantique un levier d'approfondissement de sa coopération avec les pays d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud.
- Sur le plan économique : Les espaces maritimes représentent une source importante de création de richesses. Leur développement harmonieux, à travers une exploitation judicieuse des ressources halieutiques et des richesses naturelles dont regorgent les espaces maritimes, y compris l'offshore profond, est nécessaire pour les ériger en relais de croissance durables en vue d'une meilleure intégration du système productif national aux chaînes de valeur mondiales. A cela s'ajoute le défi d'assurer les conditions nécessaires pour favoriser la transition graduelle de l'économie marocaine vers l'économie verte et, ultérieurement, vers l'économie bleue.
- Sur le plan environnemental : La vulnérabilité des espaces littoraux aux effets induits par l'intensification des activités humaines et industrielles, aggravée par le réchauffement climatique, placent la gestion durable des espaces maritimes au rang des priorités des politiques publiques. Outre la mise en œuvre de mesures réglementaires appropriées, la préservation de la durabilité de ces espaces est tributaire d'une sensibilisation accrue des acteurs concernés et l'adoption d'un comportement rationnel et soucieux, en matière d'exploitation des ressources maritimes.

- Sur le plan juridique et institutionnel : Le Maroc s'est doté très tôt d'un dispositif législatif maritime, en l'occurrence le Dahir du 31 mars 1919 portant "Code de commerce maritime" qui a été révisé en 2007. Membre de l'Organisation Maritime Internationale depuis 1962, le Maroc a signé en 2007 la convention internationale sur le droit de la mer. Le renforcement des capacités juridiques pour s'approprier les instruments juridiques internationaux reste un défi à relever en vue de défendre, au mieux, les intérêts stratégiques du Royaume. Sur le plan institutionnel, la portée multidimensionnelle des espaces maritimes pose la question de l'attribution de leur gouvernance à un département ministériel spécifique.

Partant des développements précédents, il apparaît clairement que la mobilisation du potentiel des espaces maritimes est une nécessité incontournable pour permettre au Royaume de transformer les atouts que lui confère sa position géographique privilégiée en avantages compétitifs et d'en maximiser les retombées sur son positionnement international.

Mesdames et Messieurs,

Ce sont-là les contours généraux de la problématique que nous proposons d'examiner aujourd'hui. Votre présence à cette rencontre constitue une opportunité idoine pour apporter des éclairages pertinents sur les différentes dimensions des espaces maritimes.

Je vous remercie de votre attention et souhaite plein succès aux travaux de cette rencontre internationale.

## **Intervention de Monsieur Nasser BOURITA, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération**

---

Monsieur le Directeur Général,  
Mesdames, Messieurs,

Je voudrais vous remercier, M. MOULINE et, à travers vous, toute l'équipe de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES), pour l'organisation de ce colloque. Je vous félicite tout particulièrement pour la pertinence et l'actualité du thème choisi.

### ***Diplomatie et espaces maritimes***

Hier encore, le Ministre de la mer était responsable des Affaires étrangères. Aujourd'hui, c'est le Ministre des Affaires étrangères qui est responsable de la mer, du moins dans sa dimension politique et diplomatique internationale. C'est dire que Mer et diplomatie ont, toujours, formé un couple uni.

Il ne peut en être autrement, si l'on sait que:

- 70% de la planète est recouvert par les espaces maritimes;
- 36% seulement des ces espaces maritimes relèvent de la propriété d'Etats;
- le sous-sol marin recèle 25% des réserves mondiales en pétrole, et 34% des réserves en gaz ; et
- 88% des flux transcontinentaux, y compris les plus vitaux - oléoducs, gazoducs, bande passante d'Internet - transitent par la mer.

C'est pour cela que la sécurité de l'Etat et son l'influence sur son environnement international est intimement liée à sa capacité de maîtriser les espaces maritimes comme levier de projection de sa vision géostratégique. Pour ainsi dire, l'inégalité entre Etats se mesure, aussi, par leur niveau de maîtrise des espaces maritimes.

De ce fait, la diplomatie en général et la diplomatie du Maroc sous la conduite de Sa Majesté Mohammed VI, appréhendent les espaces maritimes sous trois angles complémentaires :

- L'angle de la conservation: c'est-à-dire la définition des espaces maritimes relevant de l'Etat et la sauvegarde de ses attributs dans ces espaces, conformément au Droit international (souveraineté, juridiction ou droits souverains) ;
- L'angle de l'optimisation: c'est-à-dire la manière de gérer l'extremum des fonctions étatiques, pour tirer avantage des atouts maritimes en les insérant au mieux dans l'engrenage des relations avec l'étranger (ressources halieutiques; ressources d'hydrocarbures; positionnement sur le détroit...).
- La contribution à la gouvernance juridique et politique.

### ***Le Maroc : une vocation maritime certaine***

Il est une évidence que de dire que le Maroc possède une vocation maritime certaine. Sa carte géographique parle d'elle-même:

- 3500 km de côtes, étalées sur 2 interfaces maritimes : atlantique et méditerranéenne;
- Un des gardiens du détroit de Gibraltar, l'une des voies maritimes les plus empruntées au monde.
- Jonction maritime avec 6 espaces géopolitiques majeurs : le bassin méditerranéen; l'Europe et ses 23 Etats côtiers; l'Afrique et ses 37 Etats côtiers; l'Amérique latine et ses 10 Etats côtiers; l'Amérique du Nord et ses deux grandes puissances maritimes (les Etats-Unis et le Canada); en plus de l'accès à l'Asie à travers ses 6 Etats riverains de la Méditerranée.
- Un plateau continental partagé avec 9 pays: Espagne, Portugal, Mauritanie, Sénégal, Cap Vert, Gambie, Guinée, Guinée Bissau et Sierra Leone.
- Une ZEE mitoyenne de 4 pays: Espagne, Portugal, Mauritanie et Cap Vert.

La mer est omniprésente dans la réflexion géostratégique marocaine, tantôt de manière évidente, tantôt de manière implicite. Dès le lendemain de l'indépendance, l'intégration formelle des espaces maritimes dans la réflexion géostratégique a commencé.

Très vite, le Royaume prend conscience des enjeux liés au contrôle des espaces maritimes, à la fois comme attribut de sa souveraineté retrouvée, et comme composante essentielle de sa sécurité nationale au sens large (protection du territoire et des intérêts).

Les espaces maritimes sont, progressivement, incorporés dans la gouvernance intérieure et extérieure de l'Etat. Le Maroc y fait valoir ses droits, s'en arroe le contrôle exclusif et s'en approprie les ressources. Par là-même, il les met à l'abri vis-à-vis de l'extérieur. Ainsi :

- En 1960, le Maroc crée la Marine Royale (Arrêté du Ministre de la Défense nationale, du 30 avril 1960) – peu après la création des FAR et du Ministère des Affaires étrangères en 1956 ;
- En 1969, l'Office national des pêches est mis en place, avec pour missions, notamment, de développer la pêche côtière et artisanale, et donc s'approprier l'espace maritime immédiat;
- En 1973, le Maroc établit ses eaux territoriales et décrète une Zone de pêche exclusive (Dahir n° 1-73-211 du 2 mars 1973) ;
- En 1975, un Décret structurant est pris pour fixer les lignes de base et les coordonnées géographiques permettant de mesurer les limites extérieures des espaces maritimes (Décret n° 2-15-311 du 21 juillet 1975) ;
- En 1981, la Zone économique exclusive est déclarée (Dahir n° 1-81-119 du 8 avril 1981), et le Ministère de la pêche maritime et de la marine marchande est créé;
- En 1992, enfin, on retrouve la première appropriation légale du Plateau continental et son sous-sol, à travers la loi relative à la recherche et à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures (Dahir n° 1-91-118 du 1er Avril 1992).

Cette prise en charge accélérée par le Maroc de son identité maritime peut interpellier. Elle peut, même, a priori paraître tardive, pour un pays qui n'est pas né avec l'indépendance et dont l'histoire - y compris maritime- se décompte en siècles.

En réalité, c'est le contexte international qui s'y prêtait. Les décennies 70 et 80 étaient, par excellence, celles de l'appropriation des espaces maritimes à l'échelle mondiale. Le Maroc a - sans mauvais jeux de mots - "surfé sur la vague": son processus national d'appropriation des espaces maritimes s'est fait en parallèle avec la 3<sup>ème</sup> Conférence internationale sur le Droit de la Mer qui, entre 1973 et 1982, a codifié les règles de Droit international applicables aux espaces maritimes.

Le Maroc œuvre pour gérer les défis que pourraient présenter les espaces maritimes, particulièrement en ce qui concerne la pollution ou les trafics illicites de tous genres. Grâce à la Vision Royale, le Royaume, s'est engagé dans un processus de valorisation des opportunités qu'offrent ces espaces maritimes, au niveau du tourisme (plan Azur), de la pêche maritime (plan Halieutis), des infrastructures portuaires (Tanger Med, Dakhla atlantique...)

### ***Le Maroc dans son espace méditerranéen***

Si les décennies 70 et 80 étaient celles de la prise de conscience par le Maroc de sa vocation maritime, les 2 décennies suivantes ont été celles où cette vocation maritime s'est manifestée dans la politique étrangère du Royaume.

D'abord dans l'espace méditerranéen, où la mer devient elle-même l'élément définissant l'action diplomatique. Dès le début des années 90, la Méditerranée prend place au cœur de la politique extérieure du Maroc. Elle en est l'aire de prédilection et la zone par excellence où se déploie le soft power marocain, faisant du Maroc la locomotive des pays sud-méditerranéens.

Depuis, le Maroc n'a eu cesse de développer une politique d'ouverture sur ses partenaires euro-méditerranéens. Au niveau économique, social et humain, il s'est lié à l'Europe par l'Accord d'Association de 1996 - rehaussé depuis par le Statut Avancé en 2008.

Dans le même espace méditerranéen, et compte tenu de l'état de léthargie dans lequel se trouve malheureusement l'UMA, le Maroc a pris l'initiative d'établir une zone de libre-échange à la faveur de l'Accord d'Agadir en 2004 regroupant la Tunisie, la Jordanie et l'Egypte, zone également ouverte à tous les pays méditerranéens ayant un accord d'association avec l'UE.

Sur le plan géostratégique, le Maroc a également confirmé sa place de partenaire-clef en Méditerranée, notamment à travers le processus de Barcelone, et aujourd'hui l'Union pour la Méditerranée. Il est partie prenante à plusieurs instruments de coopération sécuritaire tel que le Dialogue 5+5 regroupant les pays de la Méditerranée occidentale dont la dernière session vient d'avoir lieu à Tanger en octobre 2015, ou le code ISPS, instrument pour la sûreté de la navigation et des ports, dont l'Organisation Maritime Internationale est dépositaire, le partenariat Méditerranéen de l'OSeE, le dialogue Méditerranée de l'OTAN...

Le Maroc est porteur d'une vision généreuse et prometteuse de la Méditerranée. Son action pour une intégration régionale de l'espace méditerranéen est de l'ordre du militantisme. Toutefois, il faut se rendre à l'évidence que cet espace n'a toujours pas réussi à surmonter les tensions et menaces qui demeurent un frein à sa vocation d'échanges.

## *Le Maroc dans son espace atlantique*

Du fait de sa situation géostratégique qui constitue un élément essentiel pour la sécurité du flanc sud-ouest de la Méditerranée et qui lui confère le contrôle d'une route maritime primordiale pour le commerce international, notre pays est considéré comme un pôle important de stabilité régionale.

La façade atlantique de l'Afrique réunit dans un espace géopolitique en construction, les principaux atouts et défis du continent africain. Les 23 pays riverains représentent 46% de la population africaine, concentrent 55% du PIB africain, réalisent 57% du commerce continental et recèlent d'énormes ressources naturelles (24 milliards de barils de pétrole de réserves prouvées au large du golfe de Guinée).

Ces pays demeurent néanmoins confrontés à des défis communs: la crise du modèle du développement humain; le règlement des différends territoriaux et maritimes ; la montée en puissance de la menace asymétrique (piraterie, terrorisme, banditisme); l'appropriation de l'espace maritime, à travers une politique maritime structurante.

La conjugaison de ces enjeux au comportement des Etats de la région semble fournir les premières composantes d'une identité stratégique "afro-atlantique", toujours en construction autour d'une vision commune des enjeux et de l'institutionnalisation de l'espace. Ainsi le Maroc a initié des structures informelles, comme la Conférence des États africains riverains de l'Atlantique, lancée à Rabat en 2009 ou plus récemment à l'occasion de la dernière tournée africaine de Sa Majesté le Roi en juin 2015, l'Espace Nord-Ouest africain, qui se veut une plate-forme de concertation et de dialogue stratégique pour une coopération concrète et multiforme entre les pays de cette région.

L'Atlantique est la porte du Maroc pour l'Afrique comme la Méditerranée est son balcon sur l'Europe.

### **Enjeux territoriaux des espaces maritimes**

Compte tenu des espaces maritimes et de leurs enjeux, le Royaume du Maroc œuvre à deux niveaux :

- *Au niveau interne*

- ✓ La modernisation et la mise à jour du cadre juridique et institutionnel ;
- ✓ La recherche d'une meilleure connaissance de cet espace et de ses richesses ;
- ✓ Une exploitation rationnelle et responsable des ressources.

- ***Au niveau international***

Le développement d'une doctrine concernant la gestion de ses espaces fondée sur 4 principes :

- ✓ L'unité des espaces maritimes dans le cadre de l'intégrité et la souveraineté du Royaume au nord comme au sud;
- ✓ La préservation des droits légitimes du Royaume sur ces espaces;
- ✓ Le recours au dialogue, à la légalité internationale et au principe de l'équité dans le règlement des différends maritimes;
- ✓ La recherche de solutions imaginatives à même de considérer les espaces maritimes comme des motifs de rapprochements et d'échanges plutôt qu'une zone de conflictualité.

Mesdames Messieurs,

Dans les débats internationaux relatifs aux espaces maritimes, on reconnaît au Maroc un rôle actif. La contribution du Maroc a été particulièrement importante dans l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982.

La brillante élection, vendredi, de notre pays pour la troisième fois au Bureau Exécutif de l'Organisation Maritime Internationale est une autre reconnaissance de cette contribution constructive du Royaume aux débats sur les espaces maritimes.

Je terminerai par cet extrait du Message Royal au premier Sommet Maroc-UE tenue à Grenade le 7 mars 2010, "*Le Maroc continuera à jouer le rôle de co-acteur qui a toujours été le sien et auquel le prédisposent, non seulement son positionnement stratégique à l'intersection de deux continents, mais également son exposition sur deux façades maritimes et son ouverture naturelle à ces espaces. Un tel cap, pour prometteur qu'il soit, requiert foi, conviction et volontarisme*".

Je vous remercie pour votre aimable attention

## **Intervention de Madame Zakia DRIOUICH, Secrétaire Général du département de la pêche maritime**

---

Monsieur le Directeur Général de l'IRES,  
Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un motif de joie et de fierté que d'être parmi vous aujourd'hui pour débattre d'une thématique de haute importance que sont les enjeux stratégiques des espaces maritimes. En effet, les enjeux géostratégiques des espaces maritimes sont nombreux et sont par conséquent liés à leur place centrale dans la mondialisation.

Ces espaces fournissent des ressources halieutiques pour une population en forte croissance et aussi des ressources énergétiques et minérales indispensables aux pays industrialisés ou émergents. Ces données permettent ainsi de comprendre les convoitises que suscitent actuellement nos océans.

C'est aussi l'occasion de vous présenter ce que fait le Département de la Pêche Maritime en matière de développement du secteur halieutique au Maroc et de la protection des ressources marines et de son environnement.

Qu'il me soit permis, à cette occasion, de remercier le Directeur Général de l'IRES et les organisateurs de cette rencontre de nous donner cette occasion, pour montrer tous les efforts que réalise ce département pour développer ce secteur.

Par ses 3.500 Km de côtes et ses deux façades maritimes, le Royaume du Maroc est engagé, de par sa stratégie "Halieutis" et son engagement à l'international, à utiliser de manière durable et responsable ses ressources halieutiques.

Nous sommes tous convaincus, de par le monde, que les mers et les Océans souffrent aussi bien de la pollution que de la surpêche. La pression de pêche exercée quotidiennement sur les stocks, la prolifération du fléau de la pêche illégale non déclarée et non réglementée et d'autres facteurs naturels et humains qui agissent sur l'avenir de nos ressources marines et son environnement, nous interpellent de jour en jour.

C'est pourquoi, nous sommes constamment appelés à intensifier nos efforts de manière à concilier entre développement durable, exploitation rationnelle et préservation de l'environnement marin, en guise de bonne gouvernance des pêcheries.

Ce département prend, aussi, en compte les enjeux mondiaux du secteur de la pêche et se focalise à la fois sur la ressource, l'élément humain, les infrastructures et le produit, car toute industrie est vouée à l'échec en l'absence de gestion durable des ressources et de valorisation créatrice d'emplois et de richesse.

En vous remerciant de votre attention, je souhaite plein succès à cette rencontre qui j'espère aidera à la concrétisation des ambitions de cette "journée".

## **Intervention du Colonel Major Mohammed TAOUDI, Etat-major des Forces Armées Royales - Marine Royale**

---

### **1. Les espaces maritimes**

- Prise de conscience des enjeux du domaine maritime et de la mutation des défis en provenance ;
- Enjeux d'ordre socio-économique, énergétique, politique et sécuritaire ;
- Prise de conscience qui se traduit par une présence accrue des Etats en mer afin de sécuriser les espaces sous juridiction selon leurs intérêts, leurs moyens et leurs ambitions.

Les espaces maritimes sont régis par la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, entrée en vigueur en 1994 et ratifiée par le Maroc en mai 2007. Cette Convention a consacré un certain découpage de l'espace maritime et a donné aux Etats côtiers des prérogatives sur certaines zones.

### **2. Le Royaume du Maroc et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

Le Royaume du Maroc a ratifié la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, le 30 mai 2007. En vertu de l'article 76 de la Convention sur le Droit de la Mer, le Maroc est en droit de revendiquer l'extension de son plateau continental au-delà de 200 miles (Enjeux : économiques, juridiques et géostratégiques).

Aujourd'hui, sous l'impulsion de Sa Majesté Le Roi Mohamed VI que Dieu L'assiste, le Maroc vit une véritable dynamique au niveau de la planification stratégique qui touche le domaine maritime: infrastructures portuaires importantes, Plan Halieutis, PMI, Prospection offshore...

- Position géographique importante;
- 3.500 Km de côtes;
- ZEE (plus d' 1 million de Km<sup>2</sup>);
- Plateau continental en cours de définition;
- 95% des échanges commerciaux se font par voie Maritime;
- 30% du trafic marchand mondial et 28% du trafic pétrolier transitent par la méditerranée;
- Secteur de pêche important;
- Exploration pétrolière Offshore en plein essor.

### 3. Les défis majeurs du domaine maritime

En raison de l'étendue de ses espaces maritimes et de sa position géostratégique : Proximité avec l'Europe à la croisée des chemins entre la Méditerranée et l'Atlantique, passerelle entre l'Europe et l'Afrique, carrefour des grands axes de navigation, le Maroc a plusieurs défis à relever dont notamment :

#### **La migration illégale**

Il s'agit d'un phénomène croissant chiffres à l'appui:

- 6.357 candidats en 2014;
- 7.224 durant les dix premiers mois de 2015;
- Dégradation de la situation sécuritaire au Sahel et Exode massif à travers les eaux marocaines ;
- Sauvetage massif et prise en charge.

#### ***Au niveau institutionnel***

Création de deux institutions de haut niveau en charge de la migration :

- **La Direction de la migration** et de la surveillance des frontières dont la mission principale est 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 ;
- **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.

#### ***Au niveau législatif***

Adoption de la loi 02-03, entrée en vigueur en novembre 2003 et dont l'objectif est de criminaliser les commanditaires en rapport avec la migration illégale.

#### ***Au niveau régional***

- Adoption de patrouilles mixtes Maroc-Espagnoles en Atlantique-sud face aux îles canaries et au niveau du détroit de Gibraltar ;
- Coopération entre l'ensemble des pays membres de l'initiative (5+5 Défense);
- Implication des pays émetteurs de migrants (conférence de Rabat)

### **3.1. Le trafic de stupéfiants**

#### *Proximité avec l'Europe*

- Bénéfices considérables réalisés par les narcotrafiquants;
- Moyens sophistiqués: Go-fast, moyens aériens, submersibles.
- Défis pour toute la région.

Au niveau régional, le Maroc est membre actif du Centre de Coordination de la Lutte Antidrogue en Méditerranée (CECLAD-M), installé à Toulon en France depuis 2009.

#### *La piraterie maritime*

- L'expansion de la piraterie dans le golfe de Guinée invite à la vigilance et à la prise de toutes les mesures nécessaires pour prévenir un éventuel développement;
- La remontée du phénomène vers le nord n'est pas exclue.

#### *Le terrorisme en mer*

Mode d'action préférentiel de terroristes dans le futur: la liberté de navigation et l'étendue des espaces maritimes pourraient encourager les terroristes à utiliser la mer pour perpétrer leurs actes.

Le Maroc a pris toutes les dispositions nécessaires pour l'application du Code ISPS en vue de prévenir de tels actes.

### **3.2. Missions de service public en mer : Action de l'Etat en mer / Dimension civilo-militaire**

#### *Missions AEM*

Pour relever les défis liés aux missions de l'Action de l'Etat en Mer, le Maroc a choisi un concept d'organisation, reposant sur deux principes :

- Au quotidien, chaque administration agit en mer de sa propre autorité pour ce qui concerne les activités relevant de ses compétences ;
- Lorsque la coordination devient nécessaire, une autorité au plus près de la zone d'intérêt, conduit l'action : c'est le Gouverneur de la zone touchée, désigné à ce titre coordonnateur local.

## *Le sauvetage en mer*

### **Convention SOLAS – Convention SAR :**

- Décret n° 2-97-763 du 09 septembre 1997;
- Décret d'application n° 2-01-1891 du 09 octobre 2002.

### **Le Département de la Pêche Maritime: Coordonnateur National SAR :**

- La Marine Royale: Opérations SAR en mer ;
- Le MRCC/Bouznika et le RCC Nouaceur: outils opérationnels de coordination.

## *La lutte contre la pollution marine*

- Risques avérés pour l'espace maritime marocain: Densité du trafic maritime; Détroit de Gibraltar.
- Atteinte à l'environnement, l'économie et la biodiversité
- Convention MARPOL
- Décret n° 2-95-717 du 22 novembre 1996;
- Arrêté d'application n° 3-3-00 du 16 juillet 2003.

### **Le Département de l'environnement : Coordonnateur National (CNLP):**

- La Marine Royale : opérations de lutte en mer.
- La Direction de la Protection Civile: opérations de lutte sur le littoral.

## *Le contrôle des pêches*

- Les recommandations de l'Institut National de la recherche halieutique INRH (repos biologique, taille des captures, zonage, etc.);
- Le suivi et le contrôle par satellite (VMS);
- Patrouilles aériennes et maritimes

## *Actions mises en place par la marine royale*

- Dualité du rôle de la Marine Royale en tant qu'organe des FAR:
  - ✓ Défense du territoire;
  - ✓ Action de l'Etat en Mer.
- Le concept d'emploi est basé sur
  - ✓ Une structure de commandement décentralisée;

- ✓ Un renforcement de la connaissance du domaine maritime (MDA);
  - ✓ La conjugaison des moyens navals et aériens;
  - ✓ La surveillance intégrée par une chaîne radar littorale;
  - ✓ La promotion de la coopération régionale et internationale.
- Moyens d'actions
    - ✓ Frégates de surveillance;
    - ✓ Patrouilleurs océaniques;
    - ✓ Patrouilleurs lance-missiles;
    - ✓ Bâtiments de transport et de débarquement;
    - ✓ Unités auxiliaires;
    - ✓ Hélicoptères.

## **Conclusion**

Aux portes de l'Europe le Maroc s'attache, avec courage et détermination à relever les défis de sécurité en mer et de préservation des ressources maritimes. Conscient des enjeux économiques et stratégiques du milieu marin, notre pays consent des efforts considérables en termes d'équipements, réalisations et ressources humaines afin de pouvoir jouer le rôle qui lui revient sur la scène régionale et internationale.

A decorative graphic consisting of several overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble stylized leaves or petals, arranged in a fan-like pattern pointing towards the bottom left.

## **Session 1 : Dimension géopolitique et sécuritaire**



## De Heartland à Océanides par Monsieur Christian BUCHET, Expert international, Académie de Marine, Institut Catholique de Paris

---

Mesdames, Messieurs,

Je suis heureux et honoré de pouvoir partager, ici, à Rabat, dans cette prestigieuse enceinte de l'IRES, une conviction qui va, incessamment devenir une démonstration de par les travaux d'Océanides : les *"terriens que nous sommes n'avons pas suffisamment pris la mesure de la pesée des océans dans l'Histoire globale, et donc dans la géopolitique"*.

Nous nous sommes, en effet, toujours focalisés sur la terre, l'histoire terrienne, pour y déceler des éléments pivots. C'est ainsi que Sir Halford Mackinder dans sa célèbre conférence du 25 janvier 1904, qui l'établit comme le fondateur de la pensée géopolitique du 20<sup>ème</sup> siècle définit sa notion du Heartland, cet espace pivot *"citadelle de la puissance terrestre"*. *"Qui contrôle le cœur du monde, écrit-il, commande à l'île du monde ; qui contrôle l'île du monde commande au monde"*. Nous sommes bien loin de la citation de Sir Walter Raleigh qui, en 1595, du fin fond de la tour de Londres où il est alors reclus, résume magnifiquement l'idéal britannique : *"Qui contrôle la mer, commande le commerce ; qui contrôle le commerce commande le monde"*.

L'histoire prise dans l'épaisseur donne raison à Raleigh contre Mackinder. Mais en avons-nous conscience alors que la géopolitique reste toujours éminemment terrienne malgré les travaux d'Alfred Mahan à l'extrême fin du 19<sup>ème</sup> siècle, et les aménagements apportés à la pensée de Mackinder par John Spykman au tournant de la seconde guerre mondiale avec sa notion de *"rimland"*, conférant une importance particulière aux *"terres du bord"* ?

Les travaux du Programme international de recherche Océanides vont bientôt totalement renouveler notre approche et de l'Histoire et de la géopolitique en abordant l'Histoire humaine sous le prisme du maritime. Ce Programme lancé en 2012 et dont les conclusions seront rendues en décembre 2016 regroupe 287 chercheurs issus de 40 pays.

L'ambition de ce programme qui n'a pas de précédent par son ampleur, en Sciences humaines, depuis l'Encyclopédie, n'est pas d'écrire une histoire maritime mondiale, que différents travaux menés par diverses équipes ont déjà édifiée. Il s'agit, fort du développement qu'ont connu les recherches en histoire maritime, notamment depuis une quinzaine d'années, de répondre à la question suivante : est-ce le fait maritime qui fait la différence dans l'évolution générale des peuples ? Quelles sont les évolutions imputables à la mer dans l'histoire générale comme dans l'histoire particulière des entités notamment politiques ? Comment la mer a-t-elle changé la trajectoire des ensembles considérés ?

Comment le fait de se tourner vers la mer permet-il d'exploiter au mieux le potentiel démographique, la situation géographique, politique, financière, les connaissances scientifiques... pour constituer un puissant moteur de développement et de puissance ? La mer est-elle un facteur de réussite, de développement, de rayonnement ? En parlant de mer, nous désignons non seulement les flots et l'éstran mais aussi tout ce qui vit d'elle sur le rivage, le long des fleuves et jusque loin dans l'intérieur des terres.

Ce programme de recherche se décline en questions simples, valables en tous lieux et toute époque :

- Est-ce que la mer est le facteur discriminant dans l'histoire du monde, inséparable de toutes les réussites les plus accomplies ?
- Qu'est-ce que la mer a apporté en plus aux groupes humains (quelle que soit leur nature : groupes sociaux, tribus, peuples, ensembles culturels, régions, villes, Etats...) qui se sont tournés vers elle si nous les comparons avec d'autres qui, eux, se sont désintéressés des flots ? économie, culture, formes d'organisation politique, progrès technique... En quoi fut-elle hier et est-elle aujourd'hui encore cause de développement et de rayonnement (quelles que soient les formes prises par ceux-ci) ?
- De quelles ressources (naturelles, humaines, financières) ces groupes disposaient-ils avant de se lancer sur la mer ? Quels étaient leurs besoins ?
- Comment ces groupes étaient-ils structurés ou dirigés au moment où ils se sont tournés vers la mer. Certaines formes d'organisation politique ou sociale sont-elles plus propices que d'autres à porter un intérêt marqué pour la mer ?
- Quels usages de la mer ? Se nourrir et plus largement s'approvisionner, commercer ou razzier, explorer, imposer sa domination (soit en contrôlant les circulations maritimes, soit en franchissant la mer en force).
- Quelles sont les logiques respectives de développement des marines de pêche, de commerce, de guerre, voire scientifiques, et les interactions qui peuvent exister entre elles ?

La richesse du questionnement permet de mesurer l'ampleur du champ d'investigation.

Les acteurs qui sont très variés et ne relèvent pas nécessairement du niveau politique (lorsque celui-ci n'existe pas encore, se trouve dépassé ou contesté, ou bien n'est tout simplement pas concerné), leurs formes d'organisation ;

Les ressources : de quelles ressources financières ou naturelles est-il nécessaire de disposer pour qu'un groupe humain se tourne vers la mer ? Quels besoins cherche-t-on à satisfaire ?

Les instruments indispensables aux usages de la mer : quels navires et pour quelles utilisations ? Quels rapports entre le nombre et la qualité ? Quelle adéquation entre le matériel et les objectifs recherchés ? Quelles infrastructures ? Quelles activités liées à celles-ci ? Les trajectoires de développement liées aux usages de la mer et aux variations de ceux-ci, les domaines de développement concernés par eux.

Sans éventer les conclusions générales que je serai amené à faire en tant que directeur scientifique de ce programme, il est d'ores et déjà possible d'affirmer qu'au regard de la Mer, c'est toute l'Histoire du Monde qui devient intelligible, pleine de leçons et simple à retenir. Quel que soit la période, la civilisation, la Mer qui berce nos rivages a modelé l'Histoire et préside, aujourd'hui plus que jamais, aux grands équilibres géopolitiques.

L'Egypte des Pharaons a été puissance maritime. La première bataille navale dont nous avons le souvenir, vers -1191, voit Ramsès III utiliser des navires pour repousser des envahisseurs appartenant aux "peuples de la Mer", et le déclin de l'Egypte antique procède de ce que les Pharaons, à partir du VII<sup>ème</sup> siècle, ont préféré s'en remettre au service d'une flotte grecque et phénicienne. "*Celui qui commande la Mer, commande le commerce ; celui qui commande le commerce du monde, commande la richesse du monde et, par là même, le monde lui-même*", écrivait Walter Raleigh, le soupirent malheureux d'Elisabeth I<sup>ère</sup> d'Angleterre, emprisonné dans la tour de Londres où il avait tout le loisir de méditer sur les vanités du monde...quelle justesse dans le jugement.

C'est, pour l'heure, au tour des Grecs de jeter au bout de la portée utile de leurs navires les fondements d'un empire océanique, à grands coups de comptoirs commerciaux, finançant une imposante flotte de guerre qui surclasse celle des Perses... Mais la Mer suppose une perpétuelle attention, une incessante adaptation. Poséidon n'est pas facile à satisfaire ; le moindre décalage technologique est fatal. La supériorité des trières des Athéniens leur avait permis de triompher lors des Guerres médiques... Pour avoir négligé les nouvelles formes de combat qui apparaissent alors, privilégiant la taille des vaisseaux et l'abordage sur la mobilité et l'éperonnage, Athènes fut vaincu, sur Mer, dans la rade de Syracuse, puis à Aigos Potamos.

Et Carthage, nouvelle puissance dominante parce que maritime, de régner en maître sur la Méditerranée occidentale du VI<sup>ème</sup> siècle avant Jésus-Christ jusqu'à la fin de la Première Guerre punique en -241 où elle fut terrassée par la grande puissance maritime de l'Antiquité : Rome.

Rome, oui Rome, bien avant les légions de César et autres augustes personnages est avant tout puissance maritime. Si Hannibal est venu promener ses éléphants dans les Alpes, c'est tout simplement parce que Rome maîtrisait la Mer et qu'il ne pouvait donc l'attaquer qu'en faisant le grand tour, par terre... Et c'est encore cette maîtrise de la Mer qui permit à Rome de débarquer Scipion en Afrique où il écrasa définitivement Hannibal à Zama (202 av. J.-C.).

Et c'est aussi parce que le roi Vandale Genséric édifia une puissance navale qu'il domina durant près d'un siècle toute la Méditerranée occidentale et put s'emparer, en 455, de Rome. De la même manière le développement maritime explique, à la fin du VI<sup>ème</sup> siècle, le basculement et la prédominance de la Neustrie sur la Bourgondie et l'Austrasie.

Byzance, Venise, autant de splendeurs, autant d'éclats qui proviennent du royaume de Neptune. Et les doges ne s'y trompent pas qui célèbrent chaque année les "épousailles" de la Cité de Saint-Marc avec la Mer.

Mais la Mer est capricieuse. Elle ne veut pas être ceinte par les terres. La Mare Nostrum, berceau de l'humanité, explose suite à un big-bang géographique. En quatre ans, c'est l'Histoire du monde qui bascule. 1488, Bartolomé Dias double le Cap de Bonne Espérance... Désormais, tout le commerce entre l'Europe et l'Asie s'opère par voie atlantique, provoquant le déclin des Cités méditerranéennes et l'émergence des Etats atlantiques...1492, renforce encore cette primauté atlantique naissante.

Quel changement pour un pays comme l'Angleterre, qui était jusqu'alors, avec l'Irlande, la terre la plus excentrée du monde connu et qui est désormais placé au cœur du Monde Nouveau ; d'autant plus que les routes de retour d'Amérique débouchent précisément, en vertu du régime des courants et des vents, sur ses côtes, à l'approche du cap Lizard.

A l'expansion Est, la seule alors possible, qui avait générée la Guerre de Cent Ans, une guerre qui dura sur cinq générations soit dit en passant parce que les rois de France, faute de s'être tourné vers la Mer ne pouvaient couper les lignes de communications sur l'"English Channel", l'Angleterre pourra connaître une expansion Ouest, vers l'Amérique où elle mènera une Seconde Guerre de Cent Ans, là où ne voyons en France qu'une kyrielle de guerres successives qui s'achèvent avec les guerres napoléoniennes, dont elle sortira victorieuse pour maîtriser à son terme l'espace américain.

Dans le bras de fer Terre contre Mer, c'est la Mer qui, comme toujours, l'a emporté. L'Angleterre, peuple de la Mer, a ravi à la France continentale le fanion de la prédominance mondiale, qu'un Etat fortement centralisé et une forte démographie ont, le temps d'un instant, réussi à s'arroger.

Ce fanion, la Grande-Bretagne le détiendra, le promènera sur toutes les mers du globe, sur un empire maritime sur lequel le soleil ne se couchait jamais, jusqu'à ce que, par les accords de Washington (1922), elle accepte de partager à l'amiable ce flambeau maritime avec le grand frère américain. Le génie anglais, c'est d'avoir compris, avant les autres, que la Mer est la plus vaste zone de libre-échange au monde. La Mer est richesse.

Au sud, la Perse Séfévide (1501-1736), faute de s'être tournée vers la mer, contrairement à son voisin ottoman, s'est progressivement trouvée exclue des circuits commerciaux, et bientôt dans une situation critique dans les combats contre les Ottomans de Sélim 1<sup>er</sup>, alors qu'une autre politique aurait pu être assurément possible.

Du côté asiatique, la leçon est la même : l'interdiction en Chine de la navigation hauturière après la mort, en 1434, de l'eunuque Tcheng Ho, pour lui substituer la voie d'eau intérieure, avec le canal impérial, ne permettra pas le développement du capitalisme commercial qui fondera, avec l'ère Meiji à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la puissance japonaise. C'est qu'à tout bien considérer la Mer est l'un des plus puissants moteurs du développement économique. A-t-on suffisamment noté que tous les Etats du G8 sont des pays maritimes ?

L'Histoire décidément se répète, et c'est encore une bataille de l'Atlantique gagnée cette fois contre les sous-marins de l'Amiral Dönitz qui, avec la construction de quelques huit millions de tonnes de navires marchands, permit aux Alliés de libérer l'Europe.

Il n'est pas de prédominance qui tienne si elle n'est pas maritime, telle est la leçon de l'Histoire, de Sumer à la Guerre Froide, froide parce que sous-marine. La maîtrise maritime est projection de puissance, qu'elle soit militaire ou humanitaire, comme on a pu le constater avec l'extraordinaire capacité d'intervention américaine lors du tsunami de décembre 2004. Et on ne saurait comprendre aujourd'hui tant la crise ukrainienne que syrienne sans s'intéresser à la nécessité pour la Russie de disposer de Sébastopol ou de Tartous...

## **Espaces maritimes et conflictualité portuaire en Afrique Centrale par Mme Valérie ONGOLO ZOGO, Directeur des études et de la planification, Ministère des transports, République du Cameroun**

---

Les Chefs d'Etats et de Gouvernements des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Ouest, réunis à Yaoundé en juin 2013, dans le cadre du sommet conjoint sur la stratégie régionale de lutte contre la piraterie, le vol à main armée, et les autres activités illicites commis dans le Golfe de Guinée se sont engagés à mutualiser leurs efforts pour la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité dans le golfe de Guinée par des actions surtout publiques et communautaires. C'est dans cette optique que la déclaration finale de Yaoundé fait référence à la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (AIM 2050) adoptée en 2012.

La mise en œuvre des actions concrètes relatives à cette stratégie est significativement hypothéquée par la dé-maritimisation de l'Afrique et surtout de l'Afrique Centrale (Ogoukat, 1998). Les espaces maritimes qui ne sont pas formellement délimités tel que le prévoyait la Convention de Montégo Bay, sont désertés par les Etats côtiers aussi bien dans le domaine public maritime, les zones territoriales, les espaces contiguës et les zones économiques exclusives. Il est difficile en pratique de surveiller les espaces maritimes alors que l'indice de connectivité de transport maritime est parmi les plus bas (CNUCED, 2013).

Cependant le développement des infrastructures portuaires dans l'espace maritime du Golfe de Guinée semble être une opportunité pour la sécurisation de ces espaces. Les ports sont en effet les principaux nœuds de stabilisation ou de maîtrise de ces espaces maritimes en ce qui concerne précisément les règles de navigations, Frémont (1996). En effet, les dispositions du code de la marine marchande de la CEMAC reprenant en partie celles de la Convention internationale sur les droits de la mer de 1982, attribuent à l'autorité maritime le rôle de police de la navigation, laquelle prérogative ne saurait être efficace sans la collaboration de l'autorité portuaire et plus précisément celle de la capitainerie du port qui est chargée de délivrer l'autorisation d'entrée.

Or dans cet espace maritime, le développement des ports et l'intensification de la concurrence entre autorités portuaires et opérateurs pose de plus en plus des problèmes de conflictualité du fait des intérêts partagés entre ports mitoyens, acteurs des places portuaires et de l'hinterland des ports. D'où la question des enjeux stratégiques de la maîtrise des espaces maritimes pour la conflictualité entre les ports d'Afrique centrale et pour l'avènement d'une hiérarchie de ces ports. Tous les ports et projets en cours ont-ils vocation à être des hubs dans des espaces maritimes non sécurisés ?

L'objectif principal de notre communication est d'identifier les pratiques portuaires collaboratives susceptibles d'améliorer la maîtrise de l'espace maritime du Golfe de Guinée. Pour ce faire, nous allons examiner tour à tour les manifestations des conflits portuaires, le lien avec la sécurisation des espaces maritimes et les conséquences sur la hiérarchie portuaire en Afrique Centrale.

### ***Manifestations de la conflictualité portuaire en Afrique Centrale***

Depuis la réforme initiée au début des années 90 sous l'impulsion de la Banque Mondiale et de la Commission Economique pour l'Afrique (1992), la gouvernance portuaire en Afrique centrale en pleine mutation se caractérise par la récurrence des conflits. Il s'agit ici d'analyser ces conflits à travers le recensement des informations dans les médias en se limitant aux conflits entre les ports des pays de la sous-région.

### ***La concurrence entre les "petits ports" du golfe de Guinée***

L'un des articles du dossier de l'hebdomadaire Jeune Afrique sur le thème " l'Afrique à l'heure des choix ", titrait déjà en 2009, sur la guerre des ports en Afrique centrale notamment entre Douala et Pointe Noire et le futur port en eau profonde de Kribi en ces termes :

<b>Entre Pointe-Noire (République du Congo) et Kribi (Cameroun), il pourrait y avoir match. Contrairement aux apparences...</b>	
<b>DANS CE DOSSIER</b>	
L'Afrique centrale à l'heure des choix	
» Le mauvais élève de l'intégration régionale	
» Reportage : pendant ce temps, à la Beac	
» L'Afrique centrale à l'heure des choix	
<a href="#">Voir le sommaire complet</a>	
	Jusqu'à aujourd'hui, le principal port camerounais (Douala) est obligé de concéder une partie de son trafic à son rival congolais. Empêchés par l'étroitesse du chenal du port et son faible tirant d'eau, les navires de plus de 15 000 tonnes sont transbordés à Pointe-Noire. Les cargaisons sont ensuite chargées sur des bateaux plus petits, capables d'emprunter le passage ensablé menant aux quais de la capitale économique camerounaise. Grâce à ses atouts, Pointe-Noire a signé, en 2008, un important contrat de concession avec Bolloré Africa Logistics (570 millions d'euros). Le Congo envisage même d'en faire un hub de transbordement ouvert à tout le golfe de Guinée.
	Mais le Cameroun ne veut pas être en reste. Depuis 2008, il a donc lancé un projet de port en eau profonde, à Kribi (où le tirant d'eau est élevé), pour un coût estimé à 457 millions d'euros. À terme, ses quatre terminaux devraient pouvoir rivaliser avec ceux de Pointe-Noire.

**Encadré 1 : La concurrence entre les ports de Pointe Noire et Kribi**

La concurrence entre les ports se fait dans l'optique du choix de la plateforme par l'armateur comme lieu de transbordement. Elle s'explique par les faibles distances en miles nautiques et jours de trajet entre lesdits ports comme le montre la figure suivante.

Du Port de Douala a...	Distance (Nm)	Temps estimé (jours)
Le Port de Luanda (Angola)	2.481	2,3
Le Port de Lobito (Angola)	1.240	5,2
Le Port de Libreville (Gabon)	301	1,3
Le Port de Pointe Noire (Congo)	757	3,2
Le <a href="#">Port de Lagos</a> (Nigéria)	498	1,1

**Encadré 2: Estimation des distances du port de Douala<sup>1</sup>**

Pour les armateurs, les déterminants du choix entre deux ports voisins se résument ainsi qu'il suit :

- La facilité qu'offre le port à évacuer les marchandises vers l'arrière-pays ou hinterland ;
- Le coût et les délais des services portuaires et douaniers ;
- La sûreté et la sécurité du port ;
- L'utilisation des nouvelles technologies : services de communication port-terre/terre-terre/navires-navires aux utilisateurs.

Les mêmes armateurs, avec l'intégration de la chaîne de transport, contribuent également à améliorer ces indicateurs. Depuis la table ronde de Cotonou (Banque Mondiale, 1993), le déclin progressif du pouvoir commercial des Conférences maritimes a entraîné une restructuration de l'industrie de transport maritime composée de quelques consortiums internationaux intégrés dont les principaux sont Delmas de CMA CGM et Maersk, avec des systèmes de dessertes à escales multiples et des systèmes de transbordements. Les services offerts par ces opérateurs privés sont les principaux déterminants de la concurrence entre les ports. On observe d'une manière générale une pluralité de rotations.

Pour le trafic conteneurisé spécifiquement, l'opérateur historique Delmas-CMA-CGM depuis l'Europe du Nord vers l'Afrique centrale via Tanger Med offre un service direct PC Sud via Tanger Med desservant les ports de Pointe Noire-Port Gentil-Libreville-Tanger Med. En provenance de l'Asie, les navires desservent Cape Town, Walvis Bay, Luanda et Pointe Noire. Le service PC Centre part du port de Tanger Med pour Douala en passant par Dakar, Conakry, Tema et Cotonou.



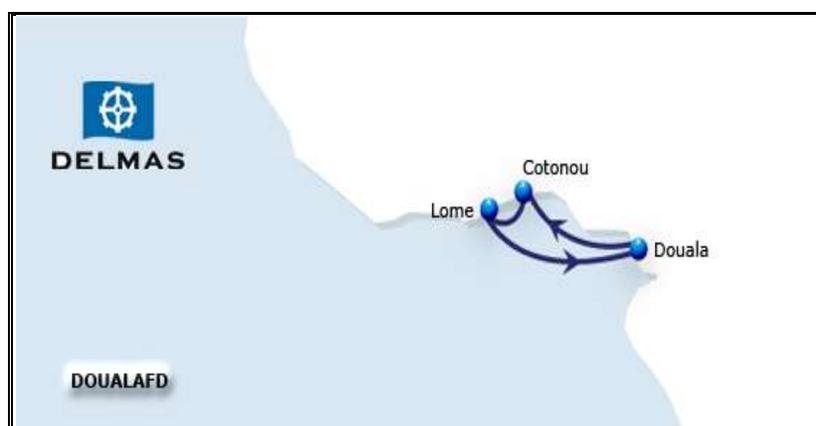
**Encadré 3 : Les services de CMA CGM en Afrique Centrale<sup>2</sup>**

Dans le cas spécifique des lignes offertes par Delmas, à partir d'Algésiras et/ou Tanger Med ou des ports d'Asie, les navires mettent le cap sur Luanda et Pointe Noire.



Encadré 4 : Les services de CMA CGM en Afrique Centrale

Le port de Douala est desservi par des services de transport maritime d'approche ou feeders à partir de Pointe Noire ou Cotonou.



Encadré 5 : Les services de CMA CGM en Afrique Centrale

Pour le premier armement mondial Maersk-sealand en relation avec APM Terminals, des lignes directes sont organisées entre l'Asie et l'Afrique et desservent les ports de Lomé, Cotonou, Téma et Apapa à partir du hub d'Algésiras en Espagne. Les ports d'Afrique centrale sont desservis à partir de Lomé. Cette situation s'explique par les coûts d'escale des navires qui sont au moins deux fois plus importants à Douala qu'à Pointe-Noire ou à Dakar.

COÛTS D'ESCALE NAVIRE	DOUALA	ABIDJAN	POINTE NOIRE	DAKAR
Pilotage	3 522 €	2 841 €	1 283 €	1 972 €
Amarrage	768 €	512 €	73 €	286 €
Phare et balises ou Chenal	9 343 €	- €	690 €	- €
Entrée et sortie	- €	1 409 €	- €	- €
Séjour (2 j)	1 761 €	1 291 €	2 904 €	2 362 €
Opérations sur cargaison	- €	6 968 €	- €	- €
<b>S/Total hors Remorquage</b>	<b>15 395 €</b>	<b>13 021 €</b>	<b>4 949 €</b>	<b>4 621 €</b>
Remorquage (2 r +2 r)	3 235 €	3 620 €	2 612 €	2 113 €
<b>TOTAL ESCALE AU PORT</b>	<b>18 630 €</b>	<b>16 641 €</b>	<b>7 562 €</b>	<b>6 734 €</b>
<b>TRAFFIC 2006 (EVP)</b>	<b>200 000</b>	<b>507 100</b>	<b>163 000</b>	<b>376 000</b>

Tableau 1 : Coût d'escale de navires porte-conteneurs<sup>3</sup>

Dans son édition en ligne du 13 octobre 2015, Jeune Afrique annonçait la construction d'un port de transbordement à São Tomé et Príncipe avec comme conséquence la restructuration et le renforcement du schéma concurrentiel existant.

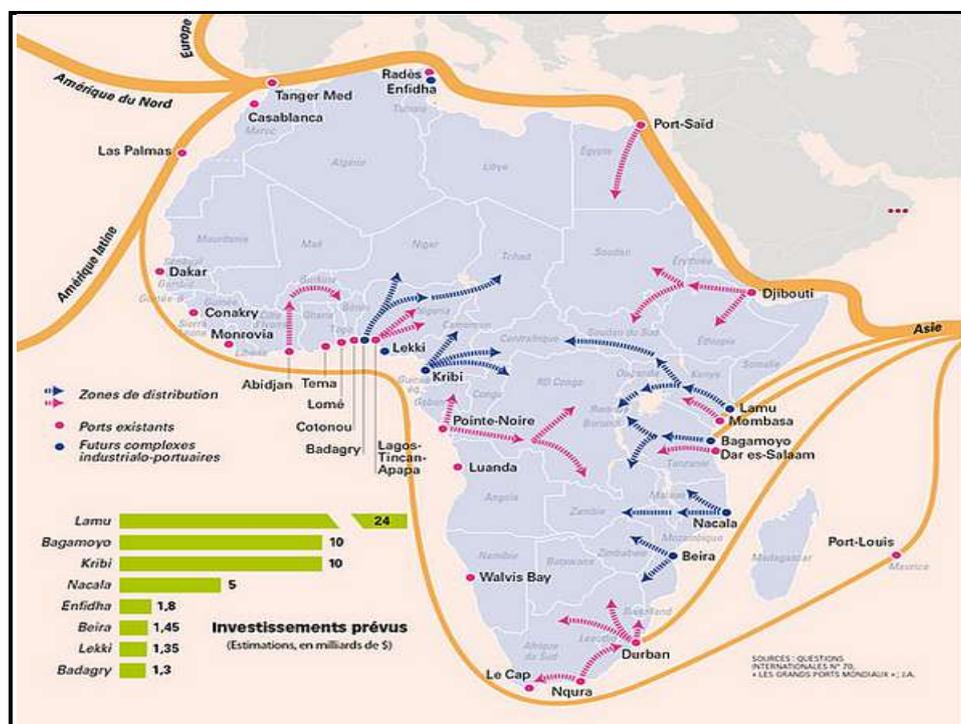


Figure 1: Schéma des ports existants et des projets en cours en Afrique<sup>4</sup>

### Faiblesse des mécanismes de coopération

L'inopérationnalité des mécanismes de coopération entre les armateurs y compris sur les segments terrestres de leurs opérations en Afrique centrale est à la fois une cause et une conséquence de la concurrence et de la conflictualité entre les ports ; en sachant que tous ces ports ne sauraient être des hubs.

L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) est un organisme spécialisé de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) chargé entre autres d'augmenter l'efficacité des activités et infrastructures portuaires des pays Membres. Comme pour l'instance mère, ses actions de coopération portuaires sont limitées. Aucune initiative n'est en cours pour définir un plan d'investissements face aux armateurs et autres opérateurs qui s'organisent. La situation hiérarchique est actuellement la suivante :

- Le Port de Pointe-Noire : c'est le plus important port en eau profonde de la sous-région et peut accueillir des navires de 230 mètres de long et 10,45 mètres de tirant d'eau. Il dispose d'un terminal pétrolier au large, d'un terminal à conteneurs et de 13 postes à quai.

- Le port de Douala, port d'estuaire d'une capacité de 7 millions de tonnes par an, il compte 20 postes sur 10 km de quai.
- Le Port de Libreville-Owendo ; port d'estuaire avec plusieurs zones : le Port de commerce, un terminal minéralier, un terminal à bois, un terminal pétrolier, un terminal à conteneur.
- Le Port de Port-Gentil, un port en eau profonde de capacité moins importante que celui d'Owendo avec un quai de commerce, un quai de chalandage, une base logistique.
- le Port de Malabo.
- le Port de Bata à vocation générale et utilisé pour le cabotage régionale avec Douala.

Les mécanismes de gestion portuaire à l'instar des conférences portuaires ou des systèmes de gestion des trafics maritimes lorsqu'ils existent ne sont pas mutualisés et restent pour la plupart du temps discrétionnaires avec pour conséquence le renforcement de la concurrence ; il n'y a pas de réseaux intranet entre les différents ports de la sous-région.

Depuis quelques années déjà, les pays non desservis par les lignes régulières s'organisent pour faire face à la concurrence ; l'enjeu étant la définition d'une nouvelle hiérarchie portuaire elle-même tributaire de l'organisation et de la sécurisation de l'espace maritime.

## **1. Sécurisation de l'espace maritime et concurrence portuaire en Afrique centrale**

Après le golfe d'Aden, la question de la sécurisation des espaces maritimes se pose de plus en plus avec beaucoup d'acuité dans le golfe de Guinée. On assiste à une recrudescence des activités illicites dans les espaces qui échappent au contrôle des ports. La piraterie touchant des navires marchands et surtout pétroliers et la pêche illégale ou non déclarée et non réglementée sont les principales catégories d'activités illicites recensées ici. Les Etats n'ayant pas la capacité de contrôler l'activité des navires dans leurs eaux territoriales et dans les Zones Economiques Exclusives (ZEE).

Les organisations sous régionales à l'instar de la CEEAC s'organisent pour la sécurisation des espaces non délimités à travers les Centres de Coordination Régionale pour la Sécurité Maritime avec des zones et des mécanismes de surveillance dans le cadre de la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (stratégie AIM 2050).

L'Afrique centrale est organisée en trois zones intégrant tous les ports ci-dessus cités jusqu'à Luanda mais avec beaucoup de limites opérationnelles<sup>5</sup>.

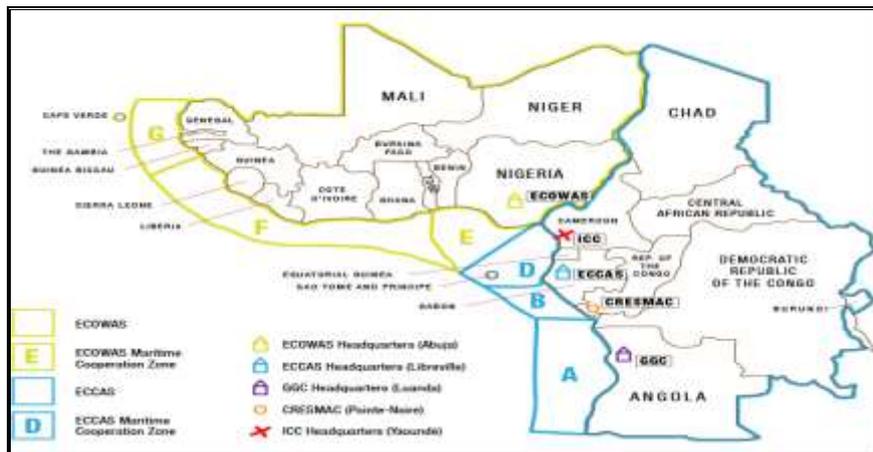


Figure 2 : Les zones maritimes en Afrique Centrale<sup>6</sup>

Mais dans la pratique, les instruments de surveillance à mettre en place ne sont pas encore opérationnels faute de moyens matériels et humains (gardes côtes, radars côtiers et antennes d'identification automatique, AIS...).

La marine marchande et les ports participent également aux stratégies de sécurisation des espaces maritimes à travers l'application des Conventions internationale (Solas, Marpol) par le Port State Control et plus récemment le Code ISPS.

Dans le premier cas, il s'agit de contrôler les certificats des navires (certificat de franc-bord, certificat de sécurité du matériel d'armement, certificat radioélectrique, certificat de prévention de la pollution par les hydrocarbures, registre des appareils de levage du navire) suivi d'une inspection en bonne et due forme relativement aux normes de sûreté, sécurité et environnementales, pouvant conduire à l'immobilisation des navires présentant des défauts ou des écarts de conformité.

Avec la disparition des compagnies maritimes nationales et la ségrégation des ports de la sous-région par les armateurs internationaux, la portée de ce mécanisme de sécurisation est restée longtemps limitée. Les ports n'offrant pas les cadences souhaitées par les armateurs ou ayant de fortes contraintes infrastructurelles seront tentés de ne pas appliquer strictement les règles du Port State Control. Le tableau suivant montre les limites d'un tel mécanisme.

TABLE 1: Inspection Data by Authority							
TABLEAU 1- Données d'Inspection par Autorités							
Authority	No. of Inspections	No. of Detailed Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Benin	218		1	1	0.46		
Republic of Congo	300						
Congo DRC	594						
Cote d'Ivoire	118	2	7	18	5.93	2	1.7
Gabon	301		9	24	3		
Gambia	15						
Ghana	128		6	11	4.69		
Equatorial Guinea	9						
Guinea	75						
Liberia	135						
Nigeria	647	10	94	305	14.53	10	1.6
Senegal	168		10	23	5.95		
South Africa	184	2	52	227	28.26	2	1.09
Togo	24						
<b>TOTAL</b>	<b>2916</b>	<b>14</b>	<b>179</b>	<b>609</b>	<b>6.1</b>	<b>14</b>	<b>0.48</b>

Tableau 2 : Contrôles des Etats du port effectués en 2014<sup>7</sup>

Pour lever ces limites, le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) prescrit les modalités de contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires qui doivent mettre en place des plans de sûreté, nommer des agents de sûreté et contrôler les marchandises conteneurisées. Il s'agit d'un principe de gestion du risque qui introduit une dimension supplémentaire à la concurrence entre les ports en plus des coûts supplémentaires qu'ils devraient générer (environ 15% du chiffre d'affaires) et peut être source de distorsion de concurrence.

Avec l'entrée en vigueur du code ISPS, les ports doivent mettre en place :

- un dispositif d'aide à la navigation centralisée au niveau de la vigie portuaire, doté d'un système AIS (Automatic Identification of Ships) et d'ouvrages de balisage fonctionnels ;
- un dispositif de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant radars, systèmes de télésurveillance et patrouilles nautiques ;
- un dispositif de sécurisation des accès et de l'enceinte portuaire avec la mise en place du centre de secours polyvalent équipé de matériels de haute technologie.

Le plus récent Port Security Advisory paru le 15 septembre 2014 identifie sept pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre présentant des dysfonctionnements, sur un total de 16 pays concernés au niveau mondial. Ce sont : le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la Guinée Equatoriale, la Guinée Bissau, le Liberia, le Nigeria et São Tomé et Príncipe.

Quelles sont, quelles vont être les conséquences de ces nouvelles mesures de sécurisation des routes maritimes sur la concurrence et la hiérarchie des ports en Afrique centrale ?

## **2. Actions de sécurisation des espaces maritimes et la nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique centrale**

En principe, la hiérarchie portuaire pour laquelle la concurrence est limitée, se caractérise par les principaux ports ou hubs de transbordement qui n'ont pas de contraintes nautiques et pour lesquels l'arrière-pays présente un potentiel économique significatif et les ports secondaires par lesquels le trafic est dispersé. Entre les deux catégories de ports, des mécanismes de coopération pour la prise en charge et le suivi des marchandises sont mis en place.

En Afrique centrale où ces mécanismes de coopération n'existent pas, les mesures de Port State Control mais surtout la mise aux normes ISPS des infrastructures renchérissement les coûts d'exploitation et contribuent à renforcer la concurrence entre les ports pour le transbordement. Dans ces conditions et face à la montée des actes de piraterie en mer, ce sont les initiatives de sécurisation des eaux territoriales à partir des ports qui seront plus importantes pour le choix du port de transbordement comme cela a été le cas entre Djibouti, Salalah et Aden en Afrique de l'Est.

Mais il serait irréaliste de les envisager en dehors d'une démarche de coopération que Marcadon (2008) désigne sous le vocable de frontière virtuelle qui consiste à agir de façon coordonnée au-delà des frontières maritimes physiques et juridiques. Les mécanismes prévus à cet effet concernent les équipements en systèmes de séparation du trafic, automatiques d'identification des navires et de sécurité en mer.

En Afrique centrale, les États sont encouragés à se doter de capacités de surveillance maritime et de sécurisation de leurs zones de mouillage. Un Centre de Coordination Régionale pour le Sécurité Maritime en Afrique Centrale (CRESMAC) basé à Pointe Noire est chargé des échanges et de la gestion des informations, de la surveillance commune de l'espace maritime avec des équipements communs et de l'institution d'une conférence maritime et d'une taxe maritime régionale. Le centre devrait assister les Etats pour l'installation des équipements de surveillance (Vessel Traffic ou Monitoring Systems), radars côtiers, et Systèmes Automatiques d'Identification, et accords d'échanges d'informations d'intérêt maritime.

La mise en œuvre de ces prescriptions ne s'est pas encore généralisée malgré leur caractère obligatoire dans certaines conventions (Solas) et sera un des facteurs déterminants de la nouvelle hiérarchie des ports en Afrique centrale. Le port de Pointe-Noire a une longueur d'avance sur les autres dans la mesure où il est déjà équipé par exemple d'une station d'identification terrestre en vue de recevoir les informations des navires.

L'équipement du port de Douala est en cours dans le cadre du programme de Soutien au secteur du Transport maritime transport en Afrique par le Fonds Européen de Développement (FED).

L'adhésion au MoU d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre joue également en faveur de l'hégémonie du port de Pointe-Noire sur les autres ports de la sous-région. Avec son objectif de développer dans la région un système de procédures harmonisées du Contrôle par l'Etat du Port et pour principal corollaire le développement d'un Système d'échange d'information (AMIS) sur les inspections des navires, les ports des pays ayant adhéré audit MoU seront automatiquement plus attractifs.

En Afrique Centrale, le Cameroun et la Guinée Equatoriale ne sont pas Membres de ce dispositif de coopération. Ainsi dans la hiérarchie, le port de Pointe Noire a un avantage concurrentiel sur les autres ports de la région malgré la relative étroitesse de son hinterland. Cependant, avec la densification du trafic vers la sous-région, la nouvelle hiérarchie devrait distinguer :

- les ports principaux traitant de grands volumes de tous types de marchandises en relation avec un hinterland important ; c'est la vocation de Kribi,
- les ports de transbordement traitant un grand flux de conteneurs sans pouvoir prétendre à desservir l'arrière-pays,
- les ports de second rang ayant pour mission de distribuer le fret.

Le port d'éclatement de Tanger Med devrait également jouer un rôle majeur dans la hiérarchie des ports de destination à travers les mécanismes de coopération y compris pour la sécurité.

Face à la recrudescence des projets de construction de nouveaux ports et à la montée en force des actes de piraterie maritimes dans le golfe de Guinée, la question des enjeux stratégiques de la maîtrise des espaces maritimes se pose avec de plus en plus d'acuité.

Il s'est agi dans cette communication d'analyser la hiérarchie des ports, d'identifier les pratiques portuaires collaboratives susceptibles de limiter la conflictualité entre les ports et d'améliorer la maîtrise de l'espace maritime. Les pratiques actuelles des armateurs font pencher la concurrence en faveur du port de Pointe-Noire à partir du port de transbordement de Tanger Med.

Face à la faiblesse des capacités de surveillance des espaces maritimes, les pratiques de coopération sont une solution à promouvoir à l'instar de l'adhésion au MoU d'Abuja ou avec les ports de transbordement.

## **Dimensions géopolitiques et sécuritaires des espaces maritimes : la situation dans le golfe de Guinée par Monsieur Karim COULIBALY, Directeur Général, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire**

---

Le Golfe de Guinée est constitué de 25 pays avec une population équivalente à celle de l'Amérique du nord avec un taux de croissance économique annuel de plus de 5% en moyenne depuis 2000 et un accroissement de la Maritimisation des États riverains.

### **1. Atouts stratégiques du golfe de Guinée**

- ***Au plan écologique et sociologique***

*Au plan écologique :*

- ✓ Biodiversité
- ✓ Ecosystème rare lié à la nidification des oiseaux

*Au plan sociologique :*

- ✓ 70% des populations des Etats du Golfe de Guinée vivent le long de la côte grâce aux richesses générées par cet espace maritime

- ***Au plan économique***

- ✓ Réserve de 100 milliards de barils de pétrole (4,5% de réserves mondiales de pétrole) avec une production de 5 millions de barils/jour.
- ✓ 90% du volume des échanges des Etats de la zone passe par les routes maritimes du Golfe de Guinée ; fourniture de : 40% du pétrole consommé en Europe ; 30% du pétrole consommé aux USA ; principales matières premières (uranium, coltan, phosphate, fer, cacao et café...) ; une réserve de plus d'un million de tonnes de poissons.

### **2. Conflits géopolitiques et menaces sécuritaires dans le golfe de Guinée**

#### **2.1. Contentieux de délimitation maritime**

La conquête des espaces maritimes se retrouve au cœur des intérêts géostratégiques des Etats du Golfe de Guinée.

Plusieurs contentieux de délimitation maritime sont nés entre ces Etats de la quête des ressources économiques du Golfe de Guinée (hydrocarbures, ressources halieutiques, environnementales...)

## **2.2. Cas de délimitation maritime**

- ✓ Mauritanie / Cap Vert / Sénégal
- ✓ Sénégal / Gambie / Cap Vert
- ✓ Guinée Bissau /Guinée / Sénégal
- ✓ Nigéria/Cameroun/Guinée Equatoriale/ São Tomé et Príncipe
- ✓ São Tomé et Príncipe/Gabon
- ✓ Congo/Angola
- ✓ Côte d'Ivoire/Ghana (en instance devant le Tribunal International du Droit de la Mer).

## **2.3. Grandes menaces sécuritaires**

### **2.3.1. Piraterie et vols à main armée (Statistiques 2012-2014) :**

51 cas d'attaques, dont 61 cas en 2012, 50 cas en 2013 et 40 cas en 2014 (Statistiques du BMI).

En 2014, 66 membres d'équipage pris en otage.

Au moins un cas de tentative de piraterie ou de brigandage par semaine sans omettre le risque de terrorisme.

### **2.3.2. Pêche INN : La pêche Illicite, Non déclarée et non réglementée**

Environ 40% du stock de poissons pêchés dans les eaux africaines sont issus de la pêche INN, soit une perte annuelle de plus de 1,5 milliards de dollars pour les Etats de la zone ce qui a eu des effets sur l'environnement marin (bouleversement de l'écosystème).

### **2.3.3. Pollution marine : Trafic de drogue**

La drogue transite par les pays d'Afrique subsaharienne en provenance de l'Amérique latine vers l'Europe et les Etats-Unis. En 2010, le trafic estimé à 18 tonnes de cocaïne, représentant 1,25 milliard de dollars US et en 2013, le trafic, évalué à 40 tonnes de cocaïne, est estimé à 3 milliards de dollars US.

D'autres menaces existent comme le blanchiment d'argent, le trafic d'armes, le soutage illicite de pétrole, le terrorisme maritime, la prise d'otages...

## Réponses

### *Réponses aux conflits de délimitation maritime*

Les réponses sont essentiellement politiques car les processus de délimitation dans le Golfe de Guinée sont essentiellement basés sur des accords diplomatiques laissant peu de place aux procédures juridictionnelles. Une dizaine d'accords de délimitation maritime ont déjà été signés, y compris les accords d'*unitisation* d'explorations pétrolières.

### *Réponses aux menaces sécuritaires au niveau interrégional :*

#### **Sommet de Yaoundé sur la sécurité et la sûreté dans le Golfe de Guinée (23-24 juin 2013) :**

- ✓ Déclaration des Chefs d'Etat ;
- ✓ Mémoire d'Entente ;
- ✓ Code de conduite ;
- ✓ Centre Interrégional de Coordination (inauguré à Yaoundé en juin 2014).

### *Réponses aux menaces sécuritaires au niveau régional :*

- ✓ La stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats membres de la CEEAC, adoptée à Kinshasa le 24 octobre 2009 ;
- ✓ La stratégie maritime intégrée de la CEDEAO adoptée en mars 2014.

#### **Pour plus d'efficacité, les réponses évoquées plus haut doivent intégrer la nécessité d'agir sur les axes suivants :**

- ✓ la coordination,
- ✓ l'équipement,
- ✓ le partage de l'information, et
- ✓ la formation.

### *La formation comme réponse aux menaces sécuritaires*

Les stratégies évoquées ont mis l'accent sur la nécessité de développer la coopération dans le domaine de la formation et du renforcement des capacités des administrations compétentes en mer ;

C'est pourquoi, la Côte d'Ivoire avec la France et d'autres partenaires, ont décidé de créer au sein de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) un Collège de l'Action de l'Etat en Mer, à vocation interrégionale : l'I.S.M.I. (Institut de Sécurité Maritime Interrégional).

L'ARSTM est l'Institution régionale de formation maritime et industrielle des 15 pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle est composée de 4 entités : l'Ecole Supérieure des Transports Maritimes (ESTM), L'Ecole Supérieure de Navigation (ESN), le Centre d'Enseignement et d'Apprentissage Maritimes et l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI).

Les richesses dont regorge le Golfe de Guinée avec son corollaire de convoitises, son appartenance commune à plusieurs Etats et l'intérêt des Pays développés, confirment sa dimension géopolitique et stratégique.

De nombreux conflits frontaliers potentiels ou réels, les cas de piraterie, de vol à main armée, de prise d'otages, de pêche INN et de pollution avérés et croissants traduisent les défis à la sécurité et à la sûreté de cet espace maritime.

Face à ces menaces, estimées entre 565 millions et 2 milliards de dollars d'impact financier annuel, des réponses ont été proposées au niveau régional et international.

Pour saisir toutes les opportunités qu'offre cette zone dans la perspective de développement basé sur l'économie maritime, les Etats du Golfe de Guinée devront, avec tous leurs partenaires, fédérer leurs énergies pour traiter, dans un cadre global, les problématiques évoquées plus haut, afin d'assurer non seulement la sûreté mais aussi la sécurité de cet espace maritime.

***"Si vous croyez que la connaissance coûte cher...,  
essayez l'ignorance" (Abraham Lincoln)***

## **Géopolitique maritime du Maroc par Monsieur Jamal MACHROUH, Professeur universitaire, Université Ibn Tofail- Kénitra**

---

Une des réflexions majeures de la tradition géopolitique est l'opposition entre terre et mer. Une opposition qui va donner naissance et sens à deux grandes écoles : l'école continentale allemande et l'école maritime anglo-saxonne. La première fera la part belle aux considérations terrestres. La deuxième aux éléments maritimes. Toutefois, il n'existe guère de géopolitologue qui n'aurait admis l'importance vitale de la mer dans la construction de la puissance et le cours de l'Histoire. Walter Raleigh écrivait à la fin du 16<sup>ème</sup> siècle déjà que "*celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde et celui qui commande la richesse du monde détient le Monde*".

Le propre de cet article est de questionner l'existence et l'importance d'une conscience géopolitique maritime au Maroc. Une démarche en deux temps sera adoptée. D'abord, on examinera la pertinence de la Géopolitique Maritime du Maroc entre le potentiel et le bilan. Ensuite, on analysera les enjeux et les éléments d'une nécessaire stratégie maritime nationale.

### **1. Fondements et diagnostic**

S'il est possible d'établir la pertinence de la vocation maritime naturelle du Maroc, force est de reconnaître que la conscience maritime nationale reste, à bien des égards, largement insuffisante.

#### **1.1. Une vocation maritime pertinente**

Par rapport à leur vocation maritime, les Etats ne sont pas logés à la même enseigne. Certains jouissent de facteurs déterminants qui leurs permettent de compter sur la scène maritime mondiale. D'autres, au contraire, souffrent de l'inexistence ou de l'insuffisance de tels facteurs. Sur ce point, et s'agissant du Maroc, les éléments géographiques, historiques et stratégiques permettent d'établir la pertinence de la vocation profondément maritime du Royaume.

##### **1.1.1 Fondement Géographique**

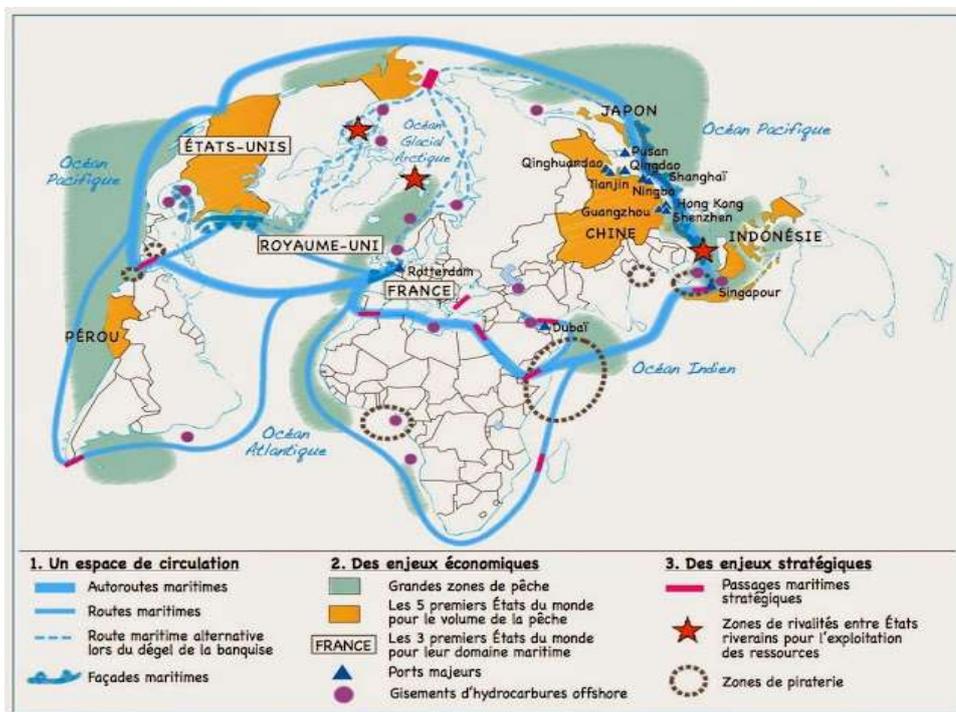
L'examen de la carte du monde démontre combien le Maroc est privilégié par la géographie. Rare, en effet, sont les Etats qui disposent de deux façades maritimes. Placé au confluent de l'océan Atlantique et de la mer méditerranéenne, le Maroc occupe une place de choix sur la scène maritime mondiale. Au Nord, le Maroc est bordé par la méditerranée sur une façade longue de quelque 500 Km. A l'Ouest, le royaume est baigné par l'océan atlantique sur une ligne qui s'étale sur 3.000 Km, du cap Spartel à la ville de Lagouira. Ainsi, avec un total estimé à 3.500 Km de côtes, le Maroc est un Etat à fort potentiel maritime.

### 1.1.2. Fondement Historique

Contrairement à une idée largement établie, y compris, hélas, chez certains historiens locaux, le Maroc dispose bel et bien d'une profondeur historique maritime. A tout point de vue, la mer n'a jamais été un point insignifiant dans l'histoire du Maroc. Bien au contraire, la dimension maritime a été en tout temps omniprésente dans la pensée stratégique des différentes dynasties qui se sont succédées dans le Royaume. Notons au passage que les fouilles archéologiques récentes révèlent que les habitants les plus anciens du Maroc avaient choisi de s'installer sur les rivages des mers<sup>8</sup>. Plus encore, la ligne de mouvement du Maroc s'est toujours inscrite dans un axe Nord-Sud. Le Nord permettait de rejoindre l'Espagne avec la traversée obligée de la mer méditerranéenne. Le Sud nécessitait la traversée du désert, lui-même considéré dans la conscience collective marocaine, comme étant une autre forme de la mer. L'Est, que forme la masse terrestre la plus conséquente des frontières marocaines comptait généralement et historiquement peu en raison des difficultés permanentes qu'éprouvait le Royaume dans l'extension de sa zone d'influence et de coopération vers ce milieu.

### 1.1.3. Fondement Stratégique

Par-delà la longueur importante des côtes marocaines, la carte ci-dessous<sup>9</sup>, souligne le positionnement profondément stratégique du Maroc sur la scène maritime mondiale et ce à un double égard.



D'abord, les côtes atlantiques marocaines se trouvent au milieu d'une route maritime du commerce mondial qui prend chaque jour un peu plus d'importance dans la perspective d'un Espace Atlantique Elargi<sup>10</sup>. Mieux encore, les côtes méditerranéennes marocaines placent le pays au centre d'une autoroute maritime qui constitue une artère vitale du commerce mondial. Par ailleurs, le détroit de Gibraltar, sorte de joyau de la couronne des attributs maritimes du royaume, donne au Maroc un rôle de poids dans la sécurisation du commerce mondial, le hissant de la sorte au rang d'acteur international incontournable.

## **1.2. Une conscience géo maritime insuffisante**

Incontestablement, le Maroc est une puissance maritime qui s'ignore. Tandis que les facteurs géographique, historique et stratégique fondent la pertinence de la vocation maritime du Royaume, les choix stratégiques nationaux font montre d'une conscience géo maritime manifestement insuffisante.

- D'abord, des politiques maritimes disparates

En effet, les politiques nationales maritimes tels que le Plan Halieutis et le Plan Azur restent disparates et manquent de fil conducteur. Il n'existe point de stratégie globale dédiée à la chose de la mer comme il n'existe guère de structure unifiée et intégrée qui veillerait à la cohérence de l'ensemble des politiques publiques qui touchent à la mer.

- Ensuite, une construction navale inexistante

Les chantiers de construction navale au Maroc sont quasi-inexistants. Si par le passé, les marocains tiraient profit de l'existence de forêts abondantes pour entretenir de véritables chantiers de construction navale, aujourd'hui le développement d'un tel secteur ne figure nullement dans les choix stratégiques du Royaume comme le révèle assez bien le plan émergence qui identifie les Métiers Mondiaux du Maroc.

- Puis, une flotte de transport maritime agonisante

L'année 2015 marquera l'année de l'effritement du parc des navires marocains. Aujourd'hui, rares sont les bateaux qui battent pavillon marocain. Le pays est passé en l'espace de deux décennies d'une maîtrise presque complète du transport maritime sur son littoral à une situation où 98% du trafic maritime marocain est contrôlé par des firmes étrangères<sup>11</sup>. Une telle situation reste inédite dans l'histoire maritime du Maroc. Elle recèle surtout le risque d'une réelle dépendance vis-à-vis de l'étranger largement préjudiciable aux intérêts vitaux du Royaume.

- Enfin, une Marine militaire moyennement équipée

Malgré des avancées notables réalisées depuis l'an 2000, la marine royale éprouve toujours un besoin de renforcement significatif de son armement. Les données militaires fournies par le global fire power font état d'un déséquilibre dans le rapport de force régional. A titre d'exemple, le voisin ibérique dispose d'un porte-avion et de nombre de sous-marins. L'Algérie, pour sa part, a fait acquisition de quatre (4) sous-marins alors que le Maroc ne dispose toujours pas de ces types d'armement.

## **2. Enjeux et éléments d'une Stratégie Maritime Nationale**

Espace de toutes les convoitises, la mer est en passe de devenir l'enjeu majeur des relations internationales. Les Etats sont de plus en plus engagés dans une sorte de course effrénée pour l'appropriation, l'exploitation et la domination des espaces maritimes. On assiste à ce sujet à une revanche de la mer sur la terre dans la structuration des rapports interétatiques. Il est par conséquent urgent et vital pour le Maroc qu'une prise de conscience de l'importance de la mer émerge et prenne forme sous une véritable stratégie maritime nationale.

### **2.1. Un espace en profonde mutation**

Le premier aspect qui rend compte de l'intérêt croissant des espaces maritimes dans la structuration des rapports étatiques est l'explosion du commerce mondial. Les échanges de biens et services entre les nations, devenues commerçantes, empruntent une évolution exponentielle. La notion de village planétaire conçue par Marshall McLuhan dans les années 70 prend chaque jour un peu plus forme grâce notamment à l'intensification des échanges commerciaux par voie maritime.

Un deuxième aspect est la prolifération des risques sécuritaires maritimes. On assiste, en effet, à une accentuation des dangers qui proviennent de la mer et qui pèsent sur la stabilité et la sécurité des Etats. Les mers et océans sont plus que jamais traversés par les houles d'immigration illégale, les torrents de la pollution industrielle et les vagues de la piraterie. Par ailleurs, il convient de souligner l'émergence d'une nouvelle donne inquiétante ; Le terrorisme représenté aujourd'hui par des groupes tel que DAESH prennent place et position sur les rivages de la méditerranée. Ainsi, phénomène tout aussi inédit qu'inquiétant, le terrorisme ne contrôle pas uniquement des terres mais pousse vers les mers dans des Etats comme la Libye et la Syrie. Si une telle tendance se précise et prenne forme, le risque sur la sécurité maritime mais aussi globale sera très significatif.

L'Exacerbation de la compétition sur les ressources maritimes est sans doute l'autre tendance lourde qui replace la mer au centre des enjeux stratégiques mondiaux. S'il n'existe pas de guerres entre les Etats pour l'appropriation de nouvelles terres, force est de remarquer que les nations sont aujourd'hui embarquées dans une course effrénée à l'appropriation des espaces marins.

Les délimitations des frontières maritimes cristallisent, ainsi, une volonté parfois démesurée des Etats à étendre leur territoire maritime. Une véritable bataille juridique et politique se dessine à l'Horizon. Plutôt que d'apporter des solutions précises et définitives en matière de délimitation de ces frontières maritimes, la convention sur le droit de la mer de Montego Bay signée en 1982 a rajouté à la confusion en permettant aux Etats riverains de prolonger leur Zone Economique Exclusive s'ils démontrent le fait que leur plateau continental se prolonge au-delà de la limite des 200 miles marins<sup>12</sup>.

Une réelle poussée vers « la territorialisation des mers »<sup>13</sup>. Dès lors, le rôle de juristes et des scientifiques dans une telle mission devient déterminant. Or, on ne manquera pas de souligner que les Etats côtiers en développement ne se trouvent pas sur le même pied d'égalité face aux Etats développés. Le risque est donc grand de voir le déséquilibre en matière de ressources humaines et scientifiques se traduire par une injustice dans la reconfiguration des frontières maritimes en gestation.

## **2.2. Éléments d'une stratégie maritime nationale**

Disposant d'un potentiel maritime considérable, le Maroc gagnerait à élaborer une stratégie maritime globale et ambitieuse pour démultiplier les facteurs de sa puissance. Les intérêts vitaux de la nation seraient ainsi mieux défendus et le rôle du Maroc sur la scène internationale plus reconnu et valorisé. Six éléments mériteraient de former le corps de la Stratégie Maritime Nationale à développer :

- 1) En premier lieu, la valorisation des ressources humaines. Le manque en compétences requises pour gérer tous les aspects de la mer est considérable. L'apport de l'Institut National des Etudes Maritimes est appréciable. Toutefois, un tel apport demeure insuffisant pour faire face aux défis et facteurs de changement qui affectent un milieu marin en perpétuel changement. L'effort national gagnerait à être orienté vers la formation de compétences, tous azimuts, spécialisées des questions maritimes. Il en va du mécanicien de bateau jusqu'au juriste du droit de la mer. La compétition maritime est globale et les compétences maritimes marocaines doivent être tout aussi globales.
- 2) En deuxième lieu, la maritimisation de l'économie nationale. La fondation d'une industrie navale intégrée et compétitive mérite d'être une priorité nationale. Grâce à la stratégie nationale « émergence » qui définit les Métiers Mondiaux du Maroc, le pays est aujourd'hui en passe de réussir un challenge ambitieux à savoir le décollage industriel du Royaume.

Fait surprenant, en 2104, le secteur de l'Automobile est devenu le premier secteur des exportations marocaines. Parallèlement, le secteur de l'industrie aéronautique prend chaque jour de l'importance dans la gamme des produits made in Morocco. L'interrogation s'impose toutefois sur les raisons derrière la marginalisation de l'industrie maritime dans ce repositionnement stratégique du pays en matière économique. Une interrogation amplement légitime surtout lorsqu'on se rend compte que le taux de croissance du Maroc perd chaque année des points en raison du délaissement de l'économie maritime avec comme corollaire des milliers d'emplois perdus.

- 3) En troisième lieu, la revalorisation de l'Atlantique. Sans doute, le maillage portuaire est un élément indispensable de la réussite de toute stratégie maritime. Sur ce point, les avancées enregistrées par le Royaume sont remarquables. Le projet gigantesque de Tanger Med est à ce propos fort saisissant. Avec un tel port le Maroc s'impose graduellement comme une plateforme importante des échanges commerciaux mondiaux. Beaucoup toutefois reste à construire dans la côte Ouest du Royaume. Les infrastructures portuaires atlantiques sont certes nombreuses, mais un travail de fond de rénovation, d'extension et de mise en place de grands projets structurants s'impose. Dans ce registre, les projets des ports de Kénitra et de Dakhla lancés en 2015 par des initiatives royales sont des points importants sur le chemin de la revalorisation de l'Atlantique, surtout dans la perspective d'un Espace Atlantique Elargi.
- 4) En quatrième lieu, la reconstruction de la flotte de la marine marchande nationale. A tout point de vue, le naufrage du parc national des navires marchands en 2015 constitue un évènement déplorable. Ce schéma n'est pourtant pas irréversible. L'Histoire démontre la capacité de ce secteur à refaire surface après chaque crise majeure. Dans une étude remarquable, Najib CHERFAOUI, a dégagé une loi qui semble réguler et rythmer la vie des navires marchands marocains : ascension, grandeur et décadence dans un espace de temps s'étalant sur trente ans.<sup>14</sup> Pour briser une telle spirale, l'expert préconise un partenariat stratégique entre les trois acteurs concernés, à savoir : l'Etat pour le cadre réglementaire et de garanties, le système bancaire pour les crédits et les financements et les gens du métier pour le fonctionnement et le niveau opérationnel.
- 5) En cinquième lieu, le renforcement des capacités de la marine royale. Celle-ci demeure aujourd'hui moyennement équipée par rapport aux capacités militaires des voisins immédiats. De plus, l'étendue considérable de l'espace maritime nationale conjuguée à l'intensification des risques non traditionnels et asymétriques qui se profilent dans les horizons marins, pose avec force la problème du degré de compatibilité entre les moyens militaires et technologiques dont dispose la marine royale et les mission dont-elle est chargée.

- 6) Enfin, la création d'un ministère de la mer. Notre perspective personnelle est que la présente Stratégie Maritime Nationale qui se veut proactive et globale devrait être pilotée par une structure unifiée et intégrée. Nous proposons, à cet effet, qu'un véritable ministère de la mer se charge de la perception et de l'exécution de tous les aspects qui touchent à la chose maritime. Ce faisant, le Maroc ne ferait que se réconcilier avec son Histoire. Une Histoire qui témoigne de la création par les sultans du Royaume d'un ministère de la mer bien avant celui des affaires étrangères, sorte de preuve supplémentaire d'une conscience géopolitique maritime à reconquérir.

## **Enjeux géostratégiques des espaces maritimes par Monsieur Bernard DREYER, Expert des questions géostratégiques maritimes**

---

Mesdames, Messieurs, chers compatriotes "merriens"

Oui, c'est ainsi que nous appellent nos lointains cousins, les Martiens. Nous ne sommes pas des "Terriens" pour eux, puisqu'ils voient, de chez eux, la "petite planète bleue" couverte de mers et d'océans puisque l'eau salée, chacun le sait, couvre les deux tiers de notre planète.

La vie vient de la mer, mers et océans sont l'avenir de l'homme, pour la nourriture de bientôt 10 milliards de personnes, devant l'épuisement, la saturation ou la pollution des ressources agricoles à terre, pour l'avenir de la vie, comme le démontre les débats actuels sur les changements climatiques, dans lesquels mers et océans jouent un rôle central, et l'élévation du niveau des mers et océans...

Pourtant le vaste espace océanique n'est à personne ! En fait, il appartient à qui veut bien le parcourir, l'exploiter ! C'est théoriquement un bien commun de toute l'humanité, mais, comme ailleurs, c'est le plus fort qui impose sa loi...

Ce n'est pourtant pas un espace sans droit. La Convention internationale des Nations Unis sur le Droit de la Mer, United Nations Convention on the Law of Seas (UNCLOS), ou "Convention de Montego Bay", (1982) définit et fixe les limites géographiques des eaux intérieures, des eaux territoriales, crée le concept de ZEE, Zone Economique Exclusive, etc., mais reconnaît que la haute mer ne connaît la souveraineté d'aucun pays. Elle stipule, en outre, que les richesses du sol marin sont "bien commun de l'humanité".

La Convention a été signée par 166 pays, dont tous les pays développés à l'exclusion des Etats-Unis. Leur crainte, infondée, d'une perte de souveraineté, qui remonte à la présidence REAGAN, serait pourtant largement compensée par la reconnaissance de leurs droits sur des gisements de gaz et de pétrole dans l'Arctique, la protection dont bénéficierait la Navy pour le "passage innocent" dans les eaux territoriales des autres pays. En fait, les Etats-Unis appliquent et revendiquent partout les droits qu'ils tireraient d'une adhésion, sans être contraints juridiquement de reconnaître les droits des autres... La loi du plus fort...

### **1. Un vieux sujet, mais d'une actualité brûlante**

On peut féliciter l'IRES d'avoir pris l'initiative de rassembler aujourd'hui une vaste assemblée pour faire le point, confronter les opinions, réfléchir, ensemble, sur ce sujet. Vieux sujet, mais d'une actualité brûlante.

## ***Oui, c'est un vieux sujet***

Dès le 17<sup>ème</sup> siècle, donc au moment où les aventures coloniales étaient déjà largement engagées, on a théorisé sur ce qui deviendrait plus tard la "géostratégie". C'est un Britannique, Sir Walter Raleigh, aventurier et écrivain (1554?-1618), qui écrivit le premier : *"Qui commande la mer commande le commerce ; qui commande le commerce mondial commande la richesse du monde et, en conséquence, le monde lui-même"*. C'est Sir Halford John Mackinder (15 février 1861 – 6 mars 1947), célèbre géographe britannique, considéré comme le fondateur de la recherche en géostratégie moderne, qui a redécouvert et popularisé cette prophétie de Walter Raleigh.

## ***Un vieux sujet, pourtant d'une actualité brûlante...***

Ces dernières semaines, en Méditerranée, l'espace maritime a été le cadre de mouvements de populations, réfugiés politiques ou économiques, massifs, ponctués d'événements dramatiques abondamment documentés par les médias, amplifiés par des groupes espérant tirer un avantage politique en clamant : " la menace vient de la mer ! "...

En Asie de l'Est, demain, un incident naval entre la Chine et les Etats-Unis peut dégénérer en conflit, local, régional ou mondial. Les Etats-Unis ne reconnaissent pas la souveraineté de la Chine sur un certain nombre d'îlots qu'elle revendique au titre d'une ancienneté historique. Elle est en concurrence avec tous les autres pays riverains. Le problème est que les autres nations riveraines les revendiquent aussi. Un certain nombre de ces Etats sont liés aux Etats-Unis par des accords de défense.

Nous avons vécu début novembre un pic de tension lorsque une frégate américaine a intentionnellement traversé la zone des 12 milles autour d'un îlot des Spratleys sur lequel les Chinois construisent, en draguant et déversant des millions de mètres cubes de sédiment sur la partie immergée et le récif corallien, pour construire une piste d'aviation de plus de 3.000 mètres (donc pour des bombardiers).

Les ressources halieutiques, la présence de gaz, de pétrole exacerbent ces revendications. Pour la Chine, il s'agit en plus, d'un point sensible lié à son émergence comme puissance de rang mondial, affirmant sa supériorité politique et militaire, conforme à son rang dans la compétition économique : d'ici 2027/2030, son PNB dépassera celui des Etats-Unis. Beaucoup d'Américains, à commencer par les membres républicains du Congrès, sont prêts à un affrontement afin que cela ne se produise pas. "Godbless America" ou non ?

Sur un plan purement juridique, même si les Etats Unis adhéraient à la Convention UNCLOS, il n'est pas certain que le droit pourrait interdire à la Chine ces travaux, car l'îlot en question est recouvert à marée haute, et tombe donc en dehors du champ d'application de la Convention.

De même, le tribunal spécial de Hambourg, qui a à juger les litiges relatifs à l'application de la Convention, ne peut pas, en droit, examiner une revendication territoriale, même sur des espaces maritimes, car c'est devant la Cour Internationale de La Haye qu'il convient de porter de tels différends entre Etats. On le verra prochainement, lorsque la Cour de Hambourg aura à se prononcer sur la recevabilité de la plainte portée devant la juridiction UNCLOS par les Philippines (probablement téléguidées par les Etats-Unis). D'ores et déjà, la Chine a rejeté par avance tout jugement de cette cour...

Et puis, puisqu'il s'agit de la Mer de Chine Méridionale, comment contester qu'elle soit chinoise ? Le langage diplomatique américain a rectifié la chose en appelant dorénavant cet espace marin "Mer Occidentale des Philippines"...

## **2. Le contrôle des espaces contigus aux espaces maritimes**

L'accès à la mer, condition des richesses... La malédiction des pays enclavés *"Plus de 50% de la population mondiale vit dans les zones côtières à moins de 100 km du rivage au début du XXIe siècle, les projections démographiques prévoient que plus de 75% y vivra d'ici 2035"*<sup>15</sup>.

Depuis l'aube de l'humanité, l'homme a compris que c'est près des rivages que les chances de survie, de bonne alimentation, de richesse, sont les meilleures. A l'époque de la mondialisation, posséder un rivage, des ports, est une condition sine qua non pour participer à l'expansion économique généralisée. Malheur aux pays enclavés ! Non seulement, ils subissent un handicap naturel, engendrant des surcoûts logistiques, mais, en plus, ils ont à acquitter un droit de passage aux pays de transit, véritable ponction sur leur pouvoir d'achat, frein considérable à leur participation à la mondialisation...<sup>16</sup>

Parmi les 31 pays les plus pauvres de la planète, 28 sont des pays enclavés... *"Celui qui contrôle la mer..."* Comment contrôle-t-on la mer ? Par une marine d'une part, et d'autre part, depuis la terre. D'où l'importance du contrôle des lieux stratégiques : détroits, isthmes (quand ils sont percés d'un canal), cap.

Pour ce qui concerne les marines de guerre, seuls les Etats-Unis d'Amérique ont la capacité d'être présents sur toutes les mers du monde. Et ils le sont ! Tant en projection de puissance, qu'en projection de force. Les autres pays qui ont eu cette capacité, ne l'ont plus : Royaume Uni, France, Russie ne peuvent plus envisager que des opérations ponctuelles.

La marine qui monte est la PLAN, People Liberation Army Navy, chinoise, avec des percées technologiques assez ahurissantes. Toute la stratégie chinoise en matière de marine est de s'affirmer progressivement comme une marine d' "eaux bleues", et non plus seulement limitée à des capacités de défense littorale ("eaux brunes"). Examinons à présent le contrôle des mers et des océans, par celui des lieux à terre.

### **3. Le contrôle de la surface des espaces maritimes : caps, isthmes, canaux et détroits**

Quand on étudie la carte du monde, avec ses caps, isthmes et détroits, on s'aperçoit que tous ces points sont tenus par l'Occident, Etats-Unis ou nations membres de l'ONU ou pays amis. Ces points sont d'une importance géostratégique capitale pour assurer la *sécurisation des routes stratégiques d'approvisionnement*.

L'isthme de Panama, le Canal de KIEL, la Manche, Gibraltar (Royaume Uni et un pays ami : le Maroc), les Dardanelles et le Bosphore, Suez, Bab el Mandeb, Hormuz, Malacca.

Parmi ces lieux, les "détroits énergétiques" semblent les plus vulnérables. Hormuz sous la menace des minages iraniens, Malacca, avec des voisins pas tout à fait américanophiles, la Corne de l'Afrique encore récemment sous la menace des pirates, le Canal de Suez, avec le Sinaï qui échappe au contrôle de l'Etat égyptien... Mais, partout, les Américains sont présents ! Pour démontrer la main mise occidentale sur les caps, les isthmes, les détroits, trois exemples.

#### ***URSS et Cap de Bonne Espérance***

La chute du régime immoral d'apartheid a-t-elle eu lieu avant ou après la disparition de l'URSS ? (On peut s'interroger sur la signification de ce mot, tout comme ce qu'on a entendu : "écroulement de l'empire soviétique", "fin de l'histoire" de FUKUYAMA, même "sublimation", graves erreurs, blessantes pour les Russes...).

Evidemment, le gouvernement blanc de l'Afrique du Sud a été soutenu par l'Occident tant que l'URSS représentait une menace. On n'aurait jamais pris le risque de laisser s'installer un gouvernement mené par l'ANC, ouvertement pro-soviétique, au pays où se situe le Cap de Bonne Espérance, par où transite plus de la moitié des importations américaines d'hydrocarbures.

D'où l'intérêt du pétrole africain pour les Etats-Unis, libre de toute menace, car assujetti au transit par aucun canal, cap ou détroit ! Dans chaque pays producteur, ce sont directement Chinois et Américains qui s'affrontent pour la sécurisation des sources de pétrole.

#### ***URSS, Algérie et Sahara...***

Voilà un sujet qui attirera certainement l'attention d'un auditoire marocain ! On connaît la proximité politique de l'Algérie et de l'URSS, de l'indépendance jusqu'aux années 1980, où l'Algérie est davantage devenue un client des exportations soviétiques qu'un partenaire privilégié. Un client qui avait bien du mal, certaines années, à faire face à sa dette militaire. Quel intérêt l'URSS trouvait-elle à l'Algérie.

Il y avait bien sûr l'appui apporté à beaucoup de pays qui se sont débarrassés du joug du colonialisme, espérant les convertir au système soviétique. Mais, il y a une autre théorie.

La Russie, des tsars déjà, puis l'URSS, ont toujours souffert d'un syndrome de l'encerclement. L'accès pour leur flotte aux "eaux bleues", libres à l'année de glaces, était limité à VLADIVOSTOCK, à l'autre bout du continent. Partout la flotte russe, puis soviétique était bloquée, soit par les glaces (malgré les gigantesques brise-glaces nucléaires), soit par les détroits (Mer Noire, Baltique) tenus par l'Ouest. C'est cette aspiration constante d'accès aux "mers chaudes" qui explique par exemple la politique iranienne de la Russie, la tentative d'invasion de l'Afghanistan.

Une théorie au sujet de l'Algérie, qui a circulé dans le passé, était que les Russes souhaitaient établir dans l'ancienne Côte d'Or, décolonisée, une grande base navale sur l'Atlantique, donc libre de tout contrôle par les détroits, les isthmes, et, évidemment libre de glaces. Ils envisageaient de construire de Mers el Kébir à l'Atlantique une voie de chemin de fer, d'un écartement très supérieur aux normes, qui leur aurait permis d'approvisionner cette base navale en munitions, pièces détachées, artillerie de marine, sans risquer le blocage sur Gibraltar. Il fallait pour cela que leurs alliés algériens annexent l'ancienne Côte d'Or pour percer sur l'Atlantique.

On sait qu'ils en ont été empêchés... Mais la tentative avortée de leur allié algérien, puis son refus obstiné de reconnaître l'inutilité de la tentative, surtout après la fin de l'URSS, a créé la situation bloquée que connaît cette région<sup>17</sup>.

### ***Le jeu chinois : stratégie du " collier de perles"...***

Moins farfelue et plus documentée est la stratégie chinoise visant à s'affranchir de la menace d'un blocus du détroit de Malacca. 55% du commerce mondial, 85% des importations chinoises d'hydrocarbures, etc. transitent par ce goulot d'étranglement, aisément contrôlable.

On peut penser qu'en cas de conflit entre la Chine et les Etats-Unis ceux-ci n'hésiteraient pas à couper à la Chine la route du pétrole, obligeant les pétroliers dans un sens, les porte-conteneurs dans l'autre sens, à un long et coûteux détour par les détroits de la Sonde ou de Lombok, eux aussi, d'ailleurs, aisés à fermer.

Toute la stratégie à long terme de la Chine est de se créer des voies alternatives pour l'importation du pétrole et du gaz, pour l'exportation des marchandises transformées. La Chine aussi souffre d'un syndrome de l'encerclement.

Les différents corridors logistiques entre la Chine continentale et les mers chaudes, à l'Ouest de Malacca, sont soit achevés, soit en cours d'achèvement. D'Ouest en Est :

- GWADAR au Pakistan et la route qui rejoint la Chine à travers l'Himalaya, par les cols bas (qui sont, pour les plus bas, du côté indien, d'où le veto chinois au Conseil de Sécurité de l'ONU, au tracé de la ligne de cessez-le-feu entre le Pakistan et l'Inde),
- la route via le Bangladesh et les cols du Sikkim et du Bhoutan ;
- la route à travers le Myanmar avec deux nouveaux ports sur le Golfe du Bengale ;
- à cette liste s'ajoute, en projet, mais depuis des années, le Canal de Kra à travers l'isthme thaïlandais, le Panama de l'Asie ! ;
- et plus récemment, de nouvelles "perles" dans le "collier" :
  - ✓ le port de LAMU au Kenya, desservant le Sud Soudan et, au-delà le projet de corridor Est/Ouest rejoignant la côte atlantique de l'Afrique de l'Ouest.
  - ✓ puis, le projet, en Corée du Nord, de CHONGQIN / RASON, aux trois frontières Chine/Russie/Corée du Nord, qui permettrait, enfin !, à la Marine Chinoise d'avoir une base directement sur le Pacifique, sans avoir à transiter, tant que c'est un "passage innocent" par les eaux taiwanaises ou japonaises. En effet, tous les ports qui servent d'entrée/sortie à ces corridors logistiques ont vocation à être aussi des bases navales. Ainsi, le port de HAMBANTOTA, officiellement port à conteneurs, situé au Sri Lanka.

Quand on observe la constance dans l'exécution de ce plan stratégique à long terme, l'adresse de la diplomatie, la puissance des investissements, sur des années, les efforts chinois dans tous les domaines, pour édifier ce "collier de perles", on est admiratif. Il est vrai que leur horizon politique est à des décennies, alors que, chez nous, on a les yeux et la stratégie, bloqués, à l'horizon de l'élection suivante...

On peut s'interroger sur la politique chinoise, une fois toutes ces routes alternatives au détroit de Malacca pleinement opérationnelles. Quand la Chine ne craindra plus de représailles américaines sur le détroit de Malacca, en réponse à des actions plus offensives de l'armée chinoise, à commencer par une opération sur Taiwan...

Un mot sur la piraterie maritime, autre forme de tentative de contrôle des espaces maritimes. Les dernières statistiques démontrent que la zone la plus active est devenue l'Asie du Sud Est : détroit de Malacca et Sud de la mer de Chine méridionale<sup>18</sup>. Comment a-t-on pu éradiquer la piraterie somalienne au large de la Corne d'Afrique, alors que la piraterie en Asie du Sud Est, endémique depuis des siècles, connaît une telle recrudescence ?

Les Etats riverains n'arrivent quasiment pas à s'entendre sur des mesures communes ou, pour le moins, concertées. L'Indonésie, la Malaisie voient d'un œil suspicieux l'aide offerte par le Japon.

A noter qu'aucun acte de piraterie n'est enregistré à proximité des eaux chinoises ! Alors ? Pourquoi n'endigue-t-on pas cette piraterie ? J'ai une explication personnelle : elle sert d'alibi, de prétexte à la présence de flottes militaires de pays non riverains<sup>19</sup>, à proximité, justement, du détroit de Malacca...

#### **4. Le contrôle du dessous des espaces maritimes**

Sous la surface des mers et océans sont localisées des richesses dont on soupçonne à peine l'importance.

Il y a, bien sûr, les ressources halieutiques et ce n'est pas dans un pays avec une telle industrie du poisson que le Maroc, qu'on ignore l'importance de cette ressource. Malheureusement, la surpêche entraîne une pression sur le stock qui entraîne, dans certains secteurs, des menaces sur l'avenir. Les méthodes de pêche raisonnée conduisent à des renouvellements surprenants, ainsi qu'on a pu le constater cette année sur le thon.

Devant la multiplication de la population, devant l'épuisement et la raréfaction des terres agricoles, ce sont les mers et les océans qui seront de plus en plus appelés à nourrir l'humanité, soit par la pêche, soit par l'aquaculture.<sup>20</sup>

Il est à noter que la Convention UNCLOS ne reconnaît pas à l'Etat propriétaire d'une ZEE le contrôle des ressources halieutiques existant dans la "colonne d'eau". Seuls le sol et le sous-sol marin.

A ce sujet, tout aussi importantes, bien que moins bien connues du grand public, sont les ressources minérales des profondeurs maritimes. On sait que les dépôts minéraux des cheminées volcaniques sous-marines sont des concentrés de minerais rares (sulfures hydrothermaux), plus profond, ce qui excite les convoitises, ce sont les encroûtements cobaltifères, les nodules de manganèse ou, dans d'autres régions, les nodules polymétalliques (manganèse, fer, aluminium, nickel, cuivre), à très haute teneur minérale. Sans oublier les terres rares (yttrium, lanthane, néodyme), sujet actuellement d'un véritable chantage de la part de la Chine qui monopolise 95% de la production mondiale.

Mais les technologies d'exploitation industrielle, "underwater mining" sont sophistiquées et terriblement chères à mettre en œuvre. Dix fois plus cher qu'une mine à terre : éloignement de la côte, profondeur, intempéries. On ne s'étonne donc pas que ce soit les pays les plus avancés qui investissent massivement pour mettre la main sur ces richesses, pourtant "bien commun de l'humanité" ;

Investissements depuis 2003 : Les plus gros investisseurs : Etats-Unis, Japon (750 millions USD), Allemagne, France (200), mais aussi Danemark (100) ou Canada (150)<sup>21</sup>. En Australie, la première société cotée en bourse, spécialisée dans ce type d'extraction, a été créée il y a quelques années et elle possède déjà 8 navires.

Même dans des conditions climatiques extrêmes, comme l'espace antarctique, les rivalités sont exacerbées par la certitude de gisements<sup>22</sup> d'hydrocarbures, pétrole et gaz, et l'on voit toute une gesticulation de la part d'Etats riverains, pour s'assurer leur contrôle. Là aussi, malgré la température, c'est un "point chaud"...<sup>23</sup>

On voit que se déploient sur les espaces maritimes des stratégies qui sont, nécessairement, rivales et qui entraîneront, tout aussi nécessairement, des tensions, des disputes, des conflits. Il faut espérer que la raison, le droit international l'emporteront.<sup>24</sup>

Quand on considère qu'à terre aussi se développent des tensions fortes pour le contrôle de l'eau douce, avec des conflictualités avérées (Chine/Vietnam, Chine/Bengladesh, Egypte/Ethiopie, Turquie/Syrie et Iraq, etc.), on peut affirmer, sans grande chance de se tromper que les prochaines guerres seront des guerres de l'eau, que ce soit de l'eau salée, que ce soit de l'eau douce... "

A decorative graphic consisting of several overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble stylized leaves or petals, arranged in a fan-like pattern pointing towards the top right.

## **Session 2 : Dimension économique**



## **Enjeux du secteur du transport maritime marocain par Monsieur Mohamed MEKDAM, Direction de la marine marchande, Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique**

---

Le volume du commerce extérieur du Maroc se situe aux environs des 66 Mt et il se caractérise par le fort déséquilibre en faveur des importations qui représentent 65% du volume et par sa dépendance vis-à-vis des échanges avec l'Europe (50% du volume). Nous observons néanmoins une augmentation du poids de l'Asie dans le commerce extérieur au cours des dernières années.

En raison de la situation géographique du Maroc et du faible volume échangé par voie routière avec l'Algérie, le transport maritime concentre environ 90% du volume du commerce extérieur. En 2012, les ports marocains ont traité 92,4 Mt (cabotage y compris), dont 15,5 Mt correspondaient à des trafics de transbordement gérés à Tanger Med. La principale catégorie de produits maniés par les ports marocains sont les vracs solides (52%), viennent ensuite les vracs liquides (29%) et les conteneurs (12%), qui sont néanmoins la catégorie principale en termes de valeur. Selon les prévisions existantes, en 2030, un volume compris entre 275 et 350 Mt sera atteint, en raison principalement des fortes augmentations des catégories telles que les vracs ou les conteneurs.

Pour le commerce extérieur, le Maroc dispose d'une série de lignes régulières centrées sur les courtes et moyennes distances et très dépendantes du transbordement pour les autres marchés. De plus, le Maroc a à sa disposition le marché international de l'affrètement, particulièrement utilisé pour les vracs.

Le transport maritime au Maroc a connu à partir de 2007 un processus de libéralisation. C'est à partir de ce moment, et aussi en raison d'autres aspects comme l'actuelle situation de surcapacité sur le marché, que s'est produite une réduction des prix des affrètements pour tous les segments et une légère augmentation du nombre de lignes régulières existantes. Néanmoins, pour certains segments du marché, comme les lignes régulières, l'offre s'est concentrée sur très peu d'agents, ce qui peut mettre en danger, à long terme, le commerce extérieur. À cela, il faut ajouter, à long terme, le risque d'augmentation du prix des affrètements dans le cas des vracs.

### ***Accord d'Association Maroc-UE***

L'accord a été signé le 26 février 1996 et est entré en vigueur le 1er mars 2000. Les principaux volets de cet accord sont :

- L'établissement d'une zone de libre-échange industrielle ;
- La fixation des conditions nécessaires à la libéralisation progressive des échanges de biens et de services.

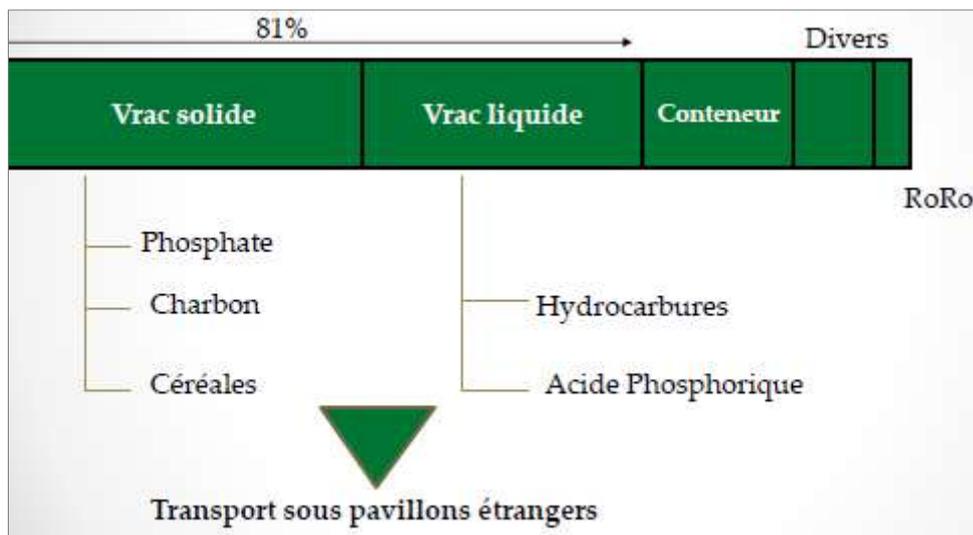
### **Accord de libre-échange avec les Pays Arabes**

- L'accord avec les Emirats Arabe Unis entré en vigueur en septembre 2003 ;
- L'accord de la Grande Zone de Libre-échange Arabe (GAFTA) : entré en vigueur le 1er janvier 2005 et donne accès à une population de plus de 320 millions d'habitants.

### **Accord de libre-échange Maroc – Etats Unis d'Amérique**

- Entré en vigueur le 1er janvier 2006. C'est un accord global qui couvre tous les secteurs de l'activité (commerce de biens et de services, les investissements, les droits de propriété intellectuelle, ...) ;
- Assurer les conditions de transport de 95% commerce extérieur marocain;
- Garantir la capacité pour le transit des Marocains Résidents à l'Etranger.

### **Etat des lieux**



**Le split du trafic maritime**

<b>Trafic Gateway: 1.M EVP/ 10 M.T</b>	
<b>Structure de l'offre</b>	Concentration autour de 3 acteurs : Maersk , CMA CGM et MSC; Marché globalisé à l'international
<b>Structure de la demande</b>	Demande très fragmentée et déséquilibrée entre import et export; Secteur local de FFWD embryonnaire.
<b>Risques</b>	Risque de cartellisation et imposition de tarifs élevés.

## Filières conteneurs

### Trends des secteurs

- Croissance soutenue du trafic des conteneurs avec montée sur la chaîne des valeurs des exportations;
- Demande plus exigeante : besoin d'une offre intégrée sur l'ensemble de la chaîne (porte à porte).

### Filières passagers et transport mixte

	Lignes maritimes	Trafic pax/vhc	Navires Maroc/Navires concurrence
Détroit		1,8 M Pax / 600 k vhc	
	Tanger Med-Algésiras	51%	3/5
	Tanger Ville-Tarifa	36%	2/2
	Nador-Motril/Almería	12%	0/3
Short Sea Shipping	Al Hoceima -Motril	42 k Pax / 8 k vhc	0/1
	Tg Med-Barcelone-Sète	170K Pax/ 90k vhc	0/1
	Tg Med-Barcelone-Gênes	114 K Pax/ 54 k vhc	0/1
	Tg Med- Barc- Livourne	61 K Pax/ 34k vhc	0/1
	Nador-Sète	53 K Pax/ 24k vhc	0/1
			5/ 15

Ci-dessous les principales caractéristiques et défis pour chaque filière:  
**Conteneurs:** Il s'agit d'un marché avec de bonnes prévisions de croissance, dans lequel il existe un nombre considérable de chargeurs mais un nombre réduit de compagnies maritimes (megacarriers). Si cette situation venait à se consolider à l'avenir, elle pourrait représenter un danger pour le commerce extérieur marocain et les prix.

Cette filière se caractérise aussi par l'existence de dessertes essentiellement de courte distance et par la dépendance vis-à-vis du transbordement. Sont aussi pertinents le manque de concurrence entre les différents ports et au niveau intra-portuaire, le besoin de renforcer Portnet (plate-forme portuaire d'échange de données) ou la faiblesse des FF marocains.

Sur ce marché, il n'y a aucune compagnie marocaine opérant des trafics, par contre il y a des navires avec pavillon marocain.

**RoRo Pax (Détroit):** Le marché du détroit est un marché qui recule en ce qui concerne le segment du trafic de passagers, et qui augmente pour celui des camions, opéré par un nombre très élevé de compagnies maritimes comparé au volume de trafic existant; on y observe une situation de surcapacité, qui a un impact sur les prix et les niveaux de service existants.

Sur ce marché, les opérateurs marocains occupent une bonne position, qui pourrait être encore augmentée en améliorant le positionnement compétitif du secteur.

**RoRo Pax (SSS):** Le marché du transport maritime de courte distance est un marché qui présente de bonnes perspectives de croissance, et qui est opéré principalement par des compagnies italiennes spécialisées dans ce type de trafic, opérant avec des navires de pavillon italien.

Dans ce segment, il existe seulement une ligne opérée par une entreprise marocaine, bien qu'historiquement les entreprises nationales avaient une importante tradition dans ce segment. Du fait du type de trafic et de la concurrence existante, les compagnies marocaines ont des possibilités de développement dans ce segment.

**Vracs solides:** Il s'agit d'un marché contrôlé par quelques chargeurs et avec d'importantes perspectives de croissance, pour lequel il existe une offre élevée d'entreprises maritimes.

Généralement, à cause du type d'incoterms utilisées, les flux de transport sont organisés depuis l'étranger, ce qui limite les possibilités des compagnies maritimes marocaines.

**Vracs liquides:** Comme pour les vracs solides, il s'agit d'un marché contrôlé par un nombre très restreint de chargeurs qui ne dominent généralement pas la chaîne logistique mais avec un volume élevé d'entreprises maritimes. Il existe des entreprises marocaines dans ce marché qui sont spécialisées dans le trafic de cabotage, et qui affrètent aussi souvent des navires pour l'importation.

### **Situation du marché national**

Hormis le cabotage, le marché de transport de fret est quasiment libéralisé :

- **2006 :**
  - ✓ Libéralisation du transport maritime de fret en lignes régulières;
  - ✓ Réforme portuaire.
- **2007 :**
  - ✓ Mise en service du port Tanger Med I ;

- ✓ Mise en place d'un cahier des charges pour le transport de passagers et le transport mixte.
- **2010 :**
  - ✓ Libéralisation du transport de vrac et des affrètements de navires.

Indicateur impacté par la libéralisation	Evolution des indicateurs
<b>Nombre de lignes régulières</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>20 lignes régulières en 2006</b>, essentiellement dans le port de Casablanca (reliant majoritairement le Nord et le Sud de l'Europe).</li> <li>• <b>77 lignes en 2013</b> (29 par les ports de Casablanca et Agadir, 38 par Tanger Med).</li> </ul>
<b>Fréquences</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2006, une moyenne de 29 escales par semaine (20 à Casablanca, 4 à Tanger, 4 à Agadir et 1 à Nador).</li> <li>• En 2013, il y a 73 escales par semaine dans les ports du Maroc (44 à Tanger, 22 à Casablanca et 7 à Agadir).</li> </ul>
<b>Capacité moyenne des navires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2006, la capacité moyenne des navires était inférieure à 1000 EVP.</li> <li>• En 2013, la capacité moyenne de l'ensemble des lignes faisant escale dans les ports du Maroc est de 4800 EVP (mais si l'on exclut les transbordements à Tanger, la capacité est de 1100 EVP).</li> </ul>
<b>Capacité totale annuelle de conteneurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2006, la capacité totale annuelle était de 900 000 EVP.</li> <li>• En 2013, la capacité totale annuelle a atteint 1 545 000 EVP.</li> </ul>
<b>Connectivité maritime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'indice qui permet la mesure de la connectivité (LSCI) est passé de la 84<sup>ème</sup> à la 16<sup>ème</sup> place en 2014.</li> <li>• 5 paramètres sont pris en considération : le nombre de navires, les dimensions du navire le plus grand, la capacité en EVP, le nombre de compagnies maritimes et le nombre de lignes</li> </ul>

## **Diagnostic du cadre opérationnel du pavillon national**

### *Dysfonctionnements diagnostiqués :*

- Réglementation lacunaire;
- Tassement des taux de couverture des flux stratégiques;
- Fiscalité peu favorable;
- Flotte inadaptée et coûteuse;
- Offre de service à la flotte insuffisante;
- Organisation du travail non adaptée aux besoins actuels du marché;
- Financement limité;
- Assurances maritimes hors des tendances du marché.

### *Caractérisation de la flotte sous pavillon national*

- La dimension de la flotte est inférieure à la moyenne internationale;
- Le Maroc n'apparaît sur aucune liste noire de mémorandums ou accords de contrôle de navires par l'Etat du port;
- La flotte est opérée principalement dans le cabotage pétrolier et le passage du détroit;
- Les entreprises opèrent uniquement sur des navires en propriété.

### *Les options stratégiques pour le transport maritime*

#### ➤ **Stratégie portuaire 2030**

- Le transport maritime se présente comme le principal véhicule pour atteindre les objectifs définis dans la stratégie portuaire, car:
- Son optimisation contribue à celle de toute la chaîne ;
- Il n'y a qu'à travers le transport maritime qu'il est possible d'assurer les approvisionnements stratégiques ;
- De même que le système portuaire, la capacité et les caractéristiques du transport maritime doivent s'adapter aux changements régionaux et internationaux.

#### ➤ **Stratégie logistique**

Le transport maritime, en tant que maillon essentiel de la chaîne logistique contribuera à atteindre les objectifs de la stratégie logistique : En effet, il contribuera à améliorer la compétitivité du transport maritime et aidera à réduire les coûts logistiques du Maroc. Quant au développement du système de transport maritime au Maroc, il contribuera à la réalisation des objectifs de cohésion territoriale et de développement durable. Notons que le moyen de transport le moins polluant et le plus durable en comparaison avec les volumes transportés est sans aucun doute le maritime.

## Objectifs stratégiques

- Assurer une connectivité maritime performante ;
- Améliorer la maîtrise du transport des flux stratégiques ;
- Développer et consolider le secteur maritime national ;
- Promouvoir l'expertise et le savoir-faire maritimes.

## Les axes stratégiques : Stratégie Transport Maritime 2015 – 2030

**Axe stratégique 1** : Visibilité internationale du pavillon marocain

**Axe stratégique 2** : Le transport maritime associé aux flux stratégiques

**Axe stratégique 3** : Le marché intérieur marocain (Cluster maritime)

**Axe stratégique 4** : Le positionnement du Maroc comme la porte maritime de l'Afrique de l'Ouest

**Axe de progrès** : Mesures de mise à niveau pour le redressement du secteur

## Positionnement du Maroc comme la porte maritime de l'Afrique de l'Ouest

- Renforcement de la connectivité ;
- Amélioration des transit-time vers les ports CoA ;
- Renforcement des fréquences des départs vers la CoA.

Les aspects clés pour l'amélioration de la connectivité maritime du pays sont, par conséquent, l'augmentation de l'offre de compagnies maritimes pour les lignes régulières et le développement de lignes de moyenne et longue distance. L'augmentation de la concurrence entre les ports, la compétence intra-portuaire ou l'amélioration de certaines infrastructures qui limitent le type de bateau pouvant être utilisé sont également des éléments clés de cette amélioration. En outre, les temps de passage portuaire peuvent être améliorés, en renforçant le système Portnet.

## **Ports as strategic assets by Mr. Olaf MERK, Policy analyst, Port cities and urban governance- OCDE**

---

Ports are strategic assets for countries, both in commercial and geopolitical sense. This paper looks at the interplay of the two, by assessing where commercial and geopolitical interests align and where they might diverge. This potential trade-offs are illustrated by three examples: the ownership of global terminal operators, maritime cabotage and coastal planning.

### **1. Ports as commercial assets**

Ports are evidently strategic assets in an economic sense. Well-functioning ports facilitate trade, they can act as an engine for urban economic development and they are nodes of strategic transport corridors that structure the axes of economic development.

#### **1.1. Logistics costs as determinants of exports**

The economic development path of nations and regions is strongly related to their ability to engage in external trade. Logistics costs are an important in external trade, and a substantial part of this is maritime transport costs. On average 5% of the imported value of manufactured goods can be attributed to shipping, compared with 11% for agricultural goods and 24% for industrial raw materials. Considering that commodities represent a relatively large share of the exports of developing nations, reduction of logistics costs is a particularly important policy recipe for developing countries. Higher maritime transport costs are related to lower external trade volumes. Doubling of maritime transport costs between a given country pair is associated with a decline of 66-80% in the value of imports and a decrease in trade volume of 26-28% (Korinek and Sourdin, 2009).

Ports are essential parts of logistics costs. Port efficiency is one of the main determinants of international transport costs. It was found to be most important among six different port characteristics, including port infrastructure, private sector participation and inter-port connectivity (Wilmsmeier et al. 2006). Various studies have quantified the relation between increased port efficiency on the one hand, and decreased transport costs and increased trade volumes on the other hand, with substantial effects varying with the extent of port efficiency improvement. Other ports characteristics also determine maritime transport costs.

Among the main characteristics identified are:

- **Port infrastructure.** Onshore infrastructure accounts for 40% of predicted transport costs for coastal countries, and various studies indicate a link between port infrastructure and maritime transport costs. Limao and Venables (2001) calculate that if a country with relatively poor infrastructure (around the 75<sup>th</sup> percentile) were to upgrade to the 25<sup>th</sup> percentile, it would reduce transport costs by between 30 and 50 %. According to Martinez-Zarzoso et al. (2003) an improvement of 10% in the port infrastructure of a destination country lowers transport costs by 1.4%; and an increase of port infrastructure of one standard deviation reduces the freight rate by USD 225 following calculations of Wilmsmeier and Hoffmann (2008). It should be noted that the port infrastructure of exporters is more important for transport costs than the importers' (Nordas and Piermartini, 2004).
- **Port centrality.** If a country doubles its centrality in liner shipping networks, meaning a significant increase in direct liner services to a wider range of countries, transport costs can decrease up to 15.4% (Wilmsmeier and Sanchez, 2009). An increase of connectivity of one standard deviation implies a potential reduction of the freight rate of 287 USD (Wilmsmeier and Hoffmann, 2008).
- **Port congestion.** 10% increase in port congestion leads to 0.7% increase in maritime transport costs (Abe and Wilson, 2009). This is related to the quality of logistics services in ports. Devlin and Yee (2005) document the wide variation in logistics costs in Middle Eastern and North African countries and how they can influence shipping costs, e.g. inefficient trucking services lead to longer stand time on the dockside and costly inventory accumulation as well as reducing export volumes so that there are infrequent shipping services.

The impact of port infrastructure and efficiency differs depending on industry and the stage of economic development. Martinez-Zarzoso et al. (2008) find that a 1% improvement of infrastructure in the destination country lowers transport costs by 0.20% on average, but that infrastructure variables are not significant for high value added sectors, such as household appliances and vehicle parts, generally sold to the most developed countries that already have the highest levels of infrastructure quality.

## **1.2. Ports as engines of urban development**

In addition to facilitating exports, ports can also be drivers of economic growth in the cities in which they are located. This is not self-evident: there are numerous port-cities that have not been able to economically exploit the development opportunities that ports provide. The OECD publication "The Global Competitiveness of Port-Cities" assessed ways in which ports could play a role as engines of local urban development and identified three main strategies: maritime services clusters, port-industrial development and urban waterfronts.

Maritime services clusters try to attract high value added services related to the maritime industry, such as maritime finance, consulting, law and engineering services. Industrial development related to ports has traditionally taken place because many industries are interested in being close to imported resources and consumer markets. Finally, waterfront development has frequently managed to capitalize on port and maritime heritage and transform this into a source of urban growth.

A range of policy instruments is applied to support these strategic orientations. These include incentive schemes, training and education, platform organizations and knowledge transfer schemes to attract high value added companies that could make the city an international maritime services center; Singapore is a clear example of proactive policies in this regard. With respect to industrial development on port sites many initiatives have emerged that position the port as a site for industrial ecology (Rotterdam) and renewable energy (Bremerhaven). Master planning and financial mechanisms for redevelopment have been applied to waterfronts in order to create areas with interesting mixes of functions, and somehow still connected to port functions, such as Port Vell in Barcelona.

### **1.3. Ports as nodes in strategic corridors**

Ports are also the crucial nodes in strategic transport corridors. The goal is to integrate the port system in a multimodal transportation network in order to improve market access, fluidity of trade and the integration in an industrial network. In this context, a port must have interfaces between major oceanic maritime trade and economic activities of ports and inland terminals that provide intermodal structures and connections between the forelands and hinterlands. Obviously, business transactions require an adaptation to hinterland means. Conversely, the amplification capacity of transport modes may allow the expansion of trade.

This can be neatly illustrated by the One Road One Belt Strategy of the Chinese government that consists of a new maritime and land silk road. The land-based Silk Road Economic Belt starts from Xi'an and stretches north to several key cities in Central Asia like Almaty, the largest city in Kazakhstan, then crosses Iran, Turkey and Russia, before reaching Germany and Netherlands. The Maritime Silk Road will begin in Quanzhou in Fujian province, pass through Guangzhou (Guangdong province), Beihai (Guangxi), and Haikou (Hainan), before heading south to the Malacca Strait. From Kuala Lumpur, it will stretch to Calcutta, India and Nairobi, Kenya, then go north around the Horn of Africa and cross the Red Sea into the Mediterranean, with a stop in Athens before meeting the land-based Silk Road in Venice (Figure 1). The maritime Silk Road consists of maritime routes connected by the key ports that are identified. These ports serve as entry points to the different markets, but also as the nodes that connect maritime and land routes. An example in case is the port of Piraeus, one of the maritime gateways into Europe, which has been the focal point of Chinese investment plans in railway networks in the Southwest Balkans.



**Figure 1: One Road One Belt Strategy of China** <sup>25</sup>

Ports are also key nodes in the European transport network, the TEN-T (Trans-European Network-Transport). The EU network, comprising more than hundred “core ports” and almost four hundred ports as part of the comprehensive network (Figure 2), is much less focused than the Chinese blue-print, but the principle is the same: ports are the crucial nodes in a strategic transport network.



**Figure 2: EU's TEN-T network** <sup>26</sup>

So the connection of ports with other transport modes is necessary for the formation of strategic corridors, but as soon as these are established they can reach far beyond exclusively transport functions: transport corridors structure economic development and can become strategic economic development axes. This can be illustrated by the Mumbai-Delhi Industrial Corridor, whose ambition reaches far beyond connecting transportation dots, but also aspires to generate economic development opportunities from freight flows.

## 2. The interplay of commercial interests and geopolitics

Commercial and geopolitical interests are aligned with respect to protection and free passage of main maritime chokepoints. This includes the Malacca Straits, Suez Canal and Panama Canal. Most of the cargo flows go through these three chokepoints; e.g. 95% of the containerised cargo between Asia and Europe goes through the Suez Canal (Ducruet, 2012). The current Panama Canal – and its constrained capacity for large ships - limits the maritime trade flows between the Atlantic and Pacific Ocean (Figure 3), which will change to some extent when the extended Panama Canal will be in operation in 2016. With respect to flows of oil and oil products, crucial maritime chokepoints are the Straits of Hormuz and the Malacca Straits (Figure 4), whereas the Suez Canal and Panama Canal lack the depth for passage of the largest oil tankers.

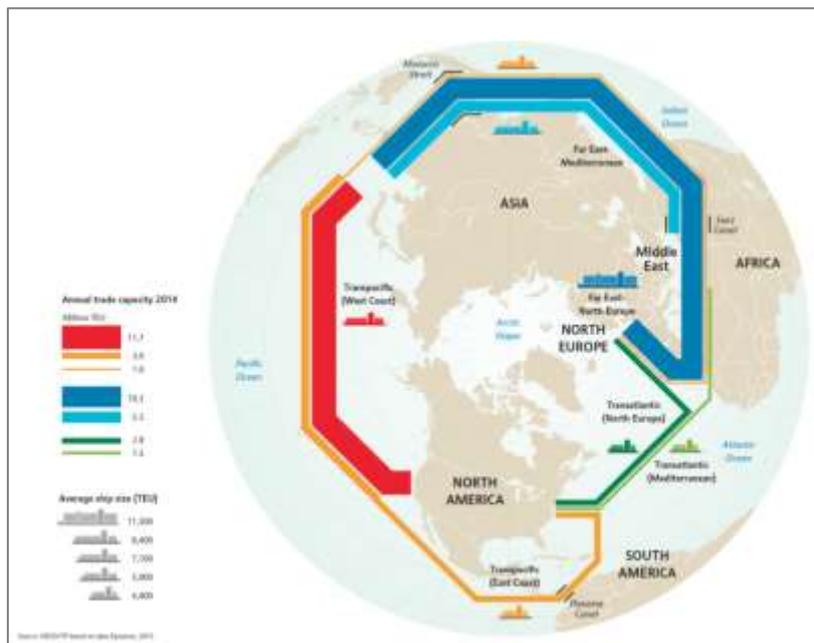


Figure 3: Main containerised trade flows according to ship size <sup>27</sup>



Figure 4: Main maritime flows of oil <sup>28</sup>

The following sections reflect on areas where commercial and geopolitical interests might diverge. These potential trade-offs are illustrated by three examples: the ownership of global terminal operators, maritime cabotage and coastal planning.

## **2.1. Global terminal operators as instruments of the state?**

The last decades have seen a sharp increase in the number of port concessions, as a way to get the private sector involved. An illustration of this is the increase of the share of global share of global container volumes handled by private terminal operators, from around two thirds in 1996 to four fifths in 2014 (Drewry, 2015). This has resulted in a large inflow of private investments into the ports sector. These private investments are often in the superstructure of ports, such as cranes, yard equipment and warehouses.

In some cases, private actors also invest in infrastructure and sometimes even public goods, such as sea defense walls. For brownfield projects, the main concessionaires are private terminal operators sometimes in combination with financial institutions. For Greenfield projects, construction and dredging companies are sometimes also involved in terminal concessions. Income from concessions is now one of the main sources of revenue of port authorities.

This tendency of private port operations is associated with the emergence of the “landlord port” model in which a public port authority plays the role of a typical landlord, maintaining the collective facilities, but rents out land to private operators. This privatization of port operations has led to the emergence of global port operators that conduct port operations all over the world in an increasing number of locations. The largest of these groups (Hutchison Port Holdings, PSA, DP World and APM Terminals) are each in charge of 44 to 57 container terminals.

These global port terminals are sometimes perceived as instruments of foreign states. An example of this is the episode of DP World in the US. In 2006, the U.S. congress blocked a deal in which P&O sought to hand over terminal operations at six U.S. ports to UAE-owned Dubai Ports World (DPW). Despite this agreement having received approval from the executive branch, congressional actors introduced legislation to delay the sale, citing gaps in intelligence surrounding the operations of DPW as a potential source of risk to the security of U.S. ports. After much debate, DPW eventually ceded the sale to AIG, who bought the operation contracts for an undisclosed sum. There is a fairly wide consensus that other motive than geopolitical motives played a role in this boycott of DP World. Nevertheless, one could wonder if there is some ground in concerns about state influence in these port terminal operators. Several of the largest GTOs are in fact state-owned or –controlled companies.

An interesting case study in this respect is formed by the main Chinese terminal operators controlled by the Chinese state: Cosco Pacific, China Shipping Terminal Development (CSTD), and China Merchants Holding International (CMHI).<sup>29</sup> Cosco Pacific is part of the Cosco group, a Chinese state-owned company mostly known for its container line. Similarly, CSTD is part of a state-owned shipping line China Shipping, whereas CMHI is a diversified conglomerate that includes financial and logistical services companies, as well as a port terminal branch. Despite their differences, the three companies share their relevantly recent entry into the global terminal business: they have all started as operators of Chinese terminals but are now quickly emerging as terminal operators in other countries.

The foreign investment strategies of these terminal operators that emerge seem to be closely aligned to China's geostrategic orientations, such as a strong position in resource-rich continents such as Africa, securing its own trade in the form of the One Road One Belt-Strategy and containment of India's maritime room of manoeuvre. This can be illustrated by the terminal interests of the different terminal operators. CMHI has a range of terminal interests in Africa, including the port of Djibouti, strategically located on main Asia –Europe routes, crucial entry points into West Africa (Lagos and Lomé), source market of many commodities needed for Chinese industries, and Bagamoyo in Tanzania, included in the new maritime silk road. Cosco Pacific operates the main container terminal in Piraeus, another crucial node in the maritime silk road, whereas both Cosco Pacific and CSTD have stakes in the container terminals in one of the main maritime chokepoints on the Asia-Europe route: the Suez Canal, with Cosco Pacific having a 20% shareholding in the Suez Canal Container Terminal in Port Said and CSTD a 20% stake in a future container terminal in Damietta. Finally, CMHI has a 85% stake in Colombo International Container Terminal (CICT) in Sri Lanka, and partner in a joint venture in a consortium to develop a container terminal in Hambantota port in Sri Lanka. These last terminals are part of what has been dubbed "a string of pearls": the various ports and terminals in the Indian Ocean over which China has complete or partial control that in addition to Chinese commercial interests might service its military objectives. Another important pearl in the string is the Gwadar Port in Pakistan operated by yet another state-run Chinese firm, the China Overseas Port Holding Company (COPHC).

It is difficult to establish if these stakes in port terminals serve objectives beyond the purely commercial objectives. One could also wonder if this could ever be objectively assessed, considering the confidential nature of such other objectives if these were to exist. In any case, one can observe that the corporate terminal expansion decisions of the three mentioned Chinese terminal operators are closely aligned to what seem to be main geopolitical orientations of the state. Officials of these companies have also publicly adhered to strategies and policies of the Chinese state, such as the One Belt One Road strategy. As such Chinese terminals could be instruments of the state, although it can also not be excluded that to a certain extent the state is also instrumental to the terminal operators.

Whatever the uncertainty about these exact interactions and orientations, it is not unthinkable that Chinese participation in foreign ports goes beyond strictly commercial objectives, and thus might raise potential security concerns for the ports involved.

## **2.2. Maritime cabotage to guarantee a national emergency fleet?**

A second example where commercial interests could conflict with geopolitical interests is with regards to maritime cabotage. Maritime cabotage refers to domestic coastal shipping. Maritime cabotage legislation in many cases restricts coastal shipping to domestic actors, for a variety of reasons, including national security. The idea is that the national coastal shipping fleet provides a fleet that could be used by the state in situations of war and emergencies. Other reasons include the protection of a national shipping industry or national shipbuilding industry. The regimes of Australia and New Zealand are very liberal and aim at creating a level playing field between international and coastal shipping. Although cabotage legislation is sensitive and difficult to reform, various countries have over the last decades liberalised their legislation; one of the more recent liberalisations was conducted in China.

The adverse economic effects of restrictive cabotage legislation can be well illustrated by one of the strictest maritime cabotage regimes in the world, that of the United States. This regime, regulated by the Jones Act, requires not only US-flagged vessels and US crews, but also that the vessel is built in the US. Many countries are less restrictive and do not include the “built in” requirement. The result of this is very expensive ships and higher shipping costs: the purchase price for U.S.-built tankers is about four times the price of foreign-built tankers, and the ban on letting foreign ships trans-ship cargo between U.S. ports costs the U.S. economy \$200 million per year, according to studies cited in Heritage Foundation (2014).

Rather than helpful in times of emergency, recent examples show that the Jones Act actually proved to be an obstacle. In the aftermath of Hurricanes Sandy, Katrina, and Rita, the federal government waived the Jones Act to expedite the delivery of fuel. In 2014, New Jersey’s state Assembly voted 73-0 to ask Congress to modify the Jones Act after the state was unable to obtain readily available road salt during a severe winter storm (Heritage Foundation, 2014). Despite its impact, it has been impossible to reform the Jones Act due to vested interests of a few US shipping and shipbuilding firms with successful lobbying capabilities.

### **2.3 The coastline: a commercial or military asset?**

The third example of potentially conflicting between economic and geopolitical interests is in the planning of the coastline. This can be illustrated by the case of Chile. The Chilean national ports system is a mix of three different sorts of ports: public port authorities with private operators, private ports open to public use and private ports owned by private companies (e.g. mining companies) that have exclusive use of the port. These different ports fall under the responsibility of different ministries, subject to different permits with different aims and operational logics. The Ministry of Defense gives out maritime concessions to private ports. The Ministry of Transport and Telecommunications deals with the public port authorities that give out port concessions that enable private terminal operators to conduct stevedoring activities in that port.

We are currently looking into the impacts of this system, but it is possible that the result of it may be a lack of coherence of the port system, where expansion of private port capacity seems to take place relatively regardless of the development of public ports. The risk of this might be port overcapacity, duplication of infrastructures, and the under-exploitation of scarce bays that could be used for commercial activities.

### **3. Conclusion**

Ports are strategic assets; this is almost a trivium. The strategic nature of port assets can be commercial but also of a nature that is more geopolitical and related to national security.

Although commercial and geopolitical interests might be neatly aligned, it is also possible that there are trade-offs for countries between following commercial and geopolitical interests.

From a commercial perspective countries might prefer involvement of global terminal operators in their ports, liberalised maritime cabotage and exploiting coastline for commercial cargo activities. From a more national security oriented perspective, one could be concerned about involvement of certain terminal operators owned by foreign states, by liberalised cabotage and by coastline planning in which the national security aspect is not taken into account.

However, it is difficult to generalise about these issues, much depends on local circumstances and specificities; and taking these into account into a rigorous and comprehensive analysis will help to identify under which circumstances commercial and security logics are conflicting or complementary.

## **Transport maritime, logistique et développement par Monsieur Michel SAVY, Professeur émérite, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe**

---

Le développement économique a une dimension mondiale. Le mot anglais "globalisation" désigne à la fois l'échelle géographique du globe et l'intégration globale dans un ensemble coordonné des systèmes d'information, de production et de commercialisation, de financement, de décision et, conjointement, de transport. M. Philippe Lamy, ancien directeur de l'OMC, disait couramment que la globalisation reposait sur deux outils de base : l'ordinateur et le conteneur. Les enjeux liés au transport maritime doivent désormais être abordés à ce niveau de globalité, sans perdre de vue les modalités de mise en œuvre des orientations arrêtées.

### **1. Le transport maritime, support et objet de la mondialisation**

Sans remonter à un passé plus lointain, on sait que les échanges internationaux croissent, depuis les années 1950, deux fois plus vite que la production mondiale. Ouverture des économies nationales aux échanges internationaux et mondialisation ne sont pas des phénomènes inédits, même s'ils se sont accélérés dans une période plus récente en accédant à un stade qualitatif nouveau.

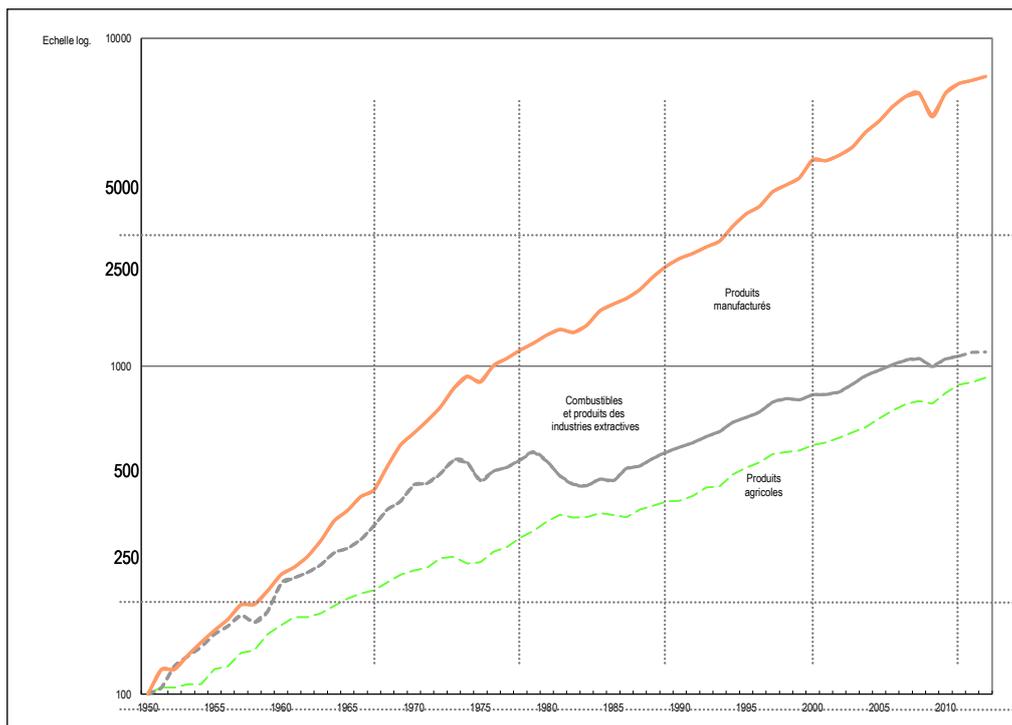
#### **1.1. Internationalisation, globalisation**

Les facilités de transport et de communication et la libéralisation des mouvements de marchandises et de capitaux ont entraîné le passage d'une économie internationale (les échanges s'effectuant entre les nations) à une économie multinationale et transnationale (les frontières des entreprises et des organisations productives ne coïncident plus avec les frontières des États). Chaque établissement de production occupe une position plus fine et plus intégrée dans la division globale du travail. Les échanges ne portent plus seulement sur des matières premières ou à l'inverse sur des produits finis, mais aussi sur des composants intermédiaires destinés à s'intégrer dans un produit fini réunissant des fournitures de diverses provenances. On passe de la même manière de la spécialisation à la diversification, variant les caractéristiques des produits et multipliant les variantes (les mêmes familles de produits sont alors échangées entre deux pays, dans les deux sens : certains Allemands achètent des automobiles japonaises, certains Japonais des automobiles allemandes). On considère qu'un tiers du commerce international est constitué de flux internes aux groupes internationaux, de filiale à filiale !

## 1.2. Volume et structure des échanges internationaux

Ces changements se sont manifestés par une modification structurelle des échanges mondiaux et donc une transformation du transport qui en est le support nécessaire, et notamment du transport maritime. Celui-ci achemine la majorité des échanges mondiaux, en termes de tonnage. Les mouvements terrestres internationaux (routiers, ferroviaires, fluviaux) ne sont cependant pas négligeables quand un océan n'y fait pas obstacle. Enfin le transport aérien, s'il n'achemine qu'un faible tonnage, transporte quelque 30% du commerce mondial mesuré en valeur.

Tout au long de la période 1950-2013, l'augmentation du commerce de produits agricoles et de produits énergétiques et miniers est soutenue, avec toutefois l'inflexion du premier " choc pétrolier " encore lisible aujourd'hui sur les graphiques. Mais l'augmentation des échanges de produits manufacturés est plus rapide encore. De 1950 à 2013, le commerce mondial de produits agricoles a été multiplié par 9, celui de produits miniers et énergétiques par 11 et celui de produits manufacturés par 76 ! Ces diverses catégories de marchandises requièrent des moyens de transport différenciés, y compris à l'intérieur du mode maritime.



**Évolution du commerce mondial par catégories de marchandises, 1950-2013**

**1950 = base 100, échelle logarithmique**<sup>30</sup>

### 1.3. Les marchés du transport maritime

Le transport maritime se divise ainsi en deux secteurs principaux : d'une part les diverses sortes de vrac, solides et liquides, d'autre part les "marchandises générales" dont une proportion croissante est conteneurisée. Les navires requis pour ces transports sont évidemment différents, mais la différenciation touche aussi le traitement portuaire et la desserte de l'hinterland terrestre, soit la chaîne de transport multimodale ou intermodale de bout en bout.

On observe également deux modèles d'organisation rigoureusement différents : d'une part, des dispositifs verticalement intégrés adéquats à une filière particulière, d'autre part des dispositifs horizontaux, transversaux aux filières et tirant leur force de leur capacité à regrouper, "massifier", des produits très différents. Dans le premier cas, l'activité du transporteur est étroitement liée à celle de ses chargeurs, voire à un chargeur particulier s'il remplit à lui seul la capacité d'un navire et décide des volumes et des rythmes de transport. Dans le second, la maîtrise du transport appartient au transporteur, chaque chargeur trouvant sa place dans une offre fixée à l'avance, par exemple pour expédier quelques conteneurs, mais pouvant en revanche mettre les différents transporteurs en concurrence sur un marché de services standards.

### 1.4. Configurations types d'organisation du transport

Mode d'organisation	Planification (type 1)	Marché (type 2)
<b>Cadencement</b>	à la demande	uniforme
<b>Gamme de chargeurs</b>	offre dédiée	clients multiples, mutualisation
<b>Réseau</b>	lignes, navettes	maillé, <i>hub and spokes</i>
<b>Service</b>	différencié	standard
<b>Productivité</b>	massification économies d'échelle	agrégation économies d'envergure
<b>Répétition</b>	récurrent et flexible	régulier et à dates fixes
<b>Régime, mode d'organisation</b>	compte propre	compte d'autrui
<b>Production et produit</b>	coproduction	standard ( <i>commodity</i> )
<b>Contrat</b>	pérenne, intégration	précaire, marché concurrentiel
<b>Coût de gestion</b>	coût de mise en place	coût de transaction
<b>Maîtrise du transport</b>	chargeur	transporteur

## 1.5. Globalisation du transport maritime

Les organisations de transport, les réseaux, doivent être à l'échelle des flux et des organisations de leurs clients chargeurs, et se globalisent elles aussi. Ce phénomène n'est pas, en soi, nouveau puisque le transport maritime opère, depuis plusieurs siècles, à l'échelle mondiale. Ce qui est nouveau est la taille mondiale des entreprises de transport, directement présentes dans les principaux pays du monde, et l'intégration (la globalisation) de leur organisation, multimodale et internationale. Certains armateurs, notamment pour le transport de conteneurs, disposent de leurs propres terminaux de manutention portuaire, de leurs filiales de transport terrestre intervenant avant et après le transport maritime. Ils n'opèrent plus de port à port, mais de porte à porte.

Au lieu de passer par le relai de partenaires, représentants et autres intermédiaires pour offrir un service de taille mondiale, les transporteurs de conteneurs dessinent et animent des réseaux intégrés. La morphologie caractéristique en est la figure du " *hub and spokes* ", c'est-à-dire du moyeu et des rayons d'une roue, avec des ports majeurs assurant les échanges intercontinentaux à partir desquels s'effectuent les dessertes régionales, par navires " *feeders* ". La gestion ne porte pas sur l'optimisation d'une ligne, mais d'un réseau multimodal complexe, formé d'arcs hiérarchisés et complémentaires connectés à travers les ports, et où l'optimum global n'est pas la simple somme des optimums locaux : le centre de décision doit être capable d'évaluer l'efficacité de l'ensemble et procéder aux arbitrages nécessaires des conflits entre intérêts locaux.

Techniquement, si les navires vraquiers n'augmentent plus guère leur taille, les porte-conteneurs continuent de grandir et les plus grands transportent aujourd'hui quelque 20 000 conteneurs de pieds (EVP), tandis que les canaux de Suez et de Panama augmentent aussi leur gabarit. Les ports capables d'accueillir ces navires géants sont moins nombreux, la polarisation des trafics s'accroît.

Sous l'angle financier, la concentration du capital atteint des niveaux inédits avec les fusions-acquisitions qui s'opèrent entre les plus grands groupes, lesquels s'associent en outre en "grandes alliances"<sup>31</sup> concurrentes et s'élargissent enfin en ajoutant à l'opérateur principal une nébuleuse de "partenaires" sous-traitants.

## 2. Du transport maritime à la chaîne de transport et à la logistique

### 2.1. Chaîne de transport

Les configurations où un transport s'effectuerait exclusivement par voie maritime sont rares. En serait-il ainsi, le transport maritime ne saurait fonctionner sans ports maritimes et forme un système complexe à acteurs multiples agissant chacun dans son rôle et selon sa logique propre : armateurs et leurs représentants, chargeurs et leurs représentants, manutentionnaires, commissionnaires, autorités portuaires, administrations, etc. Le bon fonctionnement dépend à la fois de la qualité de chacun des composants et de la qualité de leurs interrelations. Toute défaillance, retard, incertitude, se traduit par des coûts supplémentaires et une dégradation de la prestation d'ensemble. Ce caractère de système est encore plus prégnant quand on considère la chaîne de transport de bout en bout, y compris ses terminaisons terrestres et les nœuds de passage d'un mode à un autre. La complexité atteint un troisième niveau quand on considère que le transport est le cœur de l'activité logistique, mais ne peut plus être considéré de manière isolée.

### 2.2. Logistique et transport

Il faut rappeler ici les trois principales familles de définitions de la logistique, qui désignent : les opérations logistiques (opérations d'intervention matérielle sur les produits), la gestion logistique (le pilotage des systèmes de production et de distribution par le contrôle des flux de produits et d'informations) et enfin l'industrie logistique en émergence (les prestataires logistiques, *third party logistics providers* "3PL").

Les opérations logistiques couvrent les opérations de transport et tout un ensemble d'opérations statiques liées (manutention, emballage, entreposage, mais aussi empotage et dépotage de conteneurs, transbordement entre modes de transport, etc.). Le transport demeure le cœur des opérations logistiques et en représente le premier poste de coût, tandis que la plupart des grands prestataires sont issus du secteur du transport. S'y ajoute le traitement administratif des marchandises en particulier lorsque la chaîne comprend un franchissement de frontière (douanes, contrôle phytosanitaire, taxes diverses) et leur traitement commercial (impliquant les représentants du navire, de la marchandise, etc.).

Qu'il s'agisse d'opérations physiques ou de gestion des flux, le transport fait l'objet d'exigences nouvelles de coordination tout au long de la chaîne d'acheminement, avec une association "sans couture" (*seamless*) de l'ensemble des modes de transport utilisés. Dans la plupart des configurations, le transport de longue distance, qui semble l'essentiel dans un acheminement international, ne représente que la moitié, voire moins, du coût de transport total.

Le transport maritime est alors géré comme un maillon dans une chaîne plus longue, que les segments terrestres de cette chaîne soient gérés par les transports maritimes qui élargissent ainsi leur champ d'intervention au transport terrestre (*carrier haulage*) ou par les chargeurs ou leurs représentants (*merchant haulage*). L'efficacité du transport maritime et des ports maritimes se joue autant à terre que sur mer, dans leur capacité à convenablement desservir l'hinterland autant que la mer (*Voreland*).

Accueillir des activités logistiques statiques dans un port est dès lors un élément complémentaire à son activité strictement maritime. L'implantation d'entrepôts, de centres de distribution dans l'aire proche du port fidélise les armements maritimes dans leur mise en concurrence des ports disponibles. La présence d'activités logistiques est *a fortiori* nécessaire quand la zone portuaire devient aussi une zone industrielle, comme c'est le cas à Anvers, Rotterdam ou Tanger.

### **2.3. La logistique dans l'économie moderne**

L'économie moderne met la gestion des flux au cœur de son organisation, avec le souci permanent de diminution des stocks (qui ne sont plus considérés comme une sécurité, mais comme un fardeau), de flexibilité, d'adaptation plus souple à un marché plus concurrentiel et plus imprévisible. La logistique est, avec la production agricole et la fabrication industrielle, un facteur direct de compétitivité internationale.

La Banque mondiale calcule ainsi un Indice de performance logistique (LPI) pour quelque 160 pays du monde, pour une comparaison internationale publiée dans son rapport périodique *Connecting to Compete*. Alimenté par une enquête d'opinion auprès de commissionnaires de transport, il regroupe six indicateurs : efficacité des procédures douanières, qualité des infrastructures de transport, concurrence sur le marché du fret, qualité des services logistiques, faculté de suivre les envois en temps réel et enfin ponctualité des livraisons à destination, c'est-à-dire des éléments concernant l'ensemble de la chaîne logistique, associant acteurs privés et acteurs publics.

### **3. Les enjeux pour le Maroc**

Au fil des ans, on constate que le Maroc a fortement progressé dans le classement de la Banque mondiale (même s'il ne figure pas dans la dernière livraison, par la faute des commissionnaires qui n'ont pas été assez nombreux à répondre !), classement dont la mise à jour est en cours.

Le pays se présente comme une économie émergente, à la croissance substantielle, avec un fort mouvement d'exode rural et d'urbanisation, disposant d'une main d'œuvre jeune et souvent formée, d'un réseau d'infrastructures fortement renforcé au cours des dernières années, etc. Le développement associe étroitement dimensions nationale et internationale.

Les échanges avec l'Europe sont intenses, le Maroc ayant acquis un "statut avancé" dans son accord d'association avec l'Union. L'implantation d'usines automobiles alimentant le marché national mais exportant aussi une forte part de leur production (Renault et bientôt PSA) est emblématique de ce mouvement. Une logistique efficace, répondant aux standards internationaux et impliquant notamment toute la chaîne intermodale du transport maritime, en est une composante. Au plan intérieur, le développement de la logistique marocaine doit tenir compte d'un fort secteur économique dit "informel" qui joue à la fois un rôle social considérable mais qui, en tirant les prix vers le bas au détriment de la qualité de service et de la sécurité, fait obstacle à sa modernisation. La transition ne saurait être que progressive.

Les ports marocains, situés au croisement de deux grands corridors mondiaux (le flux Est-Ouest dans la Méditerranée, le flux Nord-Sud entre l'Europe et la façade occidentale de l'Afrique), peuvent développer leur activité de hub, de point de transbordement et recomposition des flux. Des activités logistiques pourraient opportunément se greffer sur ce point de rupture de charge, où la marchandise est provisoirement immobilisée et peut recevoir un traitement additionnel au transport.

Une autre tendance se renforce enfin, complémentirement : le rayonnement de la place marocaine comme point d'appui des entreprises internationales et des entreprises nationales vers le Maghreb, le Sénégal, la Côte d'Ivoire, etc. Ici encore, la logistique est pleinement partie prenante à ce mouvement, dans lequel des prestataires sont déjà impliqués.

Ces enjeux considérables font l'objet notamment de deux textes d'orientation politique : la Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 et la Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique actée dans un contrat-programme.

Comme dans tous les pays du monde, il convient de traduire les orientations de long terme dans des décisions et des actions effectives. "Le diable est dans les détails", dit-on. Cette expression venant, paraît-il, du philosophe allemand Nietzsche, n'a pas de contenu religieux, elle signifie qu'il faut modestement, opiniâtrement, régler les difficultés apparemment secondaires qui peuvent suffire à enrayer le fonctionnement d'ensemble d'une organisation, et plus encore le déroulement d'une réforme. Les meilleurs textes de lois et règlements ne valent que par leur application effective... La présente conférence s'inscrit dans ces perspectives.

## **Domination progressive de la logistique maritime par un oligopole de fait par Monsieur Bernard FRANCOU, Expert des questions maritimes**

---

Si les autoroutes de la mer continuent à susciter de nombreux espoirs du côté des armateurs et des acteurs portuaires car le soutien politique de l'Union européenne reste intact, de nombreux handicaps viennent entraver leur développement. De l'élargissement de l'UE à la nécessité de changer de combustible en passant par la hausse actuelle du prix des soutes, les freins au développement heureux d'un dossier visant à favoriser le report modal au détriment de la route sont encore nombreux. Après Tanger, Istanbul, Marseille, le colloque annuel de l'Institut méditerranéen des transports maritimes (Imtm) se tenait cette année à Naples. C'est donc bien loin des pays de la mer Baltique, qui furent le berceau dès 1933 des autoroutes de la mer, mais dans le pays même où l'on a vu naître le système des éconobonus que les divers intervenants ont tenté la semaine dernière de faire le point sur leur avenir en Méditerranée.

Pour le fervent défenseur du dossier, Jean-Marie Millour, directeur général du Bureau de promotion du short sea shipping en France (BP2S), qui a rappelé que le concept a été lancé en 2001 avec le Livre Blanc de la Commission européenne, le constat est sans appel : *"La route continue de progresser plus vite que les autres modes. Le coupable est l'élargissement de l'UE"*.

Dix ans après l'émergence du concept, hormis les services reliant l'Italie à l'Espagne et ceux reliant Trieste et Toulon à Istanbul, les lignes continuent d'avoir des difficultés à fleurir durablement en Méditerranée. Pour M. Millour, le grand défi qui se présente est le surcoût croissant du fuel, la nécessité de réduire la teneur en soufre à 0,1% et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le directeur général de BP2S est convaincu que le succès des liaisons à courte distance doit passer par *"des mesures contraignantes et une amélioration des superstructures"*. Pour sa part, le consultant maritime et portuaire Bernard Francou met l'accent sur une caractéristique : *"Aucune autoroute de la mer n'est un modèle unique. Certaines ont été créées à l'initiative des armateurs, d'autres ont été mises en place à l'initiative des transporteurs routiers"*. Ainsi, le napolitain Grimaldi a ouvert en 2003 une ligne Salerne-Tunis avant de créer en 2005 un service Tunis-Catane. La compagnie italienne a ajouté une corde à son arc en ajoutant un service reliant Civitavecchia à Barcelone.

Quant aux routiers, des groupements turcs ont créé des lignes reliant l'Europe occidentale à Istanbul (UN Roro pour relier Marseille et Trieste à Istanbul, et Und Deniz qui reliait Toulon à Tekirdag). De son côté, Paul Kyprianou, membre du groupe roulier à l'Association des armateurs européens (Ecsa), reste convaincu que, sur le Vieux Continent, les autoroutes de la mer ont le mérite de *"pouvoir éviter la traversée des Alpes, des Pyrénées et des Balkans, de réduire la pollution, les accidents de la route et la congestion"*.

Il est toutefois conscient que le concept européen se heurte à l'envolée du prix des soutes qui a une répercussion sur les coûts d'exploitation des navires. Selon le président de l'Imtm, Christian Scapel, le colloque sur les autoroutes de la mer s'est inscrit dans le droit fil de celui de Barcelone "où l'on avait apporté une définition à l'amodalité" du transport tout en prenant en compte les préoccupations environnementales des acteurs du secteur. Un avenir encore "confus et incertain". À Naples, on aura pu regretter que les participants clôturent les séances de travail sur une conclusion quelque peu désenchantée.

Selon Me Scapel, *"l'avenir ne semble pas radieux puisqu'un certain nombre de freins surgissent le long de la route"*. Quant à Bernard Francou, il estime : *"Le lendemain des autoroutes de la mer reste confus et incertain"*. Une des raisons de cette incertitude étant que "trop de vert tue le vert". En effet, selon le consultant, au chapitre des combustibles, le passage de l'Ifo 380 au Mgo devrait engendrer une perte de 2 à 5 points de compétitivité puisque les taux de fret subiront une hausse.

Il n'en reste pas moins que les autoroutes de la mer continuent d'intéresser les ports méditerranéens (tels le Grand Port maritime de Marseille pour lequel le transport maritime à courte distance correspond à son souhait de développer le secteur du transport roulier), les collectivités (la Région PACA a manifesté son volontarisme à cet égard) et d'autres armateurs que les spécialistes du roulant et du Ropax, lesquels assurent leur rentabilité avec des passagers lorsqu'ils n'ont pas de véhicules comme fond de cale.

# La stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030 par Madame Sanae EL AMRANI, Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

---

## 1. Le patrimoine portuaire marocain

### 1.1. Ports du Maroc

13 Ports ouverts au commerce extérieur : Nador, Al Hoceima, Tanger Med, Tanger-ville, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tan-Tan, Laayoune, Dakhla ;

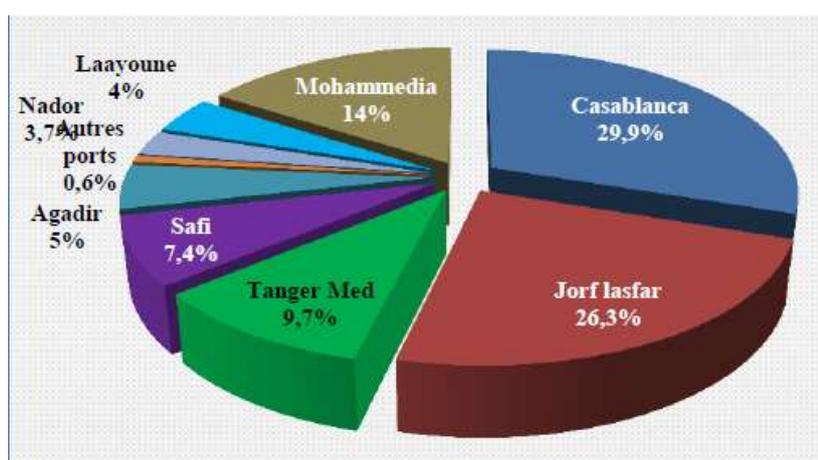
12 Ports de pêche à vocation régionale : Ras Kebdana, Jebha, M'diq, Ksar sghir, Assilah, Larache, Mehdiya, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya, Boujdour ;

9 Ports de pêche à vocation locale: Sidi Hssaine, Cala Iris, Chmaala, Fnideq, Ksar Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima, Imessouane ;

6 Ports dédiés à la plaisance: Saidia, Mar Chica, Kabila, Marina Smir, Bouregreg, Marina d'Agadir.

### 1.2. Activité portuaire en 2014

L'activité portuaire globale en 2014 représente : 115,1 MT de marchandises, dont 30,9 MT en transbordement ; 4 millions passagers, dont 418.234 croisiéristes ; 1,4 MT de produits de la pêche et plus de 24 000 escales de navires.



Répartition du trafic domestique par port en 2014

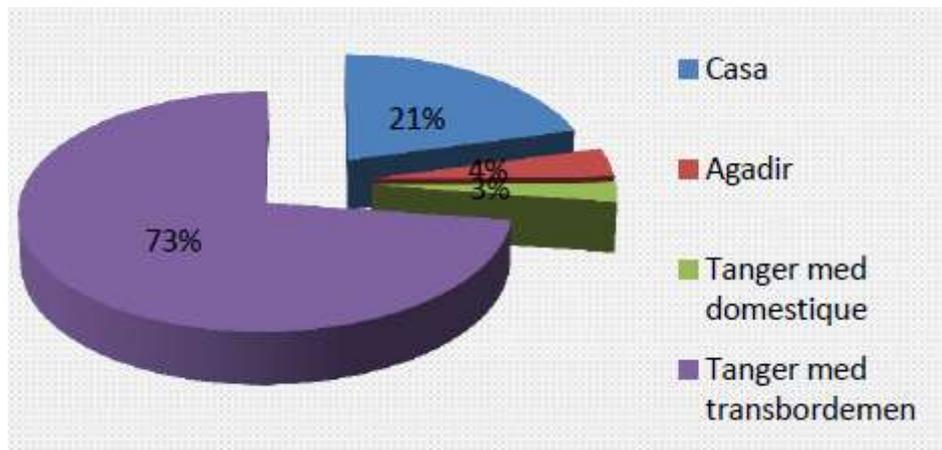
## Trafic conteneurs en 2014

Trafic domestique en EVP : Import: 555.658 ; Export: 559.750, soit un total de 1.115.408

➔ + de 5,7% par rapport à 2013

Trafic Transbordement en EVP : Conteneurs chargés: 1.499.587 ; Conteneurs déchargés: 1.469.995, soit un total de 2.969.582

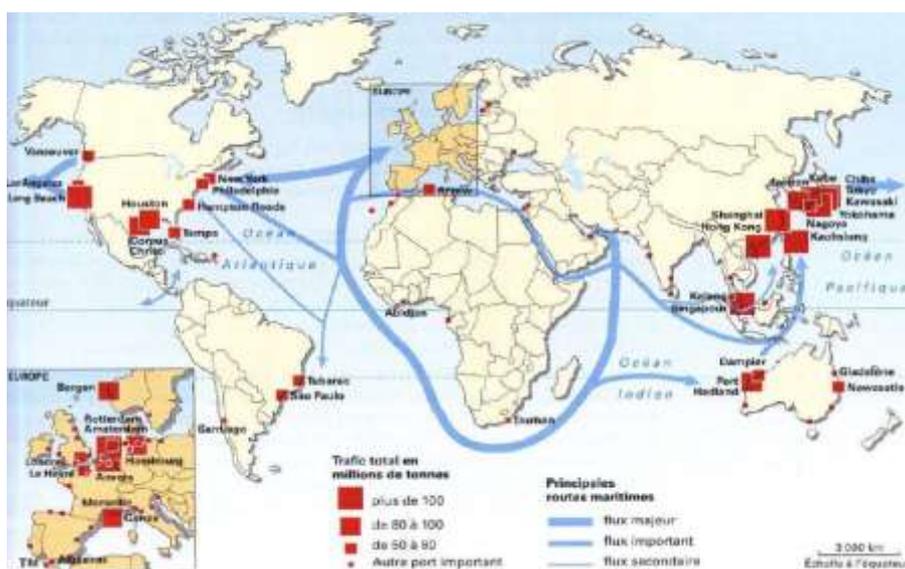
➔ + de 20,2% par rapport à 2013



Répartition du trafic conteneurs par port en 2014

## 2. La Stratégie Portuaire Nationale à l'Horizon 2030

### 2.1. Contexte et enjeux



Position stratégique du Maroc au croisement des principales routes maritimes

90% des échanges commerciaux internationaux sont maritimes, 7,5 Milliards de tonnes de marchandises passent par les ports et 17 millions de croisiéristes, dont 30% sont européens.

Notons que les plus grands ports sont situés au niveau de l'Asie de l'est, l'Europe et l'Amérique du Nord d'une part. D'autre part, plus de 750 Millions de Tonnes de marchandises passent par les ports africains.

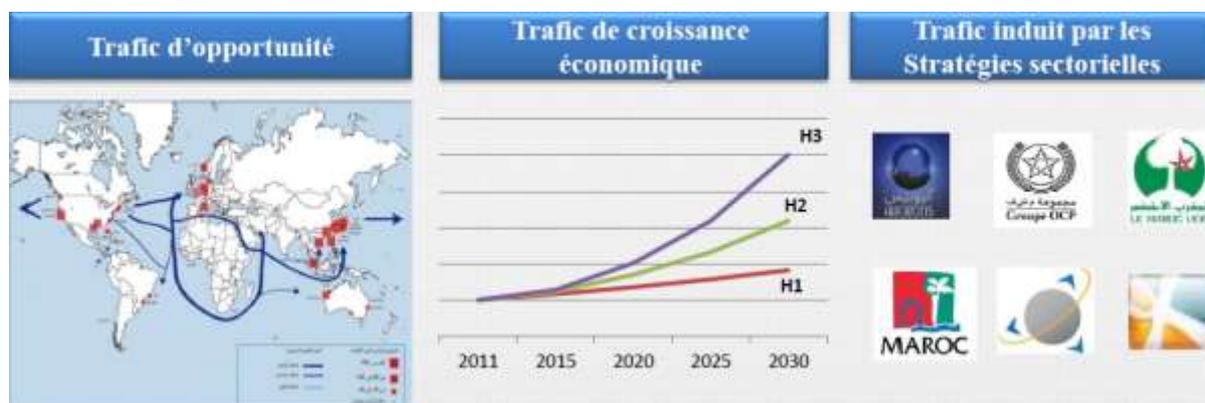
## 2.2 Objectifs et vision

Le Maroc vise à disposer d'ici 2030 des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteurs du développement régional du territoire... il vise également à mobiliser les acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen.

En termes d'objectif, le Maroc vise à soutenir les dynamiques économiques, à contribuer aux équilibres régionaux et favoriser le développement social et humain et à saisir une part du marché du commerce et du tourisme international maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique

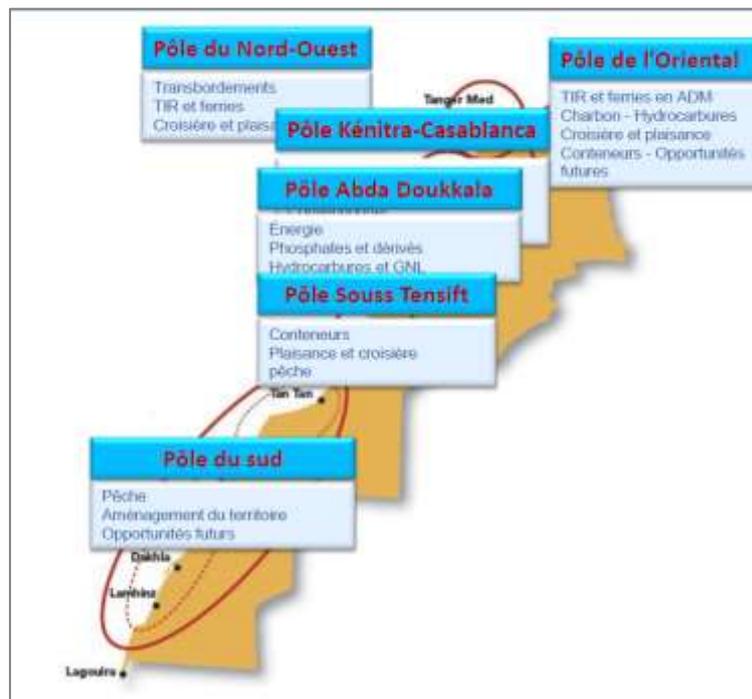
## 2.3 Méthodologie adoptée

**Approche prospective à l'horizon 2030, basée sur trois types de trafic :**



Approche participative orientée vers le client portuaire (OCP, ONEE, ONICL, ONP, Opérateurs privés...)

## 2.4. Les pôles portuaires et leurs vocations



## 2.5. Principaux axes de la SPN 2030

### Grandes extensions :

- Port de Mohammedia
- Port de Casablanca
- Port de Jorf Lasfar
- Port d'Agadir
- Port de Tarfaya

### Intégration des ports dans leur environnement urbain

- Tanger-ville
- Casablanca
- Safi-ville
- Kénitra-ville

### Construction de nouveaux ports

- Port de Nador West Med
- Port de Kénitra Atlantique
- Nouveau port vraquier de Safi
- Port énergétique de Jorf Lasfar
- Port de Dakhla Atlantique

### **3. Conclusion**

Afin de pouvoir suivre la mise en œuvre et ajuster les investissements prévus dans le cadre de la SNP 2030, dont la planification est restée ouverte, il est primordial d'assurer une veille stratégique permanente. Quatre indicateurs ont été définis pour ce faire :

1. Indicateurs de "saturation" des terminaux portuaires
2. Indicateurs d'évolution des stratégies sectorielles
3. Indicateurs d'opportunités économiques externes
4. Indicateurs "politiques" relatifs à l'aménagement du territoire



## **Session 3 : Dimension juridique et réglementaire**



## **Geostrategic Focus Series: Mediterranean Migration Crisis: Realities & Challenges by Madam Ellen WASILYNA, Présidente de l'Observatoire Géostratégique Maritime International**

---

The terrorist attacks on November 13, 2015, indeed a wake-up call for France, may have brought us back from a welfare state to a warfare state, even as we were witness to the decline in defense spending in the West, due to the financial crisis and bulging deficits, increased social expenditures and rising unemployment in the face of a greying population.

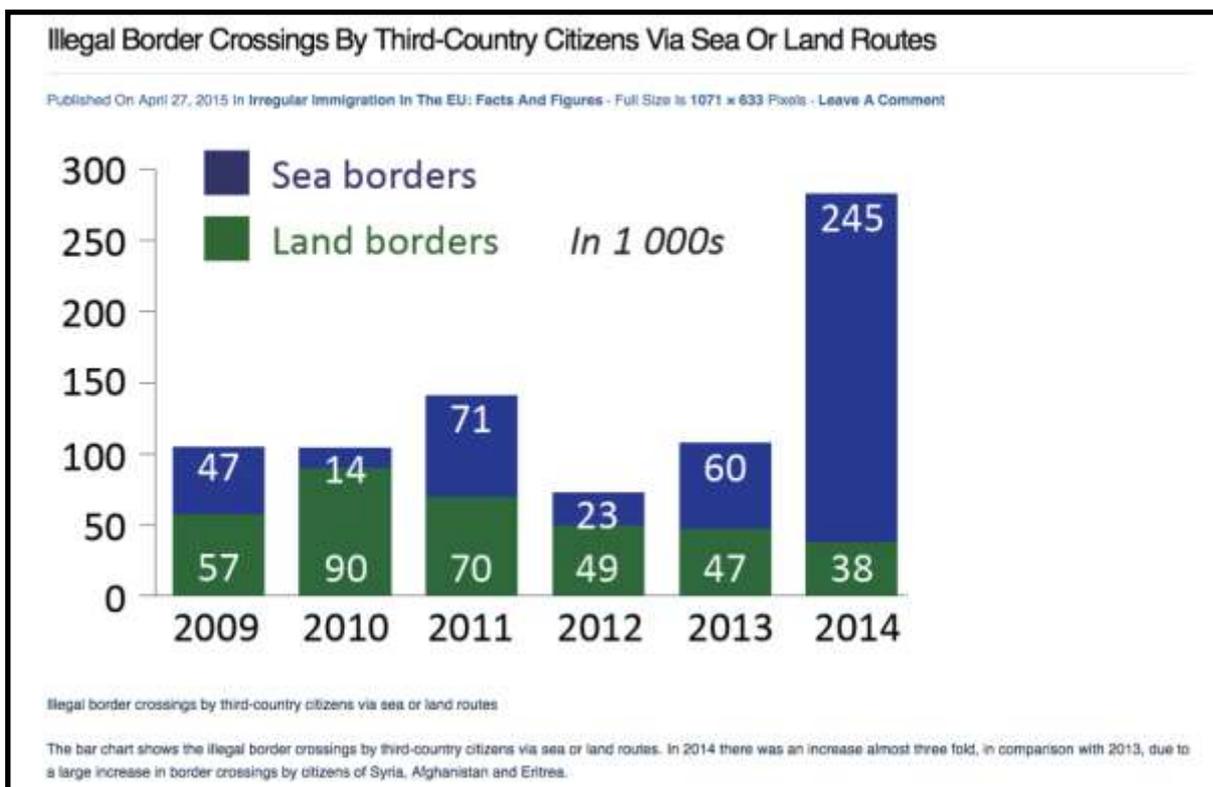
Is globalization threatening democracy and security, where modern technologies, instant transmission of communications and personal data expose States to the worst means of computer piracy, terrorist attacks, infiltration and distribution of energy resources or chemical substances by everyday means of transport and transmission?

We have had to adapt to asymmetric menaces and strengthen our alliances, coupled with the use of new technologies, new military doctrines, such as the "Strategic Concept" of NATO defined in 2010. The 12<sup>th</sup> Secretary General, Anders Fogh Rasmussen, encouraged the allies to invest in "key capacities" to reinforce collective defense against ballistic and cyber-terrorist attacks.

Europe needs not only to ensure the stability in its internal affairs, but also in its immediate neighborhood, thus enlarging the security zone on its immediate borders. Europe needs to take an active part in reinforcing an international order governed by the principles of multi-lateralism, good governance, transparency, social responsibility and the exchange of good practices, capacity building, monitoring, evaluations and peer reviews. The Criteria of Copenhagen, in a word.

The EUROMED partnership, which is also called the Barcelona Process, was created in 1995 in Barcelona at the initiative of the EU and 10 littoral States on the Mediterranean Sea (Algeria, Palestinian Authority, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Morocco, Syria, Tunisia and Turkey). Albania and Mauritania joined the organization in 2007, while Libya, which has observer status since 1999, normalized its relations with the UE in 2004, but has suspended those relations since 2011.

The principal themes of EUROMED are peace, security and prosperity. Euro med was founded on mutual exchange, such as free trade and immigration and has joined the fight against terrorism. And the EU gave its financial support to the organization to the tune of 16 billion Euros from 1995-2007. These ten States mentioned above benefited from an additional two billion Euros through the MEDA program of the European Investment Bank (EIB).



It was underlined in a conference held in Paris on June 18, 2013 in Paris at the EU representation office, that a common European border cannot replace national responsibilities of controlling immigration. How can EU countries safeguard their borders from piracy, trafficking and migration? We can break down migration into three categories: 1) economic immigration; 2) refugees; 3) asylum seekers. The EU must resign itself to accept legal immigration, to allow migrants to leave their country and emigrate to Europe, allowing them to pass through the legal channels of immigration; if not, many of them will try to enter Europe through the asylum mechanism.

Since the creation of the Schengen Space, which guarantees the free circulation of people and goods is controlling the EU borders the most appropriate way to control and regulate migration flows? Marie-Christine Vergiat, European Socialist Deputy, of the sub-commission of Human Rights, spoke of the Lisbon Treaty and the security drift and remarked that the EU externalises migration influxes to those countries which do not respect human rights, such as Libya, and Tunisia under their former leaders. She also underlined the fact that if these countries did not take back their citizens, they would no longer receive financial aid.

Antonio Vitorino, former European Commissions of Interior Affairs, reminded us that the EU's population is aging and that we need immigration, which would require more migratory flexibility, such as exists between Morocco and Spain, and that would require a political response. Should not the EU liberalise its visa conditions by a decision taken by the Foreign Affairs Ministry? A dialogue with third party countries should be opened, with Turkey, for example, that lets its citizens and other migrants pass through its territory and enter Europe.

So how should the EU deal with the lucrative business of trafficking, which generates annual revenues of approximately €7 million?  
Where is the equilibrium point between Security, Liberty and Democracy?

Which brings us full circle to the subject at hand, “Les Enjeux des Espaces Maritimes” debated at the Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES) in Rabat, Morocco, following the Valletta Summit in Malta that took place on November 11-12, 2015, where the objectives of the European Union were on five specific areas (source : [consilium.europa.eu](http://consilium.europa.eu)) :

- addressing the root causes by working to create peace and stability and economic development
- improving work on promoting and organising legal migration channels
- enhancing the protection of migrants and asylum seekers, particularly vulnerable groups
- tackling more effectively the exploitation and trafficking of migrants
- working more closely to improve cooperation on return and readmission

### ***PART ONE: REALITIES on a regional scale***

The Mediterranean is currently experiencing an extremely grave crisis: its southern shore is an arc of instability linked with armed group clashes and vast swathes of economic under development. This situation creates a strong draw, a magnet for illegal activity of all sorts. And the most worrying of all is the emigration phenomenon towards the North shore. In 2014, the numbers beat all records in terms of individuals making the crossing to Europe by sea (approximately 207,000), as well as the number of deaths or disappearance at sea (approx. 3,500).

Jean-Paul Pancraccio<sup>32</sup> suggests that there are two essential points that stand out: first, this migration pressure will only grow, which will test the cohesion of the littoral countries, the future economic perspectives for their youth and of course the relations amongst these countries is of the utmost importance in these turbulent times. Secondly, the present migration pressure can not be diminished, solved only from a security approach. And the European Union has to roll up its sleeves and get involved in a long-term, global approach, one that treats the problem at its core.

It has been suggested that France could promote a specific convention for the Mediterranean Sea, to compliment the UNCLOS (United Nations Convention of the Law of the Sea), that does not have a notion of migrant trafficking. Several dispositions exist in the Additional Protocol III of the Palermo Convention adopted in 2000, not specifically applicable to the Mediterranean space and continue to be a blockage for obtaining the authorisation to act on the high seas vis-à-vis a boat flying a flag on the high seas.

All of these measures will help meet security objectives in the short term to deal with illegal immigration and the traffickers/smugglers. This should be the priority, to dissolve the criminals that organise the crossings, in coordination with transit countries. These measures will be much more effective if they are managed and organised bilaterally with the EU to stem the flow of migrants. And there should be integral approach for both legal and illegal migrations regarding delivering visa, departure and welcoming shelters, discouraging illegal migration techniques.

And the whole chain of security forces should be involved, from the police, the gendarmerie and the Navy. They should also involve the cultural domain, exchanging personnel in trainings in schools, in immersion and via their attachés and liaison officers. And there should be a vibrant technical cooperation that's should benefit both sides of the Mediterranean. The security forces should be more involved, implicated in controlling and patrolling their borders, using a border closure as a dissuasion to allow the State to fight effectively against illegal migration and to be credible vis-à-vis its citizens. It will be necessary to invest in personnel and equipment in this regard.

Contrary to the measures taken to fight piracy mentioned above, no measures as of yet have been taken to fight trafficking of migrants on the high seas, which makes it almost impossible to catch and arrest the criminals.

The Additional Protocol of the Convention of Palermo against organised transnational crime deals with the illicit trafficking of migrants, but remains the exclusive competence of the vessel, except to negotiate agreements of the transfer of competence permitting the repression of the traffickers by the State interceptor. By the way, nothing allows pursuing the State of the vessel complacent to illegal immigration from their own territory or those that don't accept the return of persons saved.

The Geneva Convention, integrated into the constitutional law of the European Union, is the legal basis of the European asylum system, privileges the derivative of European law. Different statutes were created by the European law to guarantee the effectiveness of the international principal of no return. The subsidiary protection, which, by definition, applies to people not being able to benefit from the main protection, which is the statute of a refugee, amplifies the domain of international protection against the refusal to entry. The Convention considers that any person potentially menaced by a war situation or generalised violence in his own country, could benefit from a protection founded on humanitarian considerations and apart from his right expressed in the Geneva Convention.

The principal of no refusal, as applied within the EU means:

- the migrants are protected against a forced return to their country of origin;
- If they are intercepted at sea, the State flying the flag on a vessel intercepted must ensure against the risk of return and that the migrants benefit from legal protection in the country where they arrive.

So how can the EU defend its external borders so as to fight against terrorism, slavery and illegal immigration?

In the Lisbon Treaty, Article 79 has three objectives:

- Ensure an efficient management of migration flows;
- Guarantee a fair treatment of citizens from other countries that are residing legally in European countries;
- Prevent and sanction illegal immigration and human trafficking.

So how can the European Pact (September 24, 2008) on immigration and asylum apply here? Immigration policy being a domain for a sovereign state to decide, the EU has established several norms, that the European member countries were invited to reach by 2010 and 2012, but which have not as yet been reached, at least as far as asylum is concerned.

## ***SECOND PART: CHALLENGES on a global scale***

So what can the UN Security Council do to tackle the above mentioned humanitarian and security challenges in the maritime space? No more than 25 Security Council resolutions since 1966 have authorised the enforcement of embargoes, cargo verification, and boarding foreign flagged vessels on the high seas.

Transnational trade and cargo are intimately linked to national security interests. We cannot be entirely surprised that the UN has focused on maritime security to support broader security concerns.

The general principle of exclusive flag state jurisdiction, articulated in the Law of the Sea Convention, is not absolute, and several exceptions exist, including UN Security Council Resolutions.

This era began in the 1990's with UNSCR resolution 665 (1990) becoming a landmark decision that came to be considered a reference for the next 25 years of UNSC action to come. This resolution provided expanded interdiction authority. NATO's Operation Sharp Guard challenged thousands of ships, stopping 803, and diverting 176 ships for inspection, resulting in the detection of 9 violations of Security Council Resolutions.

The Search and Rescue Convention (SAR), as well as the Salvage Convention (SOLAS), the UN Convention against Transnational Organised Crime and the aforementioned Palermo Protocol, all allow the UNSC to take immediate action. No more than 25 SC resolutions since 1966 have authorised embargos, cargo verifications and boarding foreign flagged ships on the high seas.

And what about the flags of convenience? The vessel carrying a flag is only subject to the jurisdiction of the country wherein the vessel is registered, making it difficult to conduct to hold accountable those who commit illicit acts on the high seas.

Brian Wilson<sup>33</sup> suggests that there are four general categories of maritime-focused Security Council resolutions:

- Authorization to enter the territorial sea of a coastal state: The Somalia counter piracy model (in varying forms from 2008-2014), based in part on a request from the coastal/affected State, where authorization is provided to enter the territorial sea along with, potentially, entry into the country, along with authority to scuttle a vessel engaged in illicit or proscribed activity;
- On the high seas, Flag State consent not required: Boardings (or blockading or diverting) of vessels are authorized without flag state consent, generally similar to Resolution 1973 (2011) on Libya, though such action may occur only when reasonable grounds exist to suspect the proscribed conduct;
- On the high seas, Flag State consent to be sought, though not required: The hybrid construct of Resolution 2182 (2014) on Somalia, where flag state consent is to be sought ("good faith effort") prior to boarding vessels suspected of engaging in proscribed conduct, but if authorization is not obtained (as opposed to the request being denied), then a boarding – and potentially, seizure – may occur; and
- On the high seas, Flag State consent required: Boardings or enforcement action are authorized only with flag state consent, comparable to, among other resolutions, 1874 (2009) on North Korea and 1929 (2010) on Iran.
- Authorizing action within a State's territorial sea without the coastal state's consent, for example, would represent an extraordinary action.

As 90% of all international trade traffic takes place on the seas, it is quite naturally that the UN has been concerned and implicated in decisions regarding the national security interests of the 194 member countries, articulated in Chapter VII, articles 39, 41, 42 of the UN Charter, binding to all member states. The UN Charter article 103 provides: *"In the event of a conflict between the obligations of the Members of the United Nations under the present Charter and their obligations under any other international agreement, their obligations under the present Charter shall prevail."*

To put a light on maritime-focused resolutions, which began with UNSCR 665 in 1990, here are some key resolutions on which were voted to stave criminal activities by interdiction on the seas: that concern the Mediterranean arena and are noteworthy:

1990 : UNSCR 665 (Kuwait) : provided expanded interdiction authority while not including explicit details best left to naval commanders and national-level/task force direction.

2006: UNSCR 1816 (Somalia). "entry into the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law..."

2008: UNSCR 1874 (N. Korea). "all Member States to inspect vessels, with the consent of the flag State, on the high seas, if they have information that provides reasonable grounds to believe that the cargo of such vessels contains items the supply, sale, transfer, or export of which is prohibited..."

2009: UNSCR 1929 (Iran). "to inspect, in accordance with their national authorities and legislation and consistent with international law, in particular the law of the sea and relevant international civil aviation agreements, all [proscribed] cargo to and from Iran, in their territory, including seaports..."

2014: UNSCR 2146 (Libya). This resolution authorized member states to conduct high seas inspections of specifically designated vessels only after seeking the consent of the vessel's flag state, but did not explicitly require consent prior to a boarding.

2014: UNSCR 2182 (Somalia). Ensure implementation of the arms embargo on Somalia and the charcoal ban, called on States to inspect, "without undue delay, in Somali territorial waters and on the high seas off the coast of Somalia extending to and including the Arabian Sea and Persian Gulf

2015: UNSCR 2216 (Yemen). "to inspect, in accordance with their national authorities and legislation and consistent with international law, in particular the law of the sea and relevant international civil aviation agreements, all cargo to Yemen...on the high seas...if the State concerned has information that provides reasonable grounds to believe the cargo contains" proscribed items.

2015: UNSCR 2240 (Mediterranean Migration Crisis) was approved to address the Mediterranean Migration Crisis. There are three parts to the operational elements of this resolution, valid one year:

Inspections are authorized on the high seas (outside of the 12-mile territorial sea) off the coast of Libya, provided there are reasonable grounds of migrant smuggling and “good faith efforts” are made to first contact the flag state for consent; (2) Disposal of vessels involved in migrant smuggling or human trafficking interdicted is authorized only if “in accordance with applicable international law;” and (3) Member states may “use all measures commensurate to the specific circumstances...” in confronting migrant smugglers consistent with “international human rights law.”

It is evident that the challenges are immense and the maritime space vast; but what is also evident is that there must be coordination and information sharing between national and supra-national organizations, as well as intelligence sharing, which must become seamless across borders.



Will we see more private actors on the scene, such as MOAS (Migrant Off-shore Aid), a charity organization based in Malta and acting in the Aegean Sea, which has saved 11,675 lives at this writing in 2015?

## **L'évolution du droit maritime en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement par Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur universitaire, Membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris CAMP**

---

La surveillance des activités humaines en mer s'entend comme l'appréciation de l'ensemble des éléments constitutifs et environnants ces activités. En effet, elle procède de la collecte et de l'interprétation de tous les éléments, matériels notamment, permettant une observation contextuelle de leur déroulement. Pour autant, la surveillance maritime répond à des exigences et vise la protection d'intérêts divers. La surveillance est en effet un concept protéiforme, dont les contours dépendent tant de l'activité visée que des objectifs qu'elle poursuit : la surveillance de la navigation dans la corne de l'Afrique ne peut être définie de la même manière que la surveillance des activités de pêche au large des côtes bretonnes.

Chaque activité maritime requiert dès lors une surveillance qui lui est propre, non transposable à une autre activité, quand bien même celle-ci ressortirait également de la sécurité ou de la sûreté maritimes. Les menaces et les risques liés à une activité maritime peuvent être identiques à ceux d'une activité tierce, sans pour autant induire une surveillance identique aux plans opérationnel et juridique. Pourtant, certains types de surveillance se recoupent du fait qu'elles visent une même zone maritime.

La surveillance de la pêche au large des Seychelles par exemple implique la prise en considération d'une menace pirate en perpétuelle évolution. Dès lors, la surveillance des navires de pêche implique une surveillance des activités pirates alentours. La mise en place de mesures de protection devient nécessaire, à l'instar de l'embarquement de fusiliers marins de la Marine nationale française pour les navires sous pavillon français ou d'équipes de protection embarquées pour les navires sous pavillon espagnol. En outre, la pratique même est transformée : le chalutage en bœuf devient obligatoire, les navires ne peuvent être en action de pêche qu'en journée.

Se recoupant dans certaines zones, les différents types de surveillance n'en sont pas moins distincts, du fait des finalités poursuivies différentes et des acteurs concernés. Alors que la surveillance de la navigation dans les dispositifs de séparation de trafic (DST) vise à prévenir ou amoindrir les conséquences dommageables d'une collision, la surveillance de la pêche maritime vise elle, pour ce qui ressort du cadre juridique européen, le contrôle du respect des règles de la politique commune de la pêche.

Pourtant, là encore, ces deux types de surveillance peuvent être intimement liés, en raison notamment des activités de pêche dans ces DST. De plus, pour ce qui concerne la France, les deux types de surveillance sont mis en œuvre par les mêmes entités de surveillance. Les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ont en effet pour missions la surveillance du trafic maritime, la détection des pollutions en mer et la coordination du contrôle de la pêche maritime. Ainsi, même si le concept de surveillance des activités humaines en mer révèle une multitude de pans, celui-ci semble procéder à une fédération des missions de surveillance.

Le phénomène de privatisation de la surveillance tempère cependant cette vision unificatrice. Les sociétés privées de surveillance, telles que les sociétés de routage, ont initialement été créées aux fins de conseil du capitaine. Celles-ci en pratique sont véritablement de nouveaux acteurs de la surveillance maritime et visent, dans une certaine mesure, à améliorer la sécurité de la navigation par le conseil des meilleures options de route au regard de la météorologie par exemple. Mais elles ont également vocation à améliorer le rendement commercial de l'expédition. Elles sont en effet à l'origine d'injonctions en matière de route ou de vitesse optimales, ce qui induit une transformation des pouvoirs du capitaine.

Qu'ils interviennent en matière de navigation ou commerciale, ces pouvoirs sont substantiellement modifiés alors même que le régime de responsabilité du capitaine n'a pour l'heure aucunement évolué. L'étude de la surveillance des activités humaines en mer traduit en outre un phénomène de technicisation de ses modalités, conduisant à une réflexion sur l'automatisation des procédures. L'électrification des phares en offre un exemple concret.

Le Droit et la Technique sont des objets d'étude passionnants dont les interactions offrent l'occasion d'apprécier l'évolution des caractéristiques mêmes de l'Homme et de son environnement de vie. Les sphères juridique et technique interagissent, sans pourtant jamais se confondre, révélant une impossible fusion des deux. Le Droit, démonstrateur des valeurs et des normes d'une Société, remplit alors un rôle essentiel à la pérennité d'un système social sous influence technique.

Le juge, agissant en sa qualité de gardien de l'ordre social, intègre les avancées techniques, prend acte de leurs évolutions tout en protégeant les valeurs fondatrices de la société. *"Soumettre la science au droit : voilà un programme propre à mettre en route une véritable croisade. Pareil projet d'un contrôle social de la science, bien qu'il ne soit guère nouveau, a de beaux jours devant lui".*

Dès lors que sont envisagés les rapports du Droit et de la Technique, nul ne doute en effet que la tâche est complexe voire insoluble. La perspective de résoudre définitivement une telle problématique, d'intérêt général, ressortira de l'utopie aussi longtemps que l'Homme continuera de créer, d'inventer et d'innover. Aussi convient-il de considérer les prochaines réflexions sous le seul angle de leur valeur contributive. La mer est, depuis des temps immémoriaux, un espace dans lequel l'Homme n'a pu évoluer que grâce à sa créativité, son inventivité et son désir toujours croissant de l'explorer et d'en exploiter les ressources. La navigation et la pêche ont en effet *"toujours été au cœur des activités humaines en mer"*.

Les découvertes techniques de plus en plus nombreuses ont servi des intérêts, d'abord principalement étatiques puis privés, en perpétuelle évolution. Le gouvernail, l'aiguille aimantée ou encore les calculs de marée ont été dédiés à la mobilité en mer et ont mené les recherches vers des contrées techniques jusqu'alors inexplorées. Les applications de la Technique deviennent les garantes de la réussite des expéditions. La domination des mers, outre l'intérêt qu'elle présente dans les relations interétatiques, permet d'exploiter de nouvelles ressources, faisant naître de nouveaux besoins. La création d'espaces maritimes, aux statuts juridiques déterminés au plan international, rappelle la volonté initiale de s'approprier les ressources d'espaces particuliers.

Ainsi sont d'ailleurs nées la mer territoriale ou encore la Zone Economique Exclusive lors de la Convention de Montego Bay, encore aujourd'hui sous le feu des projecteurs, auxquelles se sont ajoutés bien plus tard des espaces spéciaux aux fins de protection de l'environnement et des ressources halieutiques comme le montre l'exemple des aires marines protégées. La détermination de tous ces espaces maritimes particuliers révèle des traits qui caractériseront plus tard les modalités, notamment techniques et la finalité de leur surveillance.

Les menaces, d'origine anthropique, et les risques, d'origine environnementale, nécessitent une adaptation du moyen de transport maritime et de la manière dont sont gérés le chargement, le voyage en mer et le déchargement des marchandises par exemple.

Connaître les menaces et les risques à un instant  $t$  ne permet cependant pas d'élaborer le système parfait à l'instant  $t+1$ , assurant une sécurité et une sûreté idéales : risques et menaces naissent et se transforment au gré des pratiques. La nature évolutive de la menace et du risque conduit ainsi au constat d'une impossible technicisation des gestions, surveillance et contrôle absolues de la menace et du risque. La voie technique entraîne au surplus de nouvelles contraintes : les systèmes techniques font naître de nouveaux risques et menaces alors même qu'ils sont originellement dédiés à améliorer la sécurité et la sûreté. La gestion technique des dangers fait elle-même naître de nouveaux dangers.

Afin de justifier la finalité sécuritaire de ces nouvelles pratiques de surveillance et de contrôle, les juges redéfinissent, ou précisent selon les cas, les concepts juridiques des éléments caractérisant la vie en société. Ainsi dans le cas des radars routiers, la voiture personnelle d'un individu devient un lieu public.

En effet, *"dès lors qu'un conducteur d'un véhicule automobile se trouve derrière une surface vitrée et sur la voie publique, il ne peut être considéré comme étant dans un lieu privé devant être protégé à ce titre"*. Pourtant, sans l'intervention d'un système technique dédié à une capture d'image aux fins de sanction, la voiture serait restée le *"lieu privé auquel on ne peut porter atteinte"*.

Partant, la transformation technique du quotidien de l'Homme appelle à une évolution des principes de droit le régissant. La fiabilité apparente des systèmes entraîne un changement de conception de ce qui est réalisable. La sphère juridique suit cette dynamique : l'obligation de moyens devient aux yeux du contribuable, du citoyen, du patient... une obligation de résultat.

Les règles de droit se technicisent. La pratique de la normalisation technique influe sur la formation même des règles de droit. L'élaboration du droit aérien illustre à merveille la création de règles de droit, internationales, par des comités d'experts parfois bien éloignés de toute considération juridique.

## **Le Maroc et la Convention de Montego Bay sur le Droit de la mer, par Mohammed Zakaria ABOUDDAHAB, Professeur Universitaire, vice-Doyen de la Faculté des Sciences juridiques, économiques et sociales Agdal-Rabat, Université Mohammed V de Rabat**

---

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 km carrés. Et l'un des principes juridiques de 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 XVIII<sup>ème</sup> 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 Etats dans ces espaces, notamment ceux de navigation et d'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 donne<sup>34</sup>.

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, et ce 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 prenant 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.

## **1. 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 1982<sup>35</sup>. 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 d'un tribunal international de la mer dont le siège est à Hambourg<sup>36</sup>. Aux termes de l'article 21 du Statut 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 international<sup>37</sup>. 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 de 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). Cette résolution a qualifié de «Patrimoine mondial» le fond des mers et des océans situé au-delà des limites des juridictions nationales.

La troisième conférence sur le droit de la mer est organisée par l'ONU entre 1973 à 1982. Elle aboutit donc à l'adoption à Montego Bay (Jamaïque) de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) le 10 décembre 1982. Si son entrée en vigueur n'a eu lieu qu'en novembre 1994, ce n'est qu'après y avoir introduit une 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. Il s'agit de :

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

A cela s'ajoute les principes importants définis dans la Convention comme le principe d'équidistance et le principe de l'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 équitables*"<sup>38</sup>.

## 2. 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, historique...<sup>39</sup> 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, en considération de son statut « géo-maritime » privilégié. Cette dynamique se conjugue à plusieurs processus impulsés par le Royaume comme l'adoption du *Plan Halieutis*, la construction du Port Tanger Med et le lancement d'autres, dont tout récemment celui de Dakhla...<sup>40</sup> 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 structuration*"<sup>41</sup>. En outre, le Maroc a adopté des textes législatifs et réglementaires en rapport avec sa juridiction maritime. Il en est ainsi du dahir en date du 8 avril 1981 portant promulgation de la loi n° 81 instituant une ZEE de 200 miles marins aux larges 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 démarche 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'accord<sup>42</sup>.

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'application<sup>43</sup>.

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 d'optimisation de son potentiel maritime que ce soit en Méditerranée ou en Atlantique : aménagement de plusieurs stations balnéaires, lancement du *Plan Halieutis*, construction de plusieurs ports en eau profonde...

Ces multiples chantiers, une fois achevés, doteront le Royaume de 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 d'affiner sa compréhension de cet important instrument juridique à vocation multilatérale, surtout dans un esprit de «prospective juridique».

## Recherche et Assistance en mer : Cas de la Méditerranée par Madame Khansa LAGDAMI, Expert-chercheur à l'Université Maritime Mondiale

---

### 1. Les opérations de recherche et de sauvetage en mer

Le mouvement par mer de migrants et de réfugiés n'est pas un phénomène nouveau. Depuis longtemps et dans toutes les régions du monde, des personnes désespérées risquent leur vie dans des mers, souvent agitées, à bord d'embarcations précaires. Certaines d'entre elles risquent leur vie en pensant améliorer leur situation économique, d'autres le font à la recherche d'une protection internationale contre les persécutions, les guerres, ou d'autres menaces à leur vie, leur liberté ou leur sécurité.

Les réfugiés et les migrants placent leur vie entre les mains de trafiquants de vies humaines sans scrupules. En effet, outre les conditions dangereuses dans lesquelles ils sont transportés, un grand nombre de ces individus, plus spécialement les femmes et les enfants, sont confrontés aux abus et à la violence au cours de leur périple.

Selon le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), plus d'un million de réfugiés et de migrants fuyant leur pays d'origine sont arrivés en Europe par la mer Méditerranée durant l'année 2015, le plus souvent en Grèce par la mer Egée en provenance de Turquie. Par ailleurs, le nombre de personnes qui ont fait la traversée d'Afrique du Nord vers l'Italie a légèrement diminué, passant de 170.000 en 2014 à environ 150.000 en 2015.

Il est nécessaire ici de souligner que 84% des personnes arrivées en Europe en 2015 venaient des pays "*producteurs*" de réfugiés, principalement, de Syrie, d'Afghanistan, d'Erythrée et du Soudan du Sud, rappelant que la majorité de ces personnes fuient les guerres et les persécutions.

La mer Méditerranée est le passage maritime le plus meurtrier au monde. Parmi les personnes qui ont tenté la traversée par cette mer, 3735 sont portées disparues et se sont probablement noyées<sup>44</sup>.

Pour venir au secours des personnes en situation de détresse en mer, la communauté internationale a créé des services de recherche et de sauvetage (SAR) qui dépendent en grande partie des Etats, des organisations non gouvernementales et du transport maritime international. Les services de recherche et de sauvetage en mer sont présents un peu partout dans le monde et sont régis par le droit international maritime et le droit international de réfugiés et de migrants.

Le sauvetage en mer et le débarquement des personnes en situation de détresse en lieu sûr sont des opérations complexes qui requièrent plusieurs intervenants ayant chacun des obligations spécifiques conformément aux obligations du droit maritime, ainsi que d'autres régimes du droit international, notamment les droits de l'Homme et le droit des réfugiés.

Cette communication étudiera le système juridique des opérations de recherche et de sauvetage en mer ainsi que sa mise en œuvre. La mer Méditerranée sera traitée comme un cas d'école vue la crise migratoire que connaît cette mer ces dernières années.

Pour mieux comprendre le mécanisme des opérations de recherche et de sauvetage en mer, il est intéressant de faire la distinction entre les réfugiés et les migrants. Confondre les deux termes peut engendrer des conséquences graves sur la vie des personnes secourues.

## **2. Réfugiés ou migrants**

### **2.1. Les réfugiés**

Ce sont les personnes qui fuient la guerre et la persécution<sup>45</sup>. Ils traversent des frontières nationales afin de trouver refuge et sécurité dans des pays voisins. Ils sont reconnus internationalement comme réfugiés et ils ont le droit à la protection et l'aide des Etats et du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés et d'autres organisations. En sus, ils sont reconnus en tant que tel parce qu'il est dangereux pour eux de retourner dans leur pays et ils ont besoin de protection d'un autre pays. Le fait de refuser l'asile à ces personnes<sup>46</sup> pourrait leur causer la perte de leur vie.

Plusieurs conventions internationales reconnaissent le droit des réfugiés : La Convention de 1951 relative aux réfugiés et son protocole de 1967 ainsi que d'autres textes juridiques, notamment la Convention de l'OUA de 1969 sur les réfugiés<sup>47</sup>. Les principes juridiques de ces instruments ont été intégrés à d'innombrables autres lois et pratiques internationales, régionales et nationales. En effet, la Convention 1951 donne une définition précise de ce qu'est un réfugié et traite les droits fondamentaux que les Etats devraient leur assurer. Le droit international souligne plusieurs aspects de la protection de réfugiés, à savoir : *"l'assurance de ne pas être renvoyé chez eux face aux dangers qu'ils ont fuis; l'accès à des procédures d'asile justes et efficaces; et des mesures visant à assurer que leurs droits fondamentaux sont respectés afin de leur permettre de vivre dans la dignité et la sécurité tout en les aidant à trouver une solution à long terme. Les États assument la responsabilité principale de cette protection"*<sup>48</sup>.

## **2.2. Les migrants**

Les migrants ce sont des personnes qui font le choix d'aller vivre dans un autre pays, non pas pour une raison d'une menace directe de persécution ou de mort, mais plutôt pour améliorer leur vie sociale et économique. Contrairement aux réfugiés qui ne peuvent pas retourner chez eux en toute sécurité, les migrants ne font pas face à de tels obstacles en cas de retour. Dans le cas où ils choisissent de retourner dans leur propre pays, ils continueront à recevoir la protection de leur gouvernement. Il est intéressant de souligner ici que chaque Etat à la souveraineté de gérer sa politique migratoire selon ses lois et ses réglementations tout en respectant les conventions internationales en la matière.

## **3. L'exemple de la mer Méditerranée**

Plusieurs acteurs opèrent en mer Méditerranée en termes de recherche et d'assistance: l'opération européenne d'intervention exerçant sous l'égide de Frontex "Triton" ; les ONG ; les gardes côtes et la marine marchande.

### **3.1. L'Agence européenne: Frontex**

L'Agence Européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des Etats membres de l'Union européenne a pour mission de contrôler les flux migratoires arrivés aux frontières de l'Union Européenne en mettant en commun des moyens de surveillance des Etats membres, notamment les gardes-frontières, les équipements militaires, et les technologies de pointes (radars, satellites, etc.). Avec la crise migratoire que connaît actuellement la mer Méditerranée, l'Agence déploie des opérations conjointes ponctuelles sur des zones déterminées comme Triton et Mare Nostrum.

L'Agence effectue ses opérations de surveillance maritimes dans les eaux territoriales des Etats membres et celles des Etats du sud de la Méditerranée. Elle est présente aussi dans les eaux internationales.

Il est intéressant ici de souligner que malgré le rôle très important que joue l'Agence dans la surveillance des flux migratoires en mer Méditerranée, plusieurs militants pour les droits des réfugiés et des migrants critiquent son fonctionnement quant au respect des droits de l'Homme des migrants et des réfugiés interceptés en mer<sup>49</sup>.

## **3.2. Les opérations d'assistance et de recherche en mer Méditerranée**

Il s'agit de deux opérations : l'opération " *Mare Nostrum* " et l'opération " *Triton* ".

### **3.2.1. L'opération *Mare Nostrum* : une opération de recherche et d'assistance**

Aujourd'hui terminée, l'opération militaire et humanitaire " *Mare Nostrum* " a été lancée par le gouvernement italien le 18 octobre 2013, en réponse aux naufrages de deux embarcations de fortune ayant causé la mort de plus de 600 personnes au large de l'île de Lampedusa. L'opération avait comme objectifs la recherche et le sauvetage de personnes en difficulté en mer tout en combattant le trafic illicite et la traite d'êtres humains. Selon le Haut Commissariat pour les Réfugiés, l'opération a permis de sauver plus de 166 000 personnes en 2014.

Cette opération a été, cependant, sujette à des critiques notamment en raison de ses échecs de sauvetage (3.343 personnes noyées en mer selon le HCR) et de la défaillance du système de collecte d'informations personnelles des personnes secourues à bord des navires.

### **3.2.2. L'opération *Triton* : une opération de surveillance**

A la différence de la mission militaro-humanitaire italienne *Mare Nostrum*, *Triton* n'a pas pour objectif de porter assistance aux migrants, mais plutôt la surveillance et le contrôle des flux migratoires irréguliers et de la criminalité maritime transfrontalière. Cette opération, limitée aux territoires européens, a été lancée le 1<sup>er</sup> novembre 2014.

## **3.3. La marine marchande**

La marine marchande est fortement impliquée dans les opérations d'assistance et de recherche en mer. Selon les garde-côtes italiens, lorsque *Mare Nostrum* était opérationnelle en 2014, le centre de coordination de sauvetage en mer de Rome a demandé à 822 navires marchands de se détourner de leur route initiale afin de participer à des opérations de recherche et d'assistance<sup>50</sup>. 254 navires ont pris des réfugiés et des migrants à leur bord, portant ainsi secours à 42.061 personnes au total.

Par ailleurs, le détournement de ces navires marchands cause d'importantes pertes financières au commerce international. Le 31 mars 2015, les représentants des principales associations de l'industrie maritime et des organisations syndicales des gens de mer ont exprimé leur inquiétude : "(...) *il est inacceptable que la communauté internationale se repose chaque jour davantage sur les navires marchands et les gens de mer pour mener des sauvetages de plus en plus grande ampleur, au cours desquels un seul bateau peut être amené à secourir 500 personnes à la fois.*

*Les bateaux de commerce ne sont pas équipés pour mener des opérations de sauvetage d'une grande ampleur, qui font également courir des risques non négligeables pour la sécurité, la santé et le bien-être des équipages de ces bateaux, qui ne devraient pas avoir à se retrouver dans de telles situations... Le plus urgent est que les Etats membres de l'Union Européenne et de l'Espace économique européen augmentent les ressources et l'aide consacrée aux opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée, eu égard au grand nombre d'opérations de sauvetage pouvant s'avérer dangereuses qui sont aujourd'hui menées par des navires marchands".*

Il est à noter que suite aux pertes financières subies en raison de leur participation à des opérations de recherche et de sauvetage, les compagnies maritimes ont commencé à modifier leurs itinéraires pour éviter les routes empruntées par de nombreux bateaux de migrants. D'autres bateaux privés hésitent maintenant à transmettre leur position en mer.

### **3.4. Les initiatives solidaires**

Plusieurs initiatives solidaires opèrent en mer Méditerranée dans le domaine de recherche et d'assistance. A titre d'exemple : l'ONG Migrants offshore Aid Station (MOAS) ; Médecins sans frontières ; Croix Rouge ; le projet " Sea Watch " ; l'Alarme Phone, etc.

## **4. Système juridique**

### **4.1. L'obligation générale et inconditionnelle de secours en mer**

Selon une tradition ancestrale de solidarité des marins en mer, le capitaine d'un navire a l'obligation de prêter assistance à toute personne en détresse se trouvant en mer, quelle que soit sa nationalité, son statut ou les circonstances dans lesquelles elle a été trouvée. Cette obligation maritime est régie par trois principaux instruments juridiques : la règle 33 de la Convention SOLAS, la Convention sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dite la Convention de Montego Bay 1982.

Par ailleurs, l'assistance et la recherche en mer prend en considération deux dimensions : 1) les obligations qu'incombent au capitaine du navire et aux Etats édictées par le droit maritime international ; 2) les obligations prescrites par le droit international des réfugiés.

### **4.2. Droit maritime international**

En droit maritime international, trois acteurs jouent un rôle prépondérant dans les opérations de sauvetage et de recherches en mer (SAR) : le capitaine du navire, les gouvernements et les Centres de coordination de sauvetage (RCC).

#### 4.2.1. Obligations du capitaine du navire

L'assistance en mer à un navire en détresse est une obligation qu'incombe à tout capitaine de navire croisant à proximité d'une personne en détresse. Selon l'article 98-1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982: "*Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers.*

- *Il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ;*
- *Il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il s'agisse de la sorte".*

Il est nécessaire de souligner qu'en toute circonstance, le capitaine du navire doit traiter les personnes secourues avec humanité et respect.

Dans le même ordre d'idées, la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) édicte que : "*Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les en informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible"* (Règle V/33.1).

De ce fait, le capitaine du navire devrait dans la mesure du possible, respecter les procédures suivantes :

- "Identifier à bord du navire l'équipement et les dispositions de sauvetage qui peuvent servir aux opérations de secours;
- Déterminer si des dispositions spéciales, un équipement ou une assistance supplémentaires peuvent être nécessaires pour l'opération de sauvetage ;
- Mettre en œuvre des plans et des procédures pour assurer la sécurité de l'équipage et du navire ; et
- Informer l'armateur et l'agent du navire au prochain port d'escale prévu de l'opération de sauvetage."<sup>51</sup>

Le capitaine doit aussi, sur demande, délivrer au centre de coordination de sauvetage (RCC) responsable de la région de recherche et de sauvetage les renseignements détaillés suivants :

- "Informations sur le navire qui prête assistance, notamment : nom, pavillon et port d'enregistrement ; nom et adresse de l'armateur ainsi que de l'agent du navire au prochain port ; position du navire, vitesse maximale et prochain port d'escale prévu, conditions actuelles de sécurité et de sûreté et autonomie du navire avec des personnes supplémentaires à bord ;
- Informations sur les personnes secourues, notamment : nombre total ; nom, sexe et âge ; état de santé et état médical apparents (y compris tous soins médicaux particuliers dont elles pourraient avoir besoin) ;
- Mesures déjà prises ou prévues par le capitaine ;
- Préférences du capitaine pour ce qui est des dispositions à prendre et du lieu de débarquement ou de transfert des personnes secourues, compte tenu du fait que celles-ci ne devraient pas être débarquées ou transférées dans un lieu où leur vie ou leur sécurité serait menacée ;
- Toute aide dont le navire prêtant assistance pourrait avoir besoin (en raison des limitations et des caractéristiques de son armement, des effectifs disponibles, des stocks dont il dispose, etc.) ; et
- Tout facteur particulier (par exemple, sécurité de la navigation, conditions météorologiques, marchandises exigeant un transport rapide)"

Le capitaine a le droit de ne pas prêter secours aux personnes en détresse croisées sur le chemin de son navire. Cependant, il a l'obligation de noter sur son livre de bord les raisons pour lesquelles il a pris cette décision. Ces raisons doivent être fiables comme les mauvaises conditions météorologiques, de navigabilité ou encore une menace à la sûreté de son navire et de son équipage.

Le capitaine qui refuse de prêter assistance sans raison crédible à une personne ou à un navire en danger est passible de poursuites pénales. Ces dernières sont déterminées selon le pavillon du navire et l'endroit de l'accident.

#### **4.2.2. Obligations des Etats et des centres de coordination de sauvetage (RCC)**

Plusieurs conventions maritimes définissent les obligations incombant aux Etats parties leur permettant de mettre en œuvre, dans la zone relevant de leur responsabilité, les dispositions nécessaires pour assurer la communication et la coordination du sauvetage de personnes en détresse en mer à proximité de leurs côtes. En effet, aux termes de l'article 98.2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tous les Etats côtiers parties à cet instrument doivent faciliter "*la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangement régionaux*".

La Convention SOLAS impose à tout Etat partie de " ... *prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes. Les dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires...*" (Règle V/7.1)

De plus, en vertu de la Convention internationale de 1979 sur la Recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), les Etats parties "... *s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer... sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée*" (Chapitre 2, paragraphe 2.1.10) et veillent à "... *leur prodiguer les premiers soins médicaux ou autres dont ils pourraient avoir besoin, et à les remettre en lieu sûr*" (Chapitre 1, paragraphe 1.3.2).

Il incombe aussi aux gouvernements d'organiser l'opération de débarquement des personnes secourues. La directive sur le traitement des personnes secourues (MSC.167(78)) précise que le gouvernement responsable de la région de recherche et de sauvetage (région SAR) où ont été récupérées les personnes secourues doit fournir un lieu sûr<sup>52</sup> ou de veiller à ce qu'un lieu sûr soit fourni.

Le premier Centre de coordination de sauvetage (RCC) contacté devrait immédiatement s'efforcer de transférer la gestion de l'incident au RCC responsable de la région dans laquelle l'assistance est fournie. Ce dernier devrait immédiatement accepter la responsabilité de coordonner les efforts de sauvetage, étant donné que les responsabilités connexes, y compris les dispositions pour assurer un lieu sûr aux personnes secourues, incombent principalement au gouvernement responsable de cette région.

En toute circonstance, il faut éviter que des demandeurs d'asile et des réfugiés secourus soient débarqués dans des territoires où leur vie ou leur liberté serait menacée. Au même titre que les RCC et les autres organes et services d'Etat, les navires d'Etat (tel que les navires de garde-côtes et les navires de guerre) ont des obligations directes en droit international des réfugiés (notamment, l'obligation de ne pas effectuer ou ne pas autoriser un refoulement) qui reposent sur leurs obligations en vertu du droit international de la mer.

### **4.3. Droit international des réfugiés**

Le droit international des réfugiés prescrit plusieurs règles pour protéger les réfugiés, les demandeurs d'asile, ainsi que toute personne craignant de faire l'objet de persécution ou de mauvais traitement si elle débarque dans un endroit particulier. Cet endroit peut être le pays que l'individu a fui, mais il peut être aussi tout autre territoire où il pourrait être l'objet de menaces de mort ou de maltraitance.

A cet effet, la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés dans son article 33.1 interdit qu'un réfugié ou un demandeur d'asile soit expulsé ou refoulé de quelque manière que ce soit : "*sur les frontières des territoires ou sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques*"<sup>53</sup>.

Par ailleurs, les personnes en détresse secourues en mer et qui ne rentrent pas dans le cadre de la définition de "réfugié" édictée par le droit international, mais qui craignent de faire l'objet de tortures ou d'autres violations graves des droits de l'Homme, ou qui fuient un conflit armé, peuvent également être protégées contre un renvoi (refoulement) vers un lieu particulier en vertu d'autres instruments internationaux ou régionaux relatifs aux droits de l'homme ou concernant les réfugiés.

Les articles 6 et 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966 prévoient une obligation de ne pas refouler une personne lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser qu'il existe un risque réel de dommage irréparable. En sus, la Convention de 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants interdit explicitement le refoulement lorsqu'il existe des motifs sérieux de penser qu'une personne serait en danger d'être soumise à la torture.

La Convention de l'OUA de 1969 régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique interdit le renvoi d'une personne dans un territoire où sa vie, son intégrité corporelle ou sa liberté seraient menacées par la persécution ou du fait d'une agression, d'une occupation extérieure, d'une domination étrangère ou d'événements troublant gravement l'ordre public.

## **5. Manquements dans la mise en œuvre du système juridique**

Les obligations du droit international des réfugiés et des droits de l'Homme ont été, à plusieurs reprises, violées dans le cadre des opérations d'expulsions collectives et de refoulement des migrants.

Il est important ici de rappeler l'arrêt *Hirsi, Jamaa* et autres contre l'Italie et le cas du navire turc *Pinar*. Pour le premier arrêt, le 23 février 2012, la Cour européenne des Droits de l'Homme a condamné l'Italie pour la violation de la Convention européenne des droits de l'Homme en exposant des migrants au risque d'être soumis à de mauvais traitements en Libye et d'être renvoyés en Erythrée et en Somalie. En l'espèce le 06 mai 2009, 24 personnes originaires d'Erythrée et de Somalie qui faisaient partie de 200 migrants et qui ont été interceptées en eaux internationales par les autorités italiennes, ont été forcées à retourner en Libye leur point de départ.

L'affaire du navire Pinar montre, pour sa part, les défaillances liées aux opérations de recherche et d'assistance en mer des migrants en détresse et le manque de coopération entre les Etats. En effet, le 21 avril 2008 le navire Pinar a été autorisé à entrer dans les eaux territoriales italiennes pour débarquer à Porto Empedocle 145 migrants secourus quelques jours avant au large des côtes de Lampedusa.

Le débarquement avait lieu après plusieurs jours de négociations entre l'Italie et Malte pour déterminer sur qui tombait la responsabilité de prendre en charge les migrants, vu que le sauvetage avait été dans la zone SAR maltaise mais que le port le plus proche était italien. En effet, même s'il existe l'obligation coutumière de sauver toute personne en détresse en mer sans regarder sa nationalité, son statut ou sa race, le droit maritime international n'établit pas de règles précises pour déterminer et identifier l'Etat compétent pour déterminer le lieu sûr de débarquement. Dans ce cas, même les amendements aux conventions SAR et SOLAS de 2004, qui n'ont pas été ratifiés par Malte, ne créent pas une obligation d'accueil tout en obligeant les Etats côtiers à coopérer dans la mise en place des opérations de recherche et de sauvetage et en identifiant l'Etat responsable de la zone SAR ou le sauvetage a été réalisé comme celui qui doit déterminer le "lieu sûr" pour le débarquement.

A la suite de ces incidents et autres, le Conseil de l'Union Européenne a adopté le 13 mai 2014, un projet de règlement établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'agence européenne Frontex. Le règlement prévoit :

- "la détection des tentatives de franchissement irréguliers des frontières ;
- l'interception des navires soupçonnés d'essayer d'entrer dans l'Union Européenne sans se soumettre aux vérifications aux frontières, et enfin ;
- les dispositifs visant à faire face aux opérations de recherche et d'assistance. Sur ce dernier point, le règlement rappelle les Etats membres de leurs obligations en matière de respect des droits fondamentaux et des conventions internationales concernant SAR."

Par ailleurs, même si ce règlement apporte beaucoup de nouveautés au niveau de la mise en application des opérations SAR, il laisse une certaine marge de flexibilité aux Etats membres dans l'identification du "*lieu sûr*" et par ricochet l'identification des responsabilités des Etats.

## 6. Recommandations

- Remplacer les opérations de surveillance par des opérations d'assistance et de recherche ;
- Miser sur la diplomatie et œuvrer pour le développement des pays d'origine: les récents conflits en Syrie, en Irak ou en Afghanistan ont jeté à la mer des milliers de personnes qui tentent de fuir la guerre et les persécutions. L'idée ici est de faire face aux problèmes politiques et économiques des pays d'origine, c'est à dire rétablir la normalité dans les pays d'origine et dans les pays de transit et collaborer pour le développement et la stabilité de la région.
- Résoudre le problème autrement : opter pour une coopération internationale pour lutter contre les trafiquants de vies humaines

***Et si on facilitait les conditions de la migration légale pour les réfugiés et les migrants économiques ?***



## **Session 4 : Dimension environnementale**



# **Le développement du secteur halieutique au Maroc : Entre exigences de compétitivité et impératifs de durabilité par Madame Fatima Zahra HASSOUNI, Chef de Division de la Protection des Ressources Halieutiques, Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime**

---

## **1. Engagements internationaux**

Selon la FAO, 30% des ressources marines sont surexploitées (FAO, 2011). Cette question de surexploitation qui n'est pas récente a fait l'objet de plusieurs conférences internationales. Déjà en 1947 à la Conférence de Londres, des tailles minimales de poissons et le maillage des filets ont été définis.

En 1995, la FAO publie le code de conduite pour une pêche responsable qui est un concept qui englobe l'utilisation durable des ressources halieutiques avec l'environnement, le recours à des méthodes de capture et d'aquaculture sans effets nocifs sur les écosystèmes, les ressources ou leur qualité.

En 2001, la déclaration de Reykjavik insiste 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 fixe 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 protégées 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 avec ses 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.

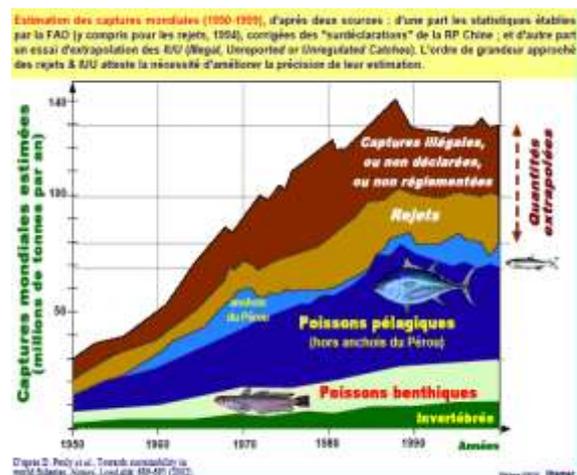
## **2. Plans d'action Internationaux**

En 1997, des plans d'action internationaux 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 4 sont applicables à tous les Etats. Il s'agit du :

- Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;
- Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche ;
- Plan d'action international pour la conservation et la gestion des requins;
- Plan d'action international pour réduire les captures accidentelles des oiseaux de mer par les palangriers.

### 3. Situation mondiale

La production mondiale, de 1950 à 1999, de poissons a régulièrement progressé et les captures marines ont représenté l'essentiel de la production mondiale. De même, les rejets et les captures illégales, non déclarées ou non réglementées n'ont cessé d'évoluer. Ces deux opérations conjuguées ont montré clairement que les ressources halieutiques sont soumises à une exploitation supérieure ou égale à leur capacité d'exploitation maximale durable.



Toutefois, au cours des deux dernières décennies, l'aquaculture marine a connu une expansion plus rapide et les pêches maritimes ont vu diminuer leur part dans la production halieutique mondiale. Les captures totales ont néanmoins continué à progresser, mais à un rythme plus lent que l'aquaculture. Durant cette période, les espèces pélagiques ont constitué la plus grande part des captures marines mondiales.

Cette surexploitation a mis en état de souffrance les ressources halieutiques au niveau mondial. A cet effet :

- **13%** des groupes de stocks surveillés par la FAO en 2009 ont été estimés **non surexploités** et, par conséquent, capable de produire plus de leurs prises actuelles et nécessitent l'adoption **de plans de gestion** pour maintenir le volume des stocks dans des limites biologiques sûres;
- **57%** des stocks sont **surexploités** et, par conséquent, les captures actuelles sont à proximité de leur maximal de productions durable, et ont besoin **de plans de reconstitution** ;

- La plupart des stocks des dix principales espèces, qui compte au total environ **30%** de la production mondiale des captures marines sont **pleinement exploitées** et par conséquent, n'ont aucun potentiel pour accroître la production et nécessitent **des mesures de repeuplement et réhabilitation**.

Pour répondre à la préoccupation mondiale face à la surexploitation évidente des stocks de poissons dans le monde entier, l'aménagement des pêcheries qui prennent en compte les impératifs de conservation et de protection de l'environnement est devenu impératif. Les plans d'aménagement se basent sur :

- Des avis scientifiques fondés par un suivi régulier de la ressource (biologie des ressources, états des stocks, modèle d'évaluation, considérations environnementales....) ;
- Des mesures de gestion et de protection des ressources (accès aux ressources, la flotte, effort de pêche, engins, taille marchande, zone de pêche, zones protégées, espèces accessoires, rejet....) ;
- Des aspects socio-économiques ;
- L'application du principe de précaution ;
- Une réglementation adaptée ;
- Des plans de contrôle et de suivi des activités ;
- Une prise de décision dans un cadre de concertation avec les parties prenantes à toutes les étapes de la politique d'aménagement.
- Le suivi, révision et réajustement des mesures de gestion ;
- Le cadre national, régional et international.

#### **4. Contexte national : Quelques chiffres clés du secteur de la pêche maritime**

Au niveau national, le secteur de la pêche joue déjà un rôle important sur le plan économique et social, sa contribution au PIB est de l'ordre de 2,3% en moyenne durant la dernière décennie. En terme d'emploi, la filière pêche génère plus de 170.000 emplois directs et 500 000 emplois indirects.

La production nationale enregistrée en 2014 est de 1.353.780 tonnes. Elle place le Maroc au premier rang de production africaine et au 25<sup>ème</sup> rang à l'échelle mondiale. Cette production est assurée à 72% par la pêche côtière et artisanale, 23% par de la pêche hauturière et 5% par d'autres activités. En moyenne (sur 2013 et 2014) :

- Les pélagiques représentent 84% du volume pour 29% de la valeur ;
- Le poisson blanc représente 8% du volume pour 19% de la valeur ;
- Les céphalopodes représentent 7% du volume pour 42% de la valeur ;
- Les crustacés représentent 1% du volume pour 9% de la valeur.

Cette production est destinée à hauteur de 80% à l'approvisionnement de l'industrie de traitement des produits de la mer où 374 unités de valorisation sont actives et de 20% à l'approvisionnement du marché local de la consommation en produits frais.

En termes d'exportation, l'année 2014 a été marquée par un volume de 590 kT et une valeur de 2.024 Millions de dollars US, représentant ainsi une évolution de 8% par rapport à l'année 2013 que ce soit en volume qu'en valeur.

## 5. Stratégie Halieutis

En 2009, le secteur de la pêche a été doté d'une nouvelle stratégie de développement à l'horizon 2020 baptisée « Halieutis ». C'est une stratégie intégrée, ambitieuse et globale. Elle est été élaborée conformément aux orientations stratégiques de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Elle ambitionne de valoriser de façon durable l'abondante ressource halieutique marocaine et 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 trois axes principaux :

- **Axe de la durabilité** : L'objectif est d'assurer la protection et la pérennité 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.
- **Axe de la performance** : Cet axe vise à assurer des conditions optimales de qualité dans le traitement des produits et à mieux valoriser la ressource lors des étapes clés. Cet axe vise également à garantir la transparence tout le long de la chaîne de valeur et à instaurer des mécanismes efficaces de mise en vente sur les marchés.
- **Axe de la compétitivité** : L'objectif de cet axe est d'assurer la disponibilité et la régularité d'une matière première de qualité et de conquérir des parts de marché aussi bien au niveau national qu'à l'international.

En plus d'un axe transverse pour le contrôle et la traçabilité, le renforcement des compétences, l'adaptation du dispositif juridique, la gouvernance du secteur et l'organisation de la représentation professionnelle.

Le souci et la responsabilité nationale vis-à-vis du patrimoine halieutique interpelle le Maroc à mieux gérer, exploiter et conserver de manière durable les ressources halieutiques. Le Plan Halieutis érige la durabilité de la ressource comme un axe majeur et trace parmi ses objectifs une ressource exploitée durablement pour les générations futures. Le Royaume est de même appelé à respecter les mesures internationales qui lui sont applicables en matière de gestion et conservation de la ressource halieutique. L'atteinte des orientations de la stratégie Halieutis passe par la mise en œuvre de plusieurs projets à savoir :

Au niveau de l'axe durabilité, il s'agit :

- de la promotion de la recherche scientifique ;
- des plans d'aménagement des pêcheries ;
- du programme IBHAR pour la modernisation et la mise à niveau des flottes artisanales et côtières ;
- de l'élimination des filets maillants dérivants ;
- de la lutte contre la pêche Illicite Non déclarée Non réglementée ;
- du contrôle de la pêche par le système VMS ;
- de la promotion de l'aquaculture.

Au niveau de l'axe performance, il s'agit de :

- La création de village de pêche et de points de débarquement aménagés ;
- La gestion des ports de pêche ;
- La construction de halles de nouvelle génération ;
- La mise en place des marchés de gros de poisson ;
- Et des contenants normalisés.

Au niveau de l'axe compétitivité, il s'agit de :

- Labellisation et promotion des produits halieutiques ;
- Réorganisation de l'activité de mareyage ;
- Facilitation de l'accès des professionnels à la matière première.

Le programme 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 se pose une autre série d'objectifs tout aussi ambitieux:

- Une augmentation de la production halieutique de 1,6%. En 2014, 82% de cet objectif est atteint ;
- Une augmentation du PIB de 2,2% ;
- La réduction de moitié de la pêche informelle ;
- Plus de 90% des espèces marines doivent être gérées durablement. En 2014. Cet objectif a été atteint à 95%;
- Une augmentation de la part de marché global en volume de poissons ;
- Une augmentation des exportations de 2,6%. Cet objectif a été atteint à 61% ;
- Une augmentation des emplois indirects ;
- Une augmentation de la matière première de 4,3%.

## **6. Exemples de projets menés dans le cadre de la stratégie Halieutis**

### **6.1. Plans d'Aménagement des Pêcheries**

Le contexte halieutique au Maroc ne s'éloigne pas trop de la situation mondiale marquée par une tendance à la surexploitation de la majorité des stocks halieutiques, cependant, il présente encore la possibilité pour relever le défi d'une gestion durable des pêcheries.

A cet effet et afin de préserver la ressource halieutique et les écosystèmes marins et de procurer une bonne visibilité aux professionnels en vue de stimuler l'investissement, aussi bien pour la modernisation des navires que pour le développement de l'industrie de transformation, des plans d'aménagement des pêcheries ont été mis en place. Il s'agit du :

- **Plan d'aménagement des petits pélagiques** (Instauration de quotas de pêche (TAC), Fixation du zoning, ...). Ce plan a été réglementé par des arrêtés : 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-méditerranée et à la pêche des petits pélagiques de l'atlantique centre ;
- **Plan d'aménagement du poulpe** (Ajustement des capacités de pêche, définition de périodes de repos biologiques, définition de quotas par campagne et par segment de pêche ;
- **Plan d'aménagement des crevettes** (Fixation des zones de pêche, de 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** réglementé par un arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritimes 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** réglementé par un arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime n° 4195-14 du 25 novembre 2014.

## 6.2. Programme National d'Aménagement du Littoral

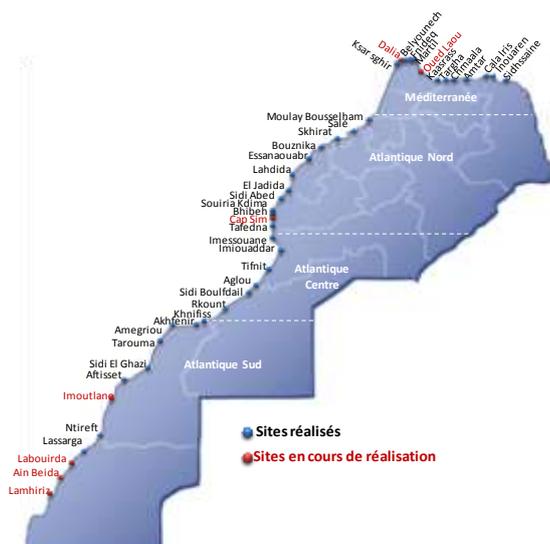
Le DPM a lancé dès 2000 le Plan National d'Aménagement du Littoral qui prévoit la réalisation de Points de Débarquement Aménagés et de Villages de pêcheurs. Ce plan vise :

- La réalisation d'infrastructures de base nécessaires à l'exercice de l'activité de pêche ;
- La création de micros-pôles de développement, générateurs d'emploi et de prospérité dans l'espace littoral, de nature à sédentariser la population et atténuer l'exode rural.

L'objectif étant :

- L'amélioration des conditions de travail et matérielles des artisans pêcheurs ;
- Une meilleure valorisation des produits de la mer grâce à leur commercialisation à la criée dans les halles aux poissons.

A cet effet, 43 sites ont été aménagés dont 7 en construction à raison d'un site tous les



### 6.3. Lutte Contre la Pêche INN (Illicite, Non Déclarée et Non Réglementée)

Au vu de la gravité des conséquences des pratiques de la pêche illégale sur la pérennité des stocks halieutiques, sur l'écosystème marin et aussi sur la situation socio-économique des opérateurs de la pêche, la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) constitue 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 a été adoptée. Ce texte pose le principe de l'interdiction de commercialisation, au Maroc, de tout produit halieutique issu d'une pêche INN.

Parmi les réalisations :

- La mise en place d'une procédure de lutte contre la pêche INN instaurant une traçabilité le long de la chaîne de valeur des produits de la mer (du débarquement à l'exportation) ;
- L'informatisation du processus de certification.

Ce Système a été jugé comme unique et exemplaire par des experts consultants mandatés par la Commission Européenne.

De même, le Département de la pêche assure le suivi des navires de pêche par un logiciel de surveillance VMS qui permet un contrôle rigoureux. Ce suivi est ciblé en catégorisant les navires visuellement par couleur selon leurs techniques de pêche et leurs zones d'activité.

A cet effet, toute la flotte côtière et hauturière a été équipée et un décret portant sur les systèmes de localisation pour les navires de pêche a été publié.

## 6.4. Promotion de l'aquaculture au Maroc

### Parmi les objectifs :

- Développement international de l'aquaculture (~50% de la production halieutique mondiale en 2020) ;
- Faiblesse de la production aquacole marocaine (moins de 0,1% de la production halieutique nationale).

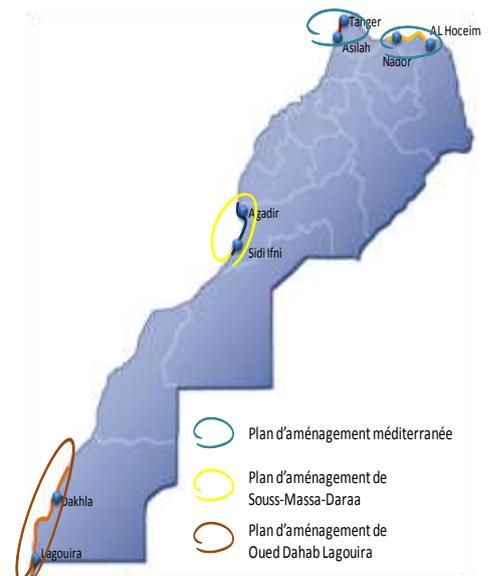
### Réalisations :

Création de l'ANDA avec pour principales missions:

- La mise en œuvre de la stratégie nationale en matière de développement de l'aquaculture et l'évaluation de son efficacité ;
- La promotion des activités aquacoles et le développement des échanges tant à l'export que sur le marché national ;
- Un Guichet unique pour l'accompagnement de l'investissement dans l'aquaculture au Maroc.

### Parmi les projets en cours :

- La définition d'un cadre juridique adapté à l'activité aquacole ;
- L'élaboration d'un plan d'aménagement du littoral à des fins aquacoles ;
- Le lancement de projets pilotes (écloserie, fermes de conchyliculture et d'algoculture...).



## 6.5. Mise à niveau réglementaire

Plusieurs lois et décrets ont été publiés dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie Halieutis, il s'agit notamment de :

- Loi n° 19-07 relative à l'interdiction des Filets Maillants Dérivants ;
- Loi n° 16-07 relative aux conditions d'exercice du métier de marin ;
- Loi n° 52-09 portant création de l'Agence Nationale pour le développement de l'Aquaculture et ses textes d'application ;
- Décret n° 2-07-230 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) fixant les conditions et les modalités de pêche des petits pélagiques ;
- Décret n° 2-09-674 fixant les conditions d'installation et d'utilisation d'un système de positionnement et de localisation des navires par satellite.

## Notes on the environmental status of maritime spaces by Mr. Fernando PARDO, Expert des questions environnementales

---

In this communication I will present the evolution of the state of marine pollution mainly focussed on oil with references to the international and national legislation adopted to reduce the discharges of pollutants from ships and other sources.

The maritime transport is an international activity for which reason the legislation on marine pollution has been adopted by international organizations mainly the International Maritime Organization and in some cases by regional agreements covering specific maritime areas. References will be made to the European Union initiatives as the EU Integrated Maritime Policy and the Urban Waste Water Treatment Directive addressed to reduce the marine pollution from land.

This paper will provide basic information on the sources of marine pollution, evolution of legislation on this matter from 1954 (first important convention), state and evolution after 1983 due to the impact of the application of MARPOL Convention and finally summarizing the situation during last years until present closing the communication with some conclusions.

I would like to make a personal reference to the date of 1954 because I established my first contact with marine pollution on 28 May 1955 when I started to work on board an oil tanker.

### 1. Sustainable Development

In the United Nations Conference on the Human Environment held in Stockholm in 1972, the concept of "**Sustainable Development**" was defined as "a social and economic development that should meet the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs".

The concept is a matter of great interest to different institutions, some examples:

- The EU Sustainable Development Strategy was set up in 2001
- The World Summit on Sustainable Development in Johannesburg, held in 2002,
- Rio+20 United Nations Conference on Sustainable Development, Rio de Janeiro year 2012, focussed the green economy in the context of sustainable development and the Institutional framework for sustainable development,

- Under United Nations several targets and topics related to the Sustainable Development has been managed including one to prevent and significantly reduce **marine pollution** of all kinds, in particular from land-based activities, including marine debris and nutrient pollution.

From the Stockholm Conference and even before, many international conventions and other regulations has been adopted for the maritime transport aimed to the protection of the marine environment under the concept of **sustainable development**. This means that the adopted legislation is aimed to find a balance to achieve an acceptable level of pollution at an acceptable level of costs.

Referring to oil pollution, the modern technological developments in oily water separators and other oil filtering techniques can reduce the oil content of operational discharges to “almost” zero parts per million (ppm), (*Thesis “Moving to Zero: The potential for improving environmental protection under the discharge regime of annex I of MARPOL 73/78. MD. Shafiqul Islam, World Maritime University, 2001*). However, the regulatory limit established in MARPOL convention is 15 ppm because reducing the oil content of operational discharges to zero is technically possible but extremely expensive and the shipping industry cannot afford the economic costs.

A sustainable maritime transport from the pollution point of view can be achieved through the adoption of rules and regulations (usually international) and the use of adequate equipment to reduce the pollution to acceptable limits for the operational costs of the shipping companies. During the adoption of international conventions on marine pollution the discussions use to be concentrated in two main groups, one interested in the protection of the marine environment and the other defending the economic interests of the industry. In the final agreement between the two forces plays an important role the concept of sustainable transport.

Referring to land based sources of pollution, similar considerations may be applied through the adoption, in this case, of national regulations or regional ones as is the case of the European Union Directive 98/15/EEC on Urban Waste Water Treatment.

## **2. Marine pollution**

### **2.1. Sources of Marine Pollution**

In the past, the sea was the normal receptor of wastes generated both on shore and on board ships. Nevertheless only during last two or three decades the public opinion has raised some concern for the impact that such wastes originate on the marine environment. The increasing interest of people for the marine environment could be due to the impact caused by the news about oil tankers disasters in the field of accidental pollution and the chronic pollution of some ports and coastal areas. The occurrence of severe impacts on the marine environment, like the algae bloom in the Baltic Sea in 1988 and similar problems in the Adriatic Sea in 1989 have also motivated the people and promoted the adoption of legislative measures to prevent the marine pollution. The actions and pressure of environmental associations have also introduced other element of awareness.

Due to the huge water mass of the oceans, 71% of the earth surface is covered by water, the impact of pollution on the sea has not been duly appreciated for many years. The first large oil spills and the introduction of large tankers in the oil transport, (VLCC and ULCC), have been a matter of preoccupation on the possible severe consequences to the marine environment. KHARK V 1989 (coast of Morocco), TORREY CANYON 1967, AMOCO CADIZ 1978, EXXON VALDEZ 1989, AEGEAN SEA 1992, BRAER 1993, PRESTIGE 2002.

The catastrophic effects of a large oil spill are very visible and use to produce, in short term, a strong impact in the media and public opinion including important effects on the political structures of the Governments. In addition to that, large oil spills give origin to huge claims to compensate the pollution damage, in many cases such claims are overestimated and they are the origin of long procedures in the court of justice. However, still is matter of great concern the chronic effects on the marine biodiversity, sustainable fisheries and other marine ecosystems.

The above described facts, produce a great alarm around oil tanker accidents but the practical experiences obtained from oil spills, have contributed to a better knowledge on the sea capacity for natural degradation of pollutants. At present it is generally accepted that large oil spills produce a strong impact at local level in the area of the accident but the effects on a global pollution of the oceans are less relevant compared with the chronic contamination, oil entering into the sea from municipal waste water, urban sediments and industrial discharges is estimated at present in 1.260.000 tons per year and oil from tanker accidents is an average of 144.000 per year.

In the other hand we have the chronic marine pollution due to the routine operational discharges of oil and other pollutants into the sea. This kind of pollution is less impressive and more difficult to detect by simple observation, in consequence does not provide good "headlines" for the newspapers or the TV journals. Nevertheless, this pollution can cover large areas, remains for long time, worsen if not duly controlled and can damage large coastal areas and enclosed seas.

As mentioned above, in most of the cases, the chronic marine pollution is due to the operational discharges of pollutants from ships combined with the land based sources of pollution entering into the sea through urban and industrial waste water.

## **2.2. Pollution from ships**

Due to the great variety of cargoes and the use of different kinds of fuel for the functioning of the propulsion engines and other auxiliary equipment, ships are important elements as origin of marine pollution. The following types of pollutants from ships have been defined in the annexes of MARPOL convention:

**Annex I:** oil (in force 2 October 1983)

**Annex II:** noxious liquid substances in bulk (in force 2 October 1983)

**Annex III:** harmful substances carried by sea in packaged form (in force 1 July 1992)

**Annex IV:** sewage from ships (in force 27 September 2003)

**Annex V:** garbage from ships (in force 31 December 1988)

**Annex VI:** air pollution from ships (Exhausting gases from propulsion engines, Ozone layer depleting substances, Volatile organic compounds). Adopted in 1997, entered into force 19 May 2005.

Other pollutants from ships are also matter of general attention for their impact in the marine environment:

- Alien species in the ballast water;
- Anti-fouling substances in the paint of ships;
- Underwater noise from ships;

## **2.3. Land based sources of pollution**

Urban and industrial activities generate all kind of pollution which in most of the cases find their way to enter into the sea. We can say that through the urban and industrial waste water all possible elements can contaminate the sea. Studies carried out have found that oil pollution of the sea from land origin is more important than the total oil pollution from ships. Nevertheless the regulations to prevent pollution from ships are more developed than those to mitigate the effects of land based pollution of the sea.

Land based sources of pollution are of very different kinds. Pollutant products and their wastes released into the soil or air can reach the sea through the following ways:

- Rivers: substances discharged into the rivers or mixed with the run off water of rain.
- Urban waste water: Any kind of pollutant can be illegally discharged into the collecting systems of the towns. If the waste water is not treated the substance will enter into the river or directly to the sea.
- Urban sediments: Any kind of pollutant deposited in the soil (eg. Oil leakage from cars) can be washed by the rain water and discharged into the rivers or the sea.
- Industrial discharges: If the effluents are not treated they can discharge pollutants into the rivers or the sea.
- Atmosphere: Pollutants released into the air can be deposited in the soil or in the sea by the action of the rain.
- Natural seeps: The oil can flow from the natural deposits in the earth.
- Sediment erosion: Removal of oil sediments can contaminate the sea.

The continuous introduction of pollutants into the sea through all these means confirm that at a global level the land based marine pollution is more important than the pollution from ships and more legislation should be adopted to prevent this pollution.

For reasons of brevity, this paper refers to oil pollution only. However, the findings on the positive impact of the adoption and implementation of international conventions and codes can be applied also to the marine pollution by harmful substances, sewage, garbage and even air pollution from ships.

### **3. Evolution of marine pollution in the past**

The Oil Pollution Convention of 1954 (OILPOL) was the first international treaty that attempted to protect the sea from pollution by oil tankers by prohibiting tankers to discharge oil, or any oil mixture containing more than 100 parts of oil per million, within specified prohibited zones, the convention entered into force in 1958. This convention does not contain regulations on the other pollutants from ships or from land.

The Art. 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) adopted in 1982 establish that States will take measures to prevent, reduce and control marine pollution. Following this regulation, some countries have adopted national rules.

### 3.1. MARPOL Convention

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes.

As mentioned before, this convention applies to the main pollutants of the sea but in this paper I am going to refer to the hydrocarbons.

The Annex I of MARPOL Convention applied to oil, entered into force by the end of 1983. From that date, the implementation of its regulations and new ratification by IMO members was successfully increasing so it was estimated that fifteen years later the positive effects of the Convention can be evaluated.

In order to evaluate the state of the sea pollution by oil, the Academy of Sciences of the US Congress made calculations before and after MARPOL implementation. In 1973, when the MARPOL regulations were not in force, the best estimated figure of oil entering into the sea by all sources was fixed in 6,110,000 tons, corresponding 2.130.000 to the maritime transport in general representing a 34,9%.

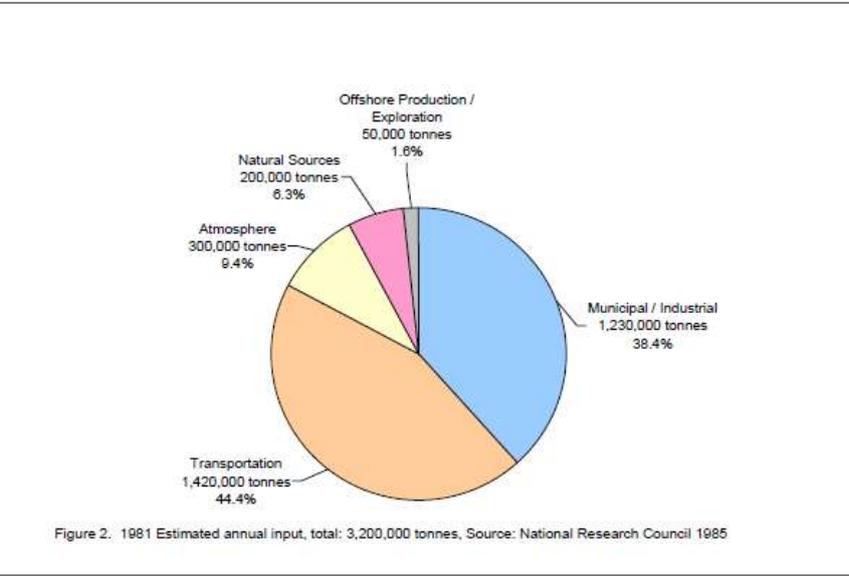
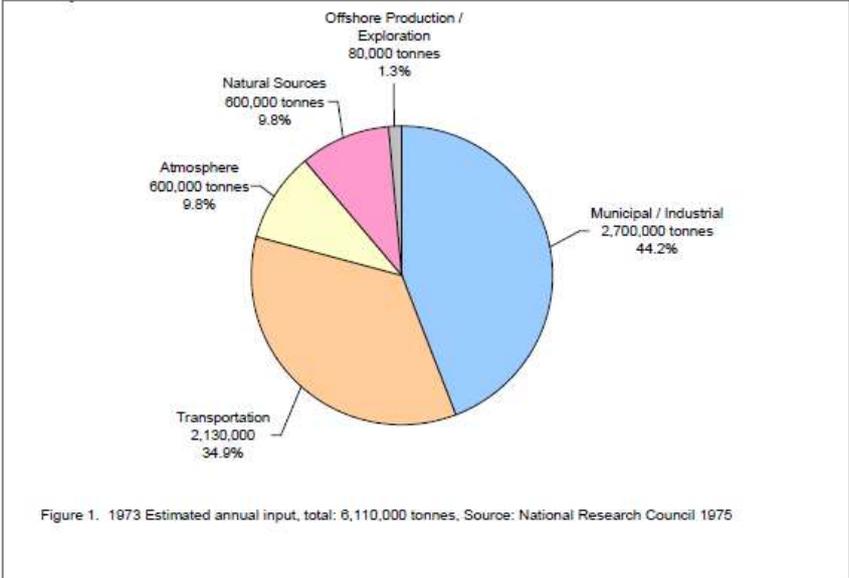
In 1981, the same Institution evaluated the oil discharges from ships in 1.420.000 tons showing an important decrease although in relative terms the percentage was increased due to the reduction of discharges from other sources. On the basis of these studies and considering that industrial and municipal waste water discharges were not regulated in most of the countries, the estimated results for 1998 are that the percentage of operational oil discharges from ships has come down from 34.9% before MARPOL to 18% after about 20 years of application of new regulations. Refer to following table and figures 1, 2 and 3.

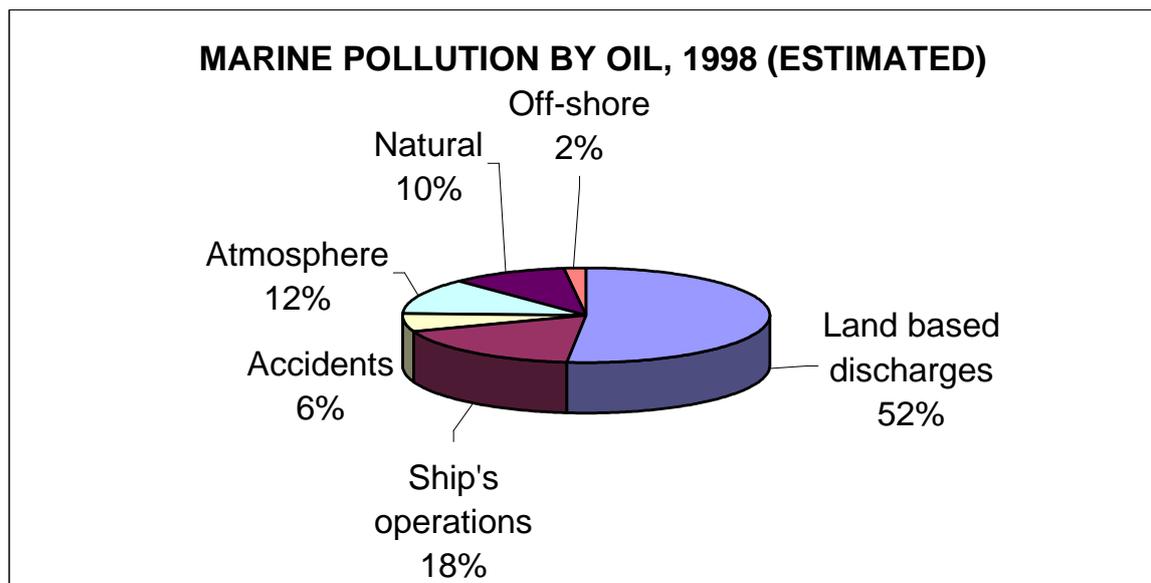
<b>SOURCE OF POLLUTION</b>	<b>1973</b>	<b>1981</b>	<b>1998 (Estimated)</b>
Ships (maritime transport)	2.130.000	1.420.000	582.000
Municipal/Industrialwaste water	2.700.000	1.230.000	1.260.000
Atmosphere	600.000	300.000	300.000
Natural, erosion, filtering etc.	600.000	200.000	250.000
Off shore production	80.000	50.000	50.000
<b>TOTAL</b>	<b>6.110.000</b>	<b>3.200.000</b>	<b>2.442.000</b>

**MARINE POLLUTION BY OIL, 1973 and 1981 and 1998**

Land based discharges of oil (industrial, municipal waste water, urban sediments and rivers) are a total of 1,260,000 tons. The ship sources of oil pollution contribute with 582,000 tons including accidents which mean less than the 50% of land bases discharges.

The following figures show the percentages of oil introduced into the sea by the different sources.





**Fig. 3: Marine pollution by oil, 1998 (estimated)**

Comparing these figures for 1973 and 1998 we can observe a great reduction of marine pollution from ship's sources and also from ship's accidents that can be attributed to the implementation of international conventions MARPOL for pollution and SOLAS for maritime safety to prevent the accidents. The Conventions applied to ships are relatively easy to adopt due to the international aspect of maritime transport, by the contrary, legislation on prevention of pollution from land-based sources is a matter of concern of national governments and there is a lack of uniformity about regulations to control this type pollution.

### **3.2. Other international and regional instruments**

The article 207 of the Law of the Sea convention (UNCLOS), establish the states shall adopt laws and regulations to reduce and control pollution from land-based sources, including rivers and drainage systems. The same article indicates that the states shall endeavour to establish global and regional rules on this matter. The London Dumping Convention is a contribution to the reduction of marine pollution from land sources.

At regional level, the Council of the European Communities adopted on the 21 May 1991 the Directive 91/271/EEC on Urban Waste Water Treatment, aimed to protect the water environment from the adverse effects of discharges of urban waste water and from certain industrial discharges. This Directive has been amended on 27 February 1998 by the European Union Directive 98/15/EEC. These Directives have had an important impact in the reduction of land based pollution in the European Union coasts.

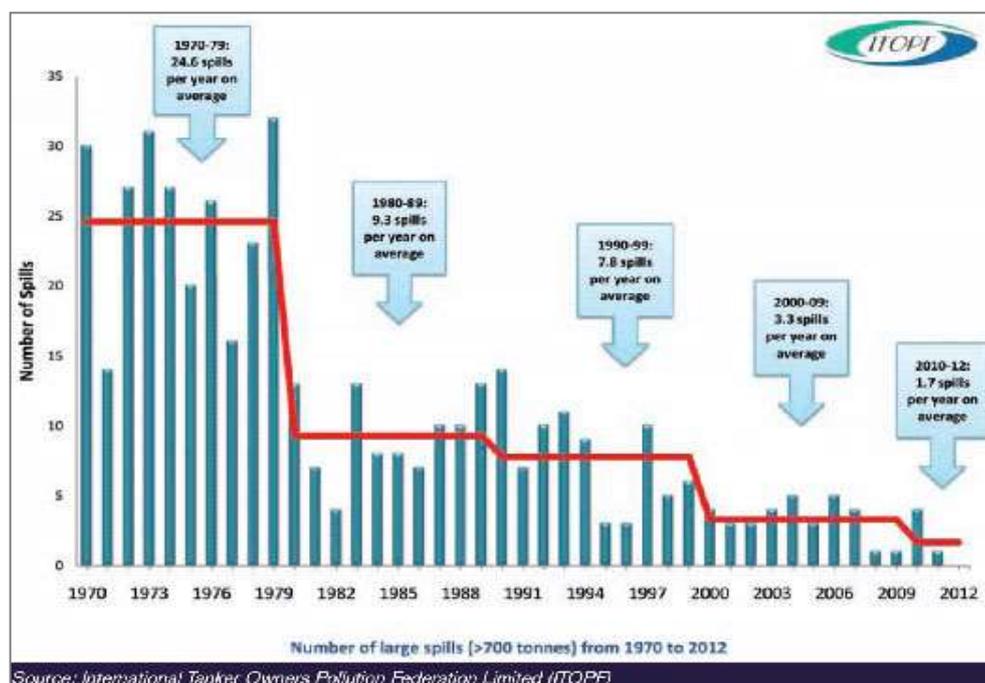
A regional convention applied in the west coast of Africa “The Abidjan Convention” is mentioned in chapter 4.

A recent evolution of MARPOL convention is the entering into force of Annex VI on May 2005 that deals with the prevention of air pollution from ships and has also relevant impact in the sustainability of the maritime transport because introduces the compliance of regulations and the use of equipment on board ships that increase the operational costs of the shipping industry. In addition, the need to supply fuel oil with low content of sulphur to be used on board ships, affects the oil refining and supply industries.

At European Union level, the reduction of air pollution is also a relevant priority in its legislation and it was adopted in 1999 a Directive as regard the sulphur content of marine fuels that has been amended on the 6 of July 2005 by the Directive 2005/33/EC of the European Parliament and the Council.

The oil spills statistics (Fig. 4) elaborated by the International Tankers Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), shows a great reduction of oil tankers accidents from 1980 probably due to a better application and control of compliance of international conventions **and related codes on maritime safety because the revised and** improved version of SOLAS entered into force on 25 May 1980. At the same time was established the Port State Control that allow Contracting Governments to inspect ships of other Contracting States to verify the correct compliance of SOLAS and other conventions.

**Fig. 4: Evolution of oil tankers accidents and related marine pollution**



#### 4. Future of pollution IN the coastal areas and oceans

Considering the evolution of marine pollution in the past and present, the following two actions are proposed:

- To continue improving the application and control of compliance of international and national regulations on maritime safety and prevention of marine pollution. Flag State implementation and Port State Control structures should be maintained and improved.
- To apply and control the national or regional regulations, if exist, on prevention and control of marine pollution from land based sources. To draft and adopt national regulations on this matter if not existing at present.

Facing the future it is also expected more improvement of the marine environment through the affective application of international and national regulations and new amendments, resolutions, circulars etc. A positive impact in the marine pollution can be also expected by the progressive application and control of compliance of the following recent International Conventions:

- International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS), 2001, in force from 17 September 2008.
- International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, (BWM). Not yet in force.
- The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009. Not yet in force.
- The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKERS 2001) into force on 21 November 2008.
- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, NAIROBI WRC 2007. Not yet in force.

At regional level we can mention:

**WACAF Action Plan:** West and Central African Region Action Plan (WACAF) for the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment, adopted in 1981, in force in 1984.

**The Abidjan Convention:** The Convention for Cooperation in the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Atlantic Coast of the West, Central and Southern Africa Region (Abidjan Convention), adopted in 1981, in force in 1984. This Convention covers a marine area from Mauritania to South Africa which has a coastline of just over 14,000 km.

There are other initiatives at international and regional level, in particular in the European Union, aimed at the implementation of strategies and policies to face the challenges of degradation of the marine environment, climate change, maritime safety and security and sustainability.

From the year 2007, the European Union is implementing an Integrated Maritime Policy (IMP) to enhance the sustainable development of the European maritime economy and to better protect the marine environment by facilitating the cooperation of all maritime players across sectors and borders.

In this context, the concerned institutions of the European Union are developing some specific projects in some maritime areas of Europe and neighboring countries.

The EU DIRECTIVE 2008/56/EC (Marine Strategy Framework Directive) is other interesting initiative to be considered in relation with the future of the marine environment.

#### **4.1. EU Integrated Maritime Policy**

The EU Integrated Maritime Policy is a good example that can be applied in other regions in particular the neighboring countries.

An EU Integrated Maritime Policy will focus its action primarily in the following areas:

- **Maximizing the Sustainable Use of the Oceans and Seas**
- **Building a knowledge and innovation base for the maritime policy:** Marine science, technology and research are crucial for the sustainable development of sea based activities.
- **Delivering the Highest Quality of Life in Coastal Regions :** Coastal communities are a usual destination of tourists making the need to reconcile economic development, environmental sustainability and quality of life.
- **Promoting Europe's Leadership in International Maritime Affairs :** The EU will work towards more efficient international governance of maritime affairs and effective enforcement of international maritime law. It will promote coordination of European interests in key international fora.
- **Raising the Visibility of Maritime Europe :** Stakeholders have clearly expressed the view that the process of developing an EU Maritime Policy has been useful in raising public awareness of the value of the maritime economy and heritage, and is creating a sense of common purpose and identity between stakeholders.

The EU IMP also underline the importance of a network for maritime surveillance structure to bring together existing monitoring and tracking systems used for maritime safety and security, protection of the marine environment, fisheries control, control of external borders and other law enforcement activities.

A Strategy to mitigate the effects of Climate Change on coastal regions is also mentioned in the EU IMP.

#### **4.2. Integrated Maritime Policy for the Mediterranean**

The project's overall objective is to improve governance of maritime affairs in the Mediterranean sea-basin by promoting and achieving a more integrated and co-ordinated approach to policies impacting on the sea in each of the beneficiary countries and encouraging further co-operation on marine and maritime affairs at regional level and implementation of agreed provisions.

From 2011 the project is implemented in 10 Mediterranean countries including Morocco. The following sectoral policies may be considered:

- Maritime transport and ports
- Oil and Gas
- Fisheries and aquaculture
- Shipbuilding
- Yachting and leisure
- Tourism and cruises
- Marine energy and networks
- Planning and infrastructures
- Telecoms (cables)
- Desalination, etc.

A similar action has been implemented for the Baltic Sea and other cross-sectorial cooperation project on Integrated Maritime Policy in the Black Sea is being prepared.

Most of the sectors included in the EU IMP and the IMP for the Mediterranean and other maritime areas are of interest for this Conference.

For too long policies on maritime transport, fisheries, energy, surveillance and policing of the seas, tourism, the marine environment and marine research have developed on separate tracks,

Another matters of interest included in the EU IMP are the Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Zone Management (ICZM).

Existing planning frameworks have a largely terrestrial focus and often do not address how coastal development may affect the sea and vice-versa. We must address the challenges that emerge from the growing competing uses of the sea, ranging from maritime transport, fishing, aquaculture, leisure activities, off-shore energy production and other forms of sea bed exploitation.

### **4.3. Directive 2008 Maritime Strategy Framework**

Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive).

This Directive establishes a framework within which Member States shall take the necessary measures to achieve or maintain good environmental status in the marine environment by the year 2020. For that purpose, marine strategies shall be developed and implemented in order to:

- Protect and preserve the marine environment, prevent its deterioration and restore marine ecosystems in areas where they have been adversely affected;
- Prevent and reduce inputs in the marine environment, with a view to phasing out pollution so as to ensure that there are no significant impacts on or risks to marine biodiversity, marine ecosystems, human health or legitimate uses of the sea.

From the content of this Directive, the following marine strategies can be developed in other maritime areas in particular in the EU neighbouring countries:

- An initial assessment of the current environmental status of marine waters;
- A determination of what "Good Environmental Status" (GES) means for those waters, GES is defined in the Directive (\*)
- Targets and indicators designed to show whether a GES is achieving;
- A monitoring programme to measure progress towards GES;
- A programme of measures designed to achieve or maintain GES.

(\*) *"Good environmental status" means the environmental status of marine waters where these provide ecologically diverse and dynamic oceans and seas which are clean, healthy and productive within their intrinsic conditions, and the use of the marine environment is at a level that is sustainable, thus safeguarding the potential for uses and activities by current and future generations.*

## Conclusions

There is a substantial reduction of oil pollution from ships operations from 1980 that can be attributed to the implementation and improved control of compliance of international conventions and codes related to marine pollution.

It is observed also an important reduction of oil spills from maritime accidents probably due to a better compliance of maritime safety conventions and related codes and other regulations as well as an improved ships' construction and operation equipment. (Fig. 3 on oil tankers accidents).

Land base pollution has also decreased from 1973 but no reduction is observed in the last period evaluated, probably due to the lack of efficient national regulations and control of discharges.

A strict application of international and national regulations complemented with an efficient control of compliance through Port State Control and Flag State Implementation would produce a positive impact in the marine pollution.

# **Le littoral et le contexte climatique par Monsieur Abdellatif KHATTABI, Professeur-chercheur, expert des questions environnementales**

---

## **1. Pressions anthropiques**

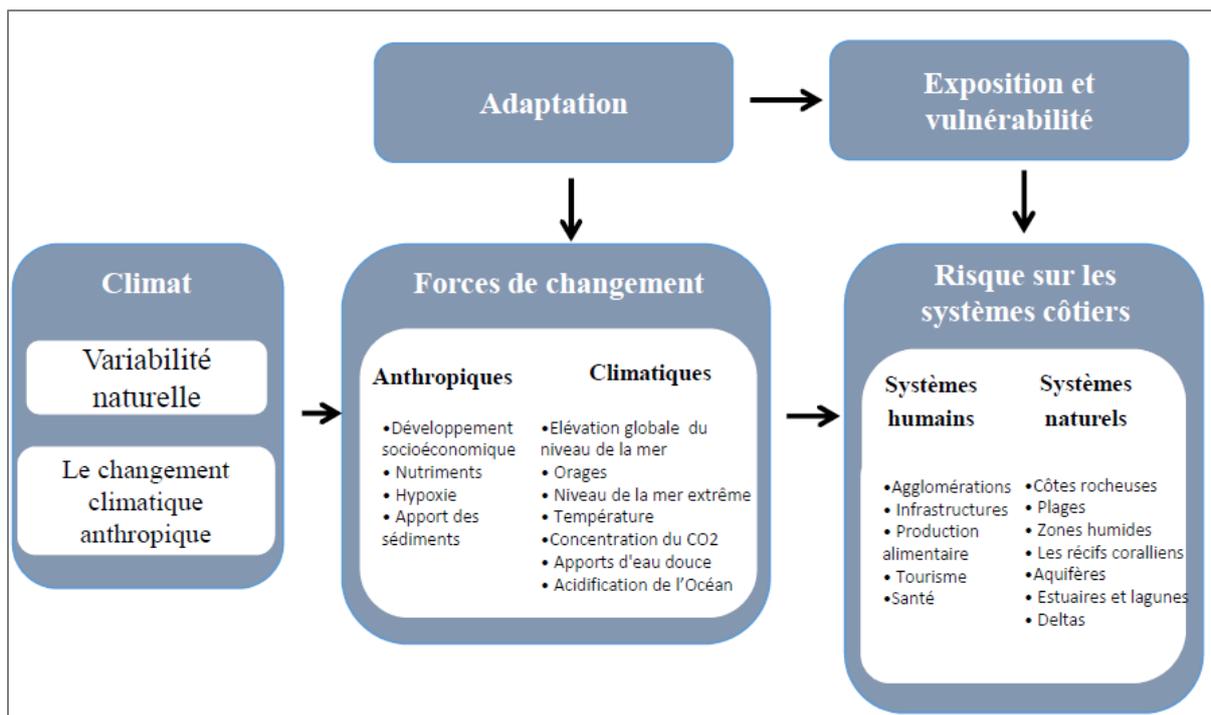
La pollution est l'une des pressions anthropiques principales. En effet, les eaux usées domestiques et industrielles ont des répercussions sur la santé de la population et sur la stabilité environnementale (43% des effluents urbains sont directement déversés dans la mer, 30% dans des cours d'eau) sachant que 98% des eaux usées industrielles sont déversées en mer. Citons également les pollutions accidentelles dues aux activités, le trafic pétrolier, déversements accidentels ou délibérés en plus du transit de 265 navires par jour en atlantique.

Le prélèvement de la pêche constitue également une pression anthropique, notamment les prélèvements halieutiques (2001 et 2011). Il est à noter que 37% de la flottille opère en atlantique sud et représente 49% des captures en volume et 64% des captures en valeur tandis que 22% de la flottille opère en méditerranée avec 7% des captures en valeur.

D'autre part, l'érosion côtière comprend le prélèvement du sable et dragage (Prélèvements illicites = l'érosion & la disparition de certaines plages et la Dégradation du paysage et de l'Habitat...) ainsi que les ouvrages portuaires (Epis, jetées, brise-lames, = un obstacle au transit littoral).

## **2. Forces motrices de changement du littoral marocain**

- Croissance démographique
- Les changements climatiques et risques naturels
- Développement de la pêche et transport maritime
- Développement touristique
- Développement industriel
- Urbanisation



### 3. Pressions Climatiques

Sensibilité à 3 facteurs clés liés au changement climatique: le niveau de la mer, la température de l'océan et l'acidité de l'océan.

Les facteurs anthropiques liés au changement climatique sont largement distribués et sont une composante importante des impacts cumulés subis par les écosystèmes côtiers. En raison de l'élévation du niveau des mers projetée pendant toute la durée du XXI<sup>ème</sup> siècle et au-delà, les systèmes côtiers et les zones de faibles altitudes seront de plus en plus exposés à des incidences négatives comme la submersion, l'inondation et l'érosion des côtes.

L'exposition projetée des populations et des biens aux risques côtiers ainsi que les pressions anthropiques sur les écosystèmes côtiers devraient augmenter sensiblement au cours des décennies à venir. L'acidification et le réchauffement des eaux côtières continueront avec des conséquences négatives importantes sur les écosystèmes côtiers.

L'augmentation de l'acidité sera plus élevée dans les zones où l'eutrophisation est un problème. Elle aura des impacts négatifs pour de nombreux organismes de calcification. Le réchauffement et l'acidification mèneront à la décoloration des coraux, la mortalité et la diminution de la capacité de leur reconstitution, ce qui rendra les récifs coralliens de l'écosystème marin plus vulnérables avec de moindres possibilités pour l'adaptation.

Les herbes tempérées de la mer et les écosystèmes d'algues vont diminuer avec l'augmentation de la fréquence des vagues de chaleur et des températures extrêmes de la mer.

#### **4. Etat du littoral**

Changement de la qualité des plages et des eaux de baignade : **97,22%** stations de prélèvements, sont de qualité microbiologique conforme aux exigences réglementaires pour la baignade et 20 plages labélisées 'Pavillon Bleu'.

Dégradation de la qualité de l'eau marine : Les régions côtières les plus menacées sont Casablanca-Mohammedia, Tanger, Safi et Nador. Les eaux usées non traitées et les effluents industriels causent la dégradation de la qualité des eaux de baignade et ont un impact néfaste sur la biodiversité marine et côtière et donc sur la santé publique.

#### **5. Etat du milieu et des écosystèmes marins**

Modification et perte d'habitat naturel : Pertes d'habitats par effet de tempêtes, de tremblements de terre, et d'apports massifs d'eaux douces en zone côtière. En plus des pollutions induites des changements de turbidité et des apports supplémentaires d'éléments nutritifs. L'extraction de graviers et de sables, chalutage, surpêche impactent directement les habitats benthiques et induisent à la perte de biomasse et la dégradation des écosystèmes côtiers en termes d'habitats de reproductions, de frayères et de croissance ainsi que la diminution de l'abondance et de la composition des espèces.

Les impacts de ces pressions sont nombreux, ils sont surtout d'ordre sécuritaire (santé humaine, sécurité humaine...), économique (dégradation des ressources, destruction ou dommages dus aux tempêtes portés aux édifices privés ou publics, aux infrastructures industrielles ou de transport, ainsi que l'interruption des trafics...) et écologique également (perte de la production et de la productivité des milieux naturels et de la diversité biologique).

## **Environnement et enjeux stratégiques des espaces maritimes par Monsieur F.G. TREBULLE, Professeur à l'Université Paris-I**

---

L'environnement fait évidemment partie des enjeux stratégiques fondamentaux liés aux espaces maritimes et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>54</sup> en témoigne, non seulement en définissant la pollution du milieu marin<sup>55</sup> mais surtout en affirmant que si "*Les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles*" cela doit se faire "*selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin*" (art. 193) ce qui implique une hypothèque environnementale pesant sur les activités maritimes.

L'article 194 est relatif à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution. Il souligne le caractère partagé des enjeux et manifeste que l'environnement est précisément un enjeu stratégique évidemment commun.

De la même manière, l'article 194 invite à s'attacher aux sources de pollution du milieu marin et singulièrement :

- Aux sources telluriques de pollutions maritimes<sup>56</sup> (mais également aux sources atmosphériques ou par immersion) ;
- Aux enjeux en termes d'accidents, de rejets, intentionnels ou non, de conception des navires et des engins ;
- Aux pollutions liées aux engins d'exploration et d'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol.

Une autre disposition particulièrement remarquable de la convention est l'article 196 qui précise que les "Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles".

Dans les dispositions très générales qui aident à identifier les enjeux stratégiques, on doit bien sûr mentionner la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (la Convention de Barcelone) de 1976 devenue Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses Protocoles:

- Le Protocole "immersions" (par les navires et aéronefs)
- Le Protocole "prévention et situations critiques" (pollution par les navires et situations critiques)
- Le Protocole "tellurique"
- Le Protocole "aires spécialement protégées et diversité biologique"
- Le Protocole "offshore" (pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation)
- Le Protocole "déchets dangereux"
- Le Protocole "gestion intégrée des zones côtières"

Il y a 20 ans, en 1995, les Parties contractantes ont adopté le Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (PAM Phase II) en remplacement du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) de 1975.

Chacun des objectifs principaux de la convention de Barcelone est un enjeu stratégique :

- évaluer et maîtriser la pollution;
- assurer la gestion durable des ressources naturelles marines et côtières;
- intégrer l'environnement dans le développement économique et social;
- protéger le milieu marin et les zones côtières par des actions visant à prévenir et réduire la pollution et, dans la mesure du possible, l'éliminer, qu'elle soit due à des activités menées à terre ou en mer;
- protéger le patrimoine naturel et culturel;
- renforcer la solidarité entre les états riverains de la Méditerranée;
- contribuer à améliorer la qualité de vie.

On peut également évoquer la "Déclaration du Caire sur la gestion du capital naturel de l'Afrique au service du développement durable et de l'élimination de la pauvreté" de mars 2015, qui a souligné l'importance, dans ce cadre régional "d'appuyer les activités concernant les écosystèmes marins, l'aménagement de l'espace marin, la création d'aires marines protégées et l'élaboration d'outils d'évaluation et de comptabilisation du capital naturel", de renforcer les connaissances sur la pollution marine et de mettre en œuvre la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 et de l'Agenda 2063.

Ces questions sont essentielles et ont été placées sur le devant de la scène, notamment en raison des liens entre espaces maritimes et climat et entre espaces maritimes et énergie. On doit au Professeur El Khayat une très belle présentation des enjeux environnementaux et de leur importance pour une mer fragile comme la Méditerranée<sup>57</sup>.

Au-delà, après les marées noires, la catastrophe de la plateforme Macondo dans le golfe du Mexique a marqué les esprits... Si en 1992<sup>58</sup> on a pu dire que "De par la nature et l'ampleur de leurs incidences sur l'environnement, les activités de prospection et de production pétrolières en mer ne sont généralement responsables que d'une très faible fraction de la pollution marine" c'est loin d'être toujours vrai.

De manière apparemment moins cruciale, mais la question est néanmoins très importante, on signalera que l'Union européenne vient de modifier ses dispositions sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison<sup>59</sup>. Si on rencontre souvent l'idée selon laquelle le transport maritime est le principal support des échanges commerciaux mondiaux et le moyen de transport qui a le plus faible impact proportionnel sur l'environnement, cela ne veut pas dire qu'il n'en ait pas et, au contraire, on a pu souligner l'importance considérable de certaines pratiques illégales telles que dégazage ou déballastage qui peuvent avoir des conséquences extrêmement préoccupantes.

Les enjeux environnementaux prennent une importance de plus en plus grande pour les acteurs du transport maritime et l'on en trouve la trace dans l'appréciation des différents pavillons<sup>60</sup>. Ce n'est pas sans contrainte et les facteurs environnementaux font désormais partie des éléments pris en compte dans le renouvellement des navires.

On peut à cet égard évoquer les enjeux tenant aux types de combustibles utilisés et à leur encadrement dans le cadre de MarPol.

Si l'on veut identifier les enjeux associant environnement et espaces maritimes, il peut être de bonne stratégie de lire les travaux des différents groupes appelés à travailler dans le cadre du Grenelle de la Mer de 2009 à 2011. La simple énumération de ces groupes, permet d'identifier très clairement les questions qui sont apparues avec évidence<sup>61</sup>.

<u>Groupe 1 - Avenir des pêches profondes</u>	<u>Groupe 10 - Port marchand du futur</u>
<u>Groupe 2 - Démantèlement des navires</u>	<u>Groupe 11 - Sédiments de dragage</u>
<u>Groupe 3 - Mission FIPOL</u>	<u>Groupe 12 - Navire du Futur</u>
<u>Groupe 4 - Sensibilisation, éducation, communication</u>	<u>Groupe 13 - Pollutions marines</u>
<u>Groupe 5 - Droit d'usage des mers, financement, fiscalité</u>	<u>Groupe 14 - Fonds macro-déchets</u>
<u>Groupe 6 - Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux</u>	<u>Groupe 15 - Énergies marines</u>
<u>Groupe 7 - Études d'impact, évaluation</u>	<u>Groupe 16 - Aires marines protégées</u>
<u>Groupe 8 - Recherche et innovation</u>	<u>Groupe 17 - Transport maritime</u>
<u>Groupe 9 - Formation, pluri-activités, social</u>	<u>Groupe 18 - Plaisance et sports nautiques</u>

Dans une perspective marocaine, il faut garder à l'esprit la loi-cadre n° 99-12 portant Charte nationale de l'environnement et du développement durable (Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014)) dont l'article 6 évoque le fait que les ressources naturelles et les écosystèmes sont un bien commun de la nation et "*font l'objet d'une protection, d'une mise en valeur et d'une valorisation fondées sur une gestion intégrée et durable, à travers l'adoption de mesures législatives, institutionnelles, économiques et financières ou autres*".

L'article 7 de la Charte insiste sur l'importance des mesures destinées à "*promouvoir la protection des écosystèmes marins et littoraux et des zones humides contre les impacts des activités susceptibles d'en altérer ou d'épuiser les eaux et les ressources ; préserver et mettre en valeur des sites d'intérêt biologique et écologique terrestres, littoraux et marins, et y encourager la création d'aires protégées*", ce qui place bien la mer au centre des préoccupations. L'article 12 de cette Charte inscrit également dans une dynamique assumée de développement durable les secteurs et activités relatifs notamment aux pêches maritimes et aux transports ; pour ces secteurs (comme pour d'autres), le texte prévoit que "*les autorités gouvernementales en charge de ces secteurs et activités sont tenues de veiller à l'adoption de mesures de durabilité concrètes dans leurs modes de gestion et leurs cycles de production et à la diffusion à grande échelle de ces mesures*".

Il aurait été intéressant de distinguer les enjeux propres aux espaces maritimes et ceux liés aux espaces terrestres. Dans le cadre limité d'une communication comme celle-ci on se restreindra aux enjeux strictement maritimes et l'on approchera la question en évoquant successivement la question sous l'angle des grands textes structurants du droit de l'environnement puis dans une approche plus spécifique.

## **1. Les enjeux environnementaux maritimes dans les déclarations internationales**

Dans l'essentiel des grands textes et déclarations environnementales les enjeux maritimes ont été évoqués, manière d'indiquer l'importance des croisements entre mer et environnement.

Le sujet n'est pas nouveau et un chapitre (n°17) du Plan Action/Agenda 21 adopté après le sommet de Rio de 1992 était consacré à la "*protection des océans et de toutes les mers - y compris les mers fermées et semi-fermées - et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques*".

On ne le reprendra pas ici mais on peut toutefois souligner certains enjeux stratégiques bien identifiés :

- La globalité et l'unité du "milieu marin" vu comme formant "un tout"
- La gestion intégrée et développement durable des zones côtières
- La protection du milieu marin
- L'exploitation durable et la conservation des ressources biologiques marines
- Les nécessaires coopérations et coordinations internationales ;

Le principe d'intégration irrigue également l'ensemble de ce chapitre, invitant dans toutes les matières à tenir compte des enjeux environnementaux. Outre les pollutions telluriques qui ne sont pas ignorées, les pollutions liées aux activités maritimes sont également bien identifiées<sup>62</sup>. Elles font l'objet d'exigences diverses à commencer par l'affirmation globale de la nécessité d'éviter les dommages causés :

- par la navigation
- par l'immersion des déchets
- par les installations pétrolières et gazières en mer
- par l'activité portuaire

La question de la pollution des "zones de trafic maritime encombré, telles que les détroits internationaux à trafic intense" est également bien identifiée<sup>63</sup>.

Dès 1992 est apparue clairement la nécessité de disposer d'informations systématiques. Le programme action 21 comporte également des éléments importants sur l'utilisation durable et la conservation des ressources biologiques marines en haute mer comme dans les eaux relevant de la juridiction nationale : la surexploitation est une préoccupation majeure. Anticipant sur l'actualité la plus brûlante, le programme Action 21 s'interrogeait également déjà sur les questions liées à l'incidence du changement climatique en soulignant (17.96) que "*Le milieu marin est vulnérable et sensible aux changements climatiques et atmosphériques*". Si bien des incertitudes ont été levées depuis lors, ce n'est pas dans un sens très rassurant...

Lors du sommet de Johannesburg (26 août - 4 septembre 2002), la question des océans et des mers a également été évoquée et l'art. 158 du rapport du sommet en souligne "*l'importance cruciale pour la sécurité alimentaire dans le monde et pour soutenir la prospérité économique et le bien-être d'un grand nombre d'économies nationales*". L'ambition est alors d' " Assurer le développement durable des océans " sur le fondement d'une coordination et d'une coopération efficaces<sup>64</sup>.

Lors du sommet Rio+20 (20 au 22 juin 2012), la déclaration finale "L'avenir que nous voulons" a comporté des développements importants sur les océans et les mers<sup>65</sup>. On peut en retirer des affirmations structurantes sur le fait que *"les océans, les mers et les zones littorales font partie intégrante et essentielle de l'écosystème de la Terre et sont indispensables à sa survie"*. Il apparaît nettement dans cette déclaration mais au-delà qu'il n'y aura pas de développement durable sans une réelle prise en compte des espaces maritimes et de leurs ressources.

Le 158 de la déclaration finale du sommet Rio+20 contient l'engagement des Etats *"à protéger et à régénérer la santé, la productivité et la résilience des océans et des écosystèmes marins, et à maintenir leur biodiversité en assurant leur conservation et leur exploitation durable pour les générations actuelles et futures"* ; ainsi qu'à *"appliquer efficacement une démarche écosystémique et l'approche de précaution dans la gestion des activités influant sur le milieu marin, dans le respect du droit international, afin de tenir les engagements pris concernant les trois dimensions du développement durable"*. On y retrouve les questions :

- de l'exploitation durable de la biodiversité maritime et plus généralement de l'encadrement de la pêche ;
- de la pollution marine, avec une préoccupation accrue vis-à-vis *"de la présence de déchets principalement plastiques, de polluants organiques persistants, de métaux lourds et de composés azotés rejetés par diverses sources marines et terrestres, notamment les transports maritimes et les eaux de ruissellement"*.
- des espèces exotiques envahissantes pour les ressources et les écosystèmes marins ;
- de l'élévation du niveau des mers et de l'érosion du littoral ;
- de l'acidification des océans et les incidences du changement climatique sur les ressources et les écosystèmes marins et côtiers.

En juillet 2012, Ban Ki-Moon a lancé un Pacte pour les océans fixant un but *"Des océans en bonne santé pour un monde prospère"* au terme du rétablissement de *"la santé, la capacité productive et la résilience des océans, en se référant aux normes appropriées afin de garantir le bien-être et la prospérité des personnes"*. Il invite à *"trouver des moyens innovants de protéger les ressources océaniques et de les utiliser plus efficacement, tout en s'assurant que toutes les parties prenantes respectent le principe d'utilisation durable et de conservation des ressources naturelles"*.

Les axes proposés sont :

- la protection des personnes et l'amélioration de la santé des océans<sup>66</sup>.
- la protection et la remise en état du milieu et des ressources naturelles des océans, leur pérennisation, le rétablissement de leur pleine capacité de production alimentaire ainsi que les services indispensables qu'ils fournissent<sup>67</sup>
- l'amélioration de la gouvernance des océans et des connaissances<sup>68</sup>.

Même si le Maroc n'est plus membre de l'Union Africaine, il est intéressant de mentionner le fait que la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050®) adoptée en 2012, a identifié parmi les enjeux clefs la dégradation de l'environnement marin et de la biodiversité, ainsi que les effets aggravés du changement climatique.

Il s'agit bien de repenser la façon dont sont gérées les eaux continentales africaines, les mers et les océans en instaurant "une "économie bleue" durable, version marine de l'économie verte" pour "améliorer le bien-être des citoyens africains, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux marins, ainsi que la dégradation de l'écosystème et de la biodiversité".

Enfin, on terminera en soulignant que la communauté internationale ne s'y est pas trompée : l'un des tous nouveaux objectifs de développement durable des Nations Unies, fixés en septembre 2015, y est consacré. L'objectif 14 est de "*conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable*". Il se décline en diverses mesures que l'on retrouvera :

- D'ici à 2025, prévenir et réduire nettement la pollution marine de tous types, en particulier celle résultant des activités terrestres, y compris les déchets en mer et la pollution par les nutriments.
- D'ici à 2020, gérer et protéger durablement les écosystèmes marins et côtiers, notamment en renforçant leur résilience, afin d'éviter les graves conséquences de leur dégradation et prendre des mesures en faveur de leur restauration pour rétablir la santé et la productivité des océans.
- Réduire au maximum l'acidification des océans et lutter contre ses effets, notamment en renforçant la coopération scientifique à tous les niveaux.
- D'ici à 2020, réglementer efficacement la pêche, mettre un terme à la surpêche, à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et aux pratiques de pêche destructrices et exécuter des plans de gestion fondés sur des données scientifiques, l'objectif étant de rétablir les stocks de poissons le plus rapidement possible, au moins à des niveaux permettant d'obtenir un rendement constant maximal compte tenu des caractéristiques biologiques.

- D'ici à 2020, préserver au moins 10% des zones marines et côtières, conformément au droit national et international et compte tenu des meilleures informations scientifiques disponibles.
- D'ici à 2020, interdire les subventions à la pêche qui contribuent à la surcapacité et à la surpêche, supprimer celles qui favorisent la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et s'abstenir d'en accorder de nouvelles, sachant que l'octroi d'un traitement spécial et différencié efficace et approprié aux pays en développement et aux pays les moins avancés doit faire partie intégrante des négociations sur les subventions à la pêche menées dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce
- D'ici à 2030, faire mieux bénéficier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés des retombées économiques de l'exploitation durable des ressources marines, notamment grâce à une gestion durable des pêches, de l'aquaculture et du tourisme ; Approfondir les connaissances scientifiques, renforcer les capacités de recherche et transférer les techniques marines, conformément aux Critères et principes directeurs de la Commission océanographique intergouvernementale concernant le transfert de techniques marines, l'objectif étant d'améliorer la santé des océans et de renforcer la contribution de la biodiversité marine au développement des pays en développement, en particulier des petits États insulaires en développement et des pays les moins avancés ; Garantir aux petits pêcheurs l'accès aux ressources marines et aux marchés ; Améliorer la conservation des océans et de leurs ressources et les exploiter de manière plus durable en application des dispositions du droit international, énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui fournit le cadre juridique requis pour la conservation et l'exploitation durable des océans et de leurs ressources, comme il est rappelé au paragraphe 158 de "L'avenir que nous voulons"

On voit que pas un des grands textes environnementaux n'a oublié les enjeux maritimes ; mais la fertilisation croisée vaut également dans le cadre de textes beaucoup plus spécifiques.

## **2. Les enjeux environnementaux maritimes dans certains instruments spécifiques**

On peut évoquer rapidement la manière dont les enjeux stratégiques qui nous concernent ici sont envisagés tant dans les instruments spécifiquement maritimes que dans les instruments dédiés au droit de l'environnement.

## 2.1. La dimension environnementale de certains aspects du droit de la mer

L'activité de l'OMI en matière de protection du milieu marin est très importante, au-delà de la seule lutte contre les pollutions.

- Convention sur la pollution par les hydrocarbures (OILPOL) de 1954.
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) de 1973 et son protocole de 1978.

En 2011, à l'occasion de l'examen de la mise en œuvre de la directive 1999/32/CE concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, ainsi qu'à d'autres réductions des émissions de polluants dues au transport maritime, la Commission européenne<sup>69</sup> a souligné le rôle du transport maritime dans les émissions de polluants atmosphériques contribuant à la dégradation de la qualité de l'air et ayant des effets sur la santé humaine et sur l'acidification, qui s'étendent au-delà des régions côtières.

L'examen de 2011 a été l'occasion de souligner les progrès accomplis au niveau de l'OMI en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques depuis 2005. Cela montre, au passage, qu'il est possible de parvenir à des résultats tangibles lorsqu'une volonté politique claire est présente. Mais le rapport illustre aussi l'existence de réels problèmes devant être anticipés, notamment pour éviter que les règles environnementales n'aient d'effets délétères notamment dans le rapport mer/route.

Si l'ensemble est généralement bien connu, on notera toutefois une récente campagne d'associations qui, en France, durant l'été 2015, ont entendu dénoncer "la pollution de l'air provoquée par les paquebots dans les ports de la Méditerranée". Une association française et une allemande ont procédé à des mesures effectivement préoccupantes et manifesté leur souhait que la législation sur les carburants change<sup>70</sup>.

Comme les effets sur l'environnement des produits antisalissure<sup>71</sup>, ou l'encrassement biologique des coques des bateaux (vecteur identifié de transfert d'espèces invasives), les eaux de ballast font partie des questions longtemps ignorées aux conséquences environnementales importantes.

Enjeu stratégique des espaces maritimes, les eaux de ballast en sont certainement un dans la mesure où les échanges d'eau de mer qu'elles entraînent sont considérables et identifiés comme à l'origine de bouleversements importants de l'environnement marin par le déplacement d'organismes d'un environnement dans un autre et peuvent conduire au développement d'espèces invasives à l'origine de pertes importantes de biodiversité.

L'OMI a adopté en 2004 une Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments de navires (Convention BWM). Avant même son entrée en vigueur l'équipement progressif des navires en dispositifs d'équipement de traitement de ces eaux s'est mise en place (en France une disposition du projet de loi biodiversité y est relative). Ceci a des conséquences économiques importantes et un rapport de 2013<sup>72</sup> chiffrait le coût d'un système de traitement des eaux de Ballast :

- Pour les installations sur les navires en construction: de 500.000 à 2 millions de dollars US
- Pour les installations sur des navires déjà construits (retrofit) : de 2 millions à 4 millions de dollars US (sans compter les 20 jours d'immobilisation du navire).

La question des eaux de Ballast est d'une grande actualité pour le Maroc qui a ratifié la Convention BWM le 23 novembre 2015 permettant de s'approcher de l'accomplissement des conditions d'entrée en vigueur de la convention.

La question du recyclage des navires est évidemment également très importante. La France se l'est vu cruellement rappeler à l'occasion de la retentissante affaire du démantèlement du porte avion Clemenceau et ayant donné lieu à un arrêt du Conseil d'Etat du 15 février 2006<sup>73</sup>. Le recyclage fait l'objet de la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention SRC) de 2009, ratifiée par la France en 2014<sup>74</sup>. On y lit que "*le recyclage des navires contribue au développement durable et qu'en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle*"<sup>75</sup>. Il est significatif que le dispositif conventionnel soit très axé, outre l'agrément des opérateurs de démantèlement, sur l'identification des substances et produits dangereux afin de protéger au mieux l'environnement et la santé des personnes intervenant dans le cadre des opérations de démantèlement.

## **2.2. La dimension maritime de questions environnementales**

Sans prétendre à l'exhaustivité, on peut souligner quelques thématiques qui apparaissent révélatrices d'enjeux très forts associant espaces maritimes et environnement. A tout seigneur tout honneur, on commencera par les principes généraux du droit de l'environnement puis on s'attachera aux questions de déchets et de climat.

### 2.3. L'enjeu des principes du droit de l'environnement

Très peu de secteurs offrent, comme le secteur maritime, une illustration de la nécessité de s'attacher au principe du pollueur payeur, au principe d'intégration qui peut être vu ici comme intégrant l'approche éco-systémique ou encore au principe de précaution. Au titre des principes du droit de l'environnement dont la mise en œuvre est apparue nécessaire en matière maritime ce dernier a une place à part. En effet, c'est dans un cadre maritime que le principe de précaution a été consacré avec la 2<sup>ème</sup> et la 3<sup>ème</sup> conférence internationale sur la protection de la mer du Nord.

Dès le programme action 21 les choses ont été posées avec beaucoup de clarté (§17.21) *"Pour prévenir la dégradation du milieu marin, il convient d'adopter une démarche axée sur la précaution et la prévision plutôt qu'une démarche corrective, ce qui suppose, notamment, l'adoption de mesures de précaution, la réalisation d'études d'impact sur l'environnement, le recours à des techniques de production non polluantes, le recyclage, le contrôle des déchets et leur réduction, la construction ou l'amélioration des installations de traitement des eaux usées, la définition de critères de gestion de qualité pour la manipulation appropriée des substances dangereuses, et l'adoption d'une démarche globale pour lutter contre les facteurs nocifs dans l'air, la terre et l'eau"*.

L'ordonnance du 27 août 1999 du tribunal international du droit de la mer, dans l'affaire du thon à nageoire bleue opposant le Japon à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie, illustre parfaitement l'importance du lien. Après avoir rappelé que *"la conservation des ressources biologiques de la mer constitue un élément essentiel de la protection et de la préservation du milieu marin"* et, constatant que le stock du thon à nageoire bleue se trouve dans un état d'épuisement grave et aux niveaux les plus bas historiquement, elle invite les parties à *"agir avec prudence et précaution et veiller à ce que des mesures de conservation efficaces soient prises dans le but d'empêcher que le stock du thon à nageoire bleue ne subisse des dommages graves"*.

Beaucoup plus près de nous une illustration de l'importance du principe de précaution dans le domaine maritime a été posée par la déclaration des chefs d'État et de gouvernement lors du sommet du G7 des 7-8 juin 2015 au Château d'Elmau. Ils y ont pris *"note de l'intérêt croissant pour l'exploitation minière des fonds marins au-delà des eaux territoriales nationales et des opportunités que cela représente"*. Ils ont également souligné que *"Les priorités essentielles sont notamment de mettre en place un cadre réglementaire stable et prévisible pour les investisseurs et de renforcer l'efficacité de la protection de l'environnement marin face aux effets néfastes potentiels de cette exploitation"* et pris l'engagement *"d'adopter une approche de précaution pour ces activités d'exploitation minière des fonds marins et de réaliser des études d'impact sur l'environnement et des recherches scientifiques"*.

Assez récemment également la Résolution du Parlement européen du 8 septembre 2015 sur "Exploiter le potentiel de création d'emplois et de croissance de la recherche et de l'innovation dans l'économie bleue" (2014/2240(INI)) a rappelé qu' *"en vertu de l'article 190 du traité de Lisbonne et de la déclaration de Rio+20" ..... "Le principe de précaution et l'approche écosystémique doivent être au centre de la gestion de toute activité ayant une influence sur l'environnement marin."*<sup>76</sup>

Si le principe de précaution est certainement cardinal, il est tout aussi certain que les enjeux notamment liés aux pollutions imposent une attention d'autant plus grande au principe pollueur-payeur qu'il peut permettre de développer des mécanismes efficaces de prévention.

Ici on peut souligner l'importance des outils économiques accompagnant certaines activités pour les aider à devenir plus respectueuses de l'environnement, on sait que la question du prix du carbone est au cœur de la COP21. On peut également en matière de pollution se référer à l'importance des mesures d'imputation permettant de rattacher une pollution ou un phénomène à une activité ou un navire donné. Au-delà des précédents, le très important principe d'intégration est déjà à l'œuvre en matière maritime pour traduire l'interaction entre différents domaines importants...

On retrouve le même mouvement dans la Charte nationale marocaine de l'environnement et du développement durable dont l'article 2 insiste sur la nécessité de respecter les principes d'intégration, de territorialité, de solidarité, de précaution, de prévention de responsabilité et de participation *"lors de l'élaboration et de mise en œuvre des politiques, des stratégies, des programmes et des plans d'action par l'Etat, les collectivités territoriales, les établissements publics et sociétés d'Etat et par les autres parties intervenant dans les domaines de l'environnement et du développement durable"*

#### **2.4. Espaces maritimes et climat**

Les espaces maritimes sont extrêmement concernés pas les phénomènes climatiques même s'ils n'occupent, paradoxalement, pas une place centrale dans les débats de la COP21. Ceci se comprend toutefois dans la mesure où l'on considère que les émissions liées aux combustibles employés pour la navigation maritime sont délicate à identifier et imputer, ce qui a conduit à ne pas les intégrer à la CCNUCC et de renvoyer à l'OMI le soin d'intervenir sur ce sujet. Il n'en demeure pas moins que l'océan fournit une part essentielle de l'oxygène et absorbe, selon les experts, près d'un quart des émissions de carbone rejetées dans l'atmosphère par l'activité humaine et une part considérable de la chaleur liée à l'effet de serre. Il fait incontestablement partie de la stratégie de résilience.

Inversement, il est exposé aux conséquences du changement climatique, notamment via le phénomène dit d'acidification des eaux qui contribue à une détérioration globale préoccupante. De même le réchauffement ne concerne pas que le climat et s'il touche les eaux maritimes cela aura nécessairement des conséquences sur la faune et la flore... Le réchauffement est également – évidemment – lié au phénomène de fonte des glaces qui affecte directement les océans. Si la question des Etats insulaires menacés par le réchauffement climatique est importante elle n'est pas, loin s'en faut, la seule.

L'Union Européenne a décidé de dépasser un certain retard pris par le secteur maritime en la matière et cela s'est manifesté à l'automne 2015 : Le Conseil Environnement du 18 septembre 2015 a considéré que "l'OMI, l'OACI et les parties au protocole de Montréal devraient réguler, le plus rapidement possible, de manière efficace et dans le respect de l'objectif consistant à contenir l'élévation de la température en dessous de 2°C., les émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes et aériens internationaux ainsi que la production et la consommation des HFC, respectivement". Dans sa résolution du 14 octobre 2015 Vers un nouvel accord international<sup>77</sup> (§35), le Parlement européen a souligné l'importance du secteur des transports – en général – dans les émissions et demandé à toutes les parties "*de travailler dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'élaboration d'un cadre stratégique global permettant d'apporter une réponse efficace et à la mise en place de mesures visant à fixer des objectifs appropriés avant la fin de 2016 pour réduire suffisamment les émissions au vu de l'objectif de maintien de la hausse des températures en-deçà de 2°C.*"

En France, la Ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a insisté pour qu'elle soit évoquée, même si c'est en marge du sommet. Elle a également insisté pour que les travaux du GIEC portent sur la question spécifique des océans.

A l'occasion de la COP, une plateforme a été lancée par des organismes de recherche, des ONG et la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO. Elle a émis des recommandations plaidoyer pour que les enjeux liés à l'océan et aux zones côtières soient progressivement pris en compte à travers des mesures spécifiques, et intégrés aux différents axes de la négociation.

1. Produire pour les décideurs un état de la science sur les enjeux et les mesures appropriées concernant les océans et les changements climatiques, notamment par le biais d'un Rapport Spécial du GIEC sur l'océan.
2. Considérer l'importance d'écosystèmes sains et fonctionnels face au changement climatique, en accélérant la mise en place d'un réseau cohérent et résilient d'aires marines protégées.

- 1) Reconnaître le rôle des écosystèmes marins et côtiers en tant que puits naturels de carbone (carbone bleu).
- 2) Développer les Énergies Marines Renouvelables (éolien, hydrolien, énergies marémotrices et houlomotrices), tout en préservant la biodiversité marine.
- 3) Accompagner la transition énergétique du transport maritime et développer des solutions technologiques innovantes pour des navires plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.
- 4) Soutenir prioritairement les mesures d'adaptation pour les régions les plus vulnérables, en particulier les zones côtières des pays en développement (PED), les territoires et les petits Etats insulaires.
- 5) Renforcer le transfert de technologies, vers les pays et les régions océaniques et côtières les plus vulnérables. La coopération internationale doit compter des projets d'adaptation et de préservation des écosystèmes marins.
- 6) Dédier explicitement une part du Fonds Vert aux projets marins et côtiers (protection des mangroves, zones humides et vulnérables dont la capacité de stockage du CO2 est très importante).
- 7) Mieux articuler la Convention-Cadre des Nations unies sur les Changements climatiques avec les accords existants relatifs à l'océan, notamment les "Objectifs du Développement Durable (ODD)".

On retrouve les mêmes préoccupations dans "l'Appel de l'océan pour le climat" qui demande à ce que l'océan – deux tiers de la surface du globe – soit intégré explicitement dans le futur régime climatique<sup>78</sup>.

Dans la dynamique climatique on connaît certains des enjeux phares tels que le Rendement énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires à laquelle l'OMI travaille (notamment avec des instruments tels que l'indice d'efficacité énergétique des navires neufs (EEDI)<sup>79</sup>, et le plan de gestion de rendement énergétique pour les navires (SEEMP<sup>80</sup>)). La démarche progressive induite par ces plans de gestion est particulièrement intéressante dans la mesure où elle va de la planification au suivi en passant évidemment par la mise en œuvre des mesures planifiées. Elle recouvre par ailleurs tous les enjeux énergétiques des navires (forme, matériaux, combustibles, vitesse...).

C'est dans cette dynamique climatique que l'on peut évoquer le Règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. Ce texte récent est important, car il va imposer aux navires qui utilisent les ports de l'UE de surveiller et déclarer chaque année les émissions de CO<sub>2</sub> (à partir de 2018 aux navires de plus de 5.000 tonnes brutes). L'économie générale du texte repose sur la mise en place d'un mécanisme européen de surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (système MRV). Le texte est important dans la mesure où en Europe le transport maritime était le seul mode de transport qui ne faisait pas l'objet de mesures de réduction des émissions de GES.

Dans la même perspective, la Résolution du Parlement européen du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable (2015/2005(INI)) contient des demandes spécifiques pour le secteur maritime et notamment :

- la fixation d'un objectif global au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour atteindre l'objectif du livre blanc relatif à une réduction d'au moins 40% des émissions de CO<sub>2</sub> résultant des combustibles de soute utilisés dans le transport maritime d'ici à 2050, à soutenir par un objectif intermédiaire à l'horizon 2030; l'amélioration des négociations au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial abordant les émissions maritimes internationales, tel qu'un mécanisme de tarification des émissions; en cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre ou sur l'adoption de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission doit réexaminer le règlement (UE) 2015/757 et, le cas échéant, proposer des modifications de celui-ci afin de le mettre en adéquation avec ledit accord international,
- la possibilité d'étendre les limitations de la teneur en soufre dans les zones dites zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), et des règles de l'OMI dans ce domaine, à l'ensemble de la zone maritime de l'Europe,
- la promotion des technologies de réduction des émissions et des mesures d'efficacité énergétique par des incitations financières et des mesures de soutien ciblées, telles que, notamment, l'utilisation de carburants de substitution, ainsi que la promotion de la navigation à vitesse réduite, dont on dit qu'elle offre un potentiel énorme de réduction de la consommation et des émissions de gaz à effet de serre,
- des actions soutenant le déploiement des combustibles de substitution dans les ports maritimes et fluviaux, notamment la création d'équipements de ravitaillement en GNL et l'utilisation du réseau électrique terrestre.

## 2.5. Espaces marins et déchets

L'immersion des déchets fait partie des questions bien connues ; la convention et le protocole de Londres de 1972 et 1996 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets traitent de cette question. Lors du G7 des 7-8 juin 2015, en Allemagne, les chefs d'État et de gouvernement ont adopté une déclaration reconnaissant "*que les déchets marins, en particulier les déchets plastiques, constituent un problème mondial affectant directement la vie et les écosystèmes marins et côtiers et potentiellement la santé humaine*". Ils ont pris l'engagement de mener des actions prioritaires et de trouver des solutions pour lutter contre les déchets marins. En annexe à la déclaration un plan d'action a été arrêté dont on retirera :

- l'appui à la préparation et la mise en œuvre de plans d'action nationaux ou régionaux afin de réduire l'entrée des déchets dans les eaux intérieures et côtières et leur transformation en déchets marins ainsi que de retirer les déchets existants ;
- la mise en commun des bonnes pratiques et l'articulation avec les programmes existants ;
- L'importance de la prévention et du rôle des industries et des consommateurs dans la réduction des déchets ;
- L'encouragement à l'utilisation d'une large gamme d'outils stratégiques et d'instruments disponibles – incitations économiques, instruments axés sur le marché, partenariats public-privé – pour soutenir la mise en œuvre d'actions visant à lutter efficacement contre les déchets marins

Dans le cadre du plan d'action, des mesures d'élimination et des actions prioritaires ont été dégagées.

Au titre de l'élimination, on retiendra le repérage des zones d'accumulation et l'identification des zones où ces déchets "*représentent une menace pour les écosystèmes marins fragiles*" afin de mettre en place une élimination respectueuse de l'environnement, en tenant compte des aspects socio-économiques (notamment la rentabilité).

Au titre de la lutte contre les pollutions dues aux activités maritimes on retiendra notamment l'idée d'accroître au maximum la quantité de déchets livrés dans les installations de réception portuaires et éliminés de façon appropriée

L'éducation, la recherche et la sensibilisation ne sont pas oubliées mais au contraire présentées comme pouvant contribuer à la lutte contre les déchets marins.

### 3. Déchets et poursuite des infractions

La qualification des déversements de déchets en mer est très importante et les observateurs ont remarqué, pour ce qui est du droit français, que des incriminations claires et des techniques modernes d'identification et de poursuite des infractions devant des juridictions spécialisées avaient fait beaucoup pour révéler la possibilité de lutter efficacement contre certains comportements<sup>81</sup>. Ici les dégazages sauvages qui sont pour beaucoup infiniment plus problématiques que les marées noires pourtant plus spectaculaires.

La directive 2005/35 du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions s'explique sur la nécessité de recourir à des instruments relevant du droit pénal :

*"Cons. 7 Ni le régime international relatif à la responsabilité civile, et à l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures ni celui concernant la pollution par d'autres substances dangereuses ou nocives ne comportent suffisamment d'effets dissuasifs pour décourager les parties, concernées par le transport de cargaisons dangereuses par mer, d'avoir recours à des pratiques inférieures aux normes. Les effets dissuasifs requis ne peuvent être assurés que par l'introduction de sanctions s'appliquant à quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine. Les sanctions devraient être applicables, non seulement au propriétaire ou au capitaine du navire mais, également, au propriétaire de la cargaison, à la société de classification ou à toute autre personne impliquée"*

Un réseau de procureurs anti-pollution en Méditerranée a été lancé en 2009 :

*"L'article L218-28 C .env. dispose en effet que "Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article L. 218-26 font foi jusqu'à preuve contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes ... "*

L'articulation du survol aérien et d'un assez net allègement des conditions de preuve a pu rendre possible des poursuites qui sans cela eussent-été très hasardeuses.

La solution, bien connue est actuelle, en témoigne un arrêt du 10 novembre 2015 (n°14-86070) repoussant l'argumentation présentée par les prévenus qui "n'apportaient ni par témoins ni par écrit la preuve contraire des énonciations contenues au procès-verbal" Ici le pilote avait pu constater que seul le sillage était pollué alors que son avant était propre.

L'intérêt de cette réglementation spécifique est bien de manifester tout l'intérêt de poser des observations visuelles permettant d'identifier les traces de pollution avant qu'elles ne se résorbent. Ainsi les constatations visuelles articulées avec les photographies systématiquement prises, règlent l'essentiel des difficultés probatoires. La jurisprudence est très exigeante sur la preuve contraire et refuse de se contenter d'une incertitude ; exigeant, au contraire que la preuve contraire soit rapportée par écrit ou par témoins<sup>82</sup>.

Au surplus les sanctions peuvent être lourdes et un arrêt de 2014<sup>83</sup> a ainsi pu valider la condamnation du capitaine à 1.500.000 euros d'amende et l'armateur à supporter ladite amende pour sa plus grande part (1.425.000 euros). Le 9 novembre 2015 ; c'est le capitaine d'un ferry tunisien qui a fait l'objet d'une réquisition très lourde devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence : 500.000 euros pour un dégazage en Méditerranée. Les faits étaient intéressants, l'AFP rapporte qu'il s'agissait d'une "pollution maritime de nuit dont la preuve est rapportée par le croisement d'images prises par un radar à balayage latéral et celles obtenues par un scanner infrarouge".

Au chapitre des éléments procéduraux qui manifestent une forte volonté d'efficacité, il faut mentionner les arrêts Mangouras, du nom du capitaine du "Prestige"<sup>84</sup> et le fait que la Cour EDH y manifeste qu'elle ne peut ignorer la préoccupation croissante et légitime qui existe tant au niveau européen qu'international à l'égard des délits contre l'environnement dont elle trouve une illustration dans les pouvoirs et les obligations des Etats en matière de lutte contre les pollutions maritimes ainsi que la volonté unanime tant des Etats que des organisations européennes et internationales d'en identifier les responsables, d'assurer leur présence lors du procès et, le cas échéant, de les sanctionner. C'est bien cette préoccupation, comme l'ampleur considérable de la pollution en cause qui avait "provoqué d'énormes dégâts environnementaux" qui explique la solution validant la fixation d'une caution très exceptionnellement élevée au regard des moyens du capitaine en cause.

## **L'Assistance maritime face à la pollution Marine par Monsieur Khalid KHAKHAY, Expert des questions environnementales**

---

Le transport par mer est une nécessité économique mondiale car les échanges commerciaux entre les divers pays s'intensifient de plus en plus et le moyen le plus approprié pour garantir la circulation des quantités énormes de marchandises est celui du transport par voie maritime sur des lignes régulières ou en tramping.

L'exemple du Maroc en la matière montre que le transport des biens par voie maritime occupe une place importante (plus de 95% des marchandises exportées et importées).

Une des conséquences probables de la densité du trafic maritime, l'événement de mer qui affecte le transport maritime. Il comprend : l'abordage, les avaries, l'échouement, la pollution marine, l'assistance maritime, etc.

Le doyen Ripert a défini l'assistance maritime comme étant : "le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte". On a, pendant longtemps, différencié l'assistance du sauvetage des navires, l'un se serait distingué de l'autre par l'état de fait du navire :

- Assistance : le navire assisté aurait été en danger de perte.
- Sauvetage : le navire sauvé aurait été perdu (Cas des épaves).

L'assistance maritime est une institution très ancienne, à l'instar de l'avarie commune, elle a été connue depuis l'empire romain, le moyen âge, le consulat de la mer et les rôles d'Oléron. C'est l'Ordonnance de la Marine d'Août 1681 qui a instauré la notion "No cure No Pay" jusqu'à nos jours. Au Maroc, cette institution a été connue depuis les guerres des croisades.

Au niveau international, c'est la Conférence du Comité Maritime International (C.M.I) qui a rédigé pour la première fois, les principes du droit maritime international de l'assistance dans la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. La nécessité de réviser cette Convention est cependant apparue suite au sinistre de l'Amoco Cadiz en 1978. Ce dernier a déclenché une réflexion sur les moyens d'encourager les compagnies d'assistance pour lancer, sans délai, des opérations afin de préserver la sécurité des navires à la dérive et d'éviter les catastrophes écologiques sur les côtes sensibles.

Après cinq ans d'étude, une conférence diplomatique a été convoquée en 1989 à Londres. Au terme des travaux de cette conférence, un texte final a été adopté par les délégués de 66 pays présents. Ce texte est appelé "la Convention Internationale sur l'assistance maritime du 28 avril 1989".

Au Maroc, c'est le Dahir portant Code de Commerce Maritime (D.C.C.M) du 31 mars 1919 qui traite l'assistance et le sauvetage en mer. Et durant l'année 2013, il y a eu publication de la loi n° 50-12 portant approbations de la convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime.

Concernant la pollution marine, l'article 2, al. 2 de la Convention Marpol 73 a défini cette dernière comme une substance nuisible: "*Substance nuisible désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente convention*".

La pollution marine relève du domaine de la sécurité maritime, l'encadrement de cette dernière a concerné deux grands volets ; à savoir celui de la prévention, d'une part, et celui de l'intervention, d'autre part.

Cet encadrement a intéressé les législations nationales chacune à part, mais il a aussi rassemblé les nations par des conventions et des normes internationales auxquelles elles ont pris part pour coordonner leurs efforts afin d'aboutir à un meilleur résultat.

En effet, le volet de la prévention a traité de l'instauration de normes internationales de sécurité de la navigation et la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que la préservation de l'environnement marin. Ces normes sont contenues dans les principales conventions telles que SOLAS, MARPOL 73/78 et le code I.S.M. Elles ont été prises en compte depuis la construction navale pour ce qui est de la stabilité des navires jusqu'à leur armement en équipements et en matériel de sécurité, de communication appropriée et en particulier le système G.M.D.S.S, etc.

L'intérêt apporté au sujet de l'assistance maritime face à la pollution marine, surtout par des hydrocarbures, se fait une place de choix dans l'espace maritime.

Le traitement de ce sujet consiste à répondre aux questions suivantes : Comment se présente une opération d'assistance maritime ? Quelles sont les conséquences de la pollution marine sur la nature du contrat d'assistance maritime ? Quelles sont les bases légales des Etats côtiers pour intervenir dans une opération d'assistance maritime considérée purement commerciale ? Quels sont les moyens d'ordre techniques et légaux dont dispose le Maroc pour faire face à la menace de la pollution marine ?

## **1. Présentation technique d'une opération d'assistance maritime.**

L'opération d'assistance consiste généralement au remorquage d'un navire en détresse, Il pourrait s'agir aussi le fait d'alléger le navire pour lui permettre de flotter ou encore l'extinction d'un incendie ou l'obturation d'une brèche...etc.

Il ne faut pas perdre de vue que l'assistance maritime, au stade de l'exécution de son opération, est une aventure commune entre les parties, qui nécessite l'effort de tous les intervenants de près ou de loin, afin de la réussir. En fin de compte, tous les intervenants vont bénéficier de son succès, qu'ils soient assistants ou assistés.

L'opération d'assistance est désormais de plus en plus exécutée en vertu d'un contrat conclu entre l'assistant professionnel et le capitaine d'un navire en danger (assisté).

### **1.1. Navire assisté**

L'article 300 du D.C.C.M du 31 mars 1919, qui a repris les termes de l'article 1 de la convention de 1910 sur l'assistance a limité le champ d'application de cette opération aux secours portés au profit des navires de mer ainsi qu'aux choses se trouvant à bord.

Cependant, elle instaure par le biais d'autres dispositions des exclusions au contrat qui sont en nombre de trois à savoir : l'exclusion des bateaux de navigation intérieure, l'exclusion des navires d'Etat et l'exclusion des plateformes de forage fixes ou mobiles.

L'expression du navire doit être entendue de façon large : on comprend par-là, non seulement le bâtiment lui-même, mais la cargaison qui se trouve à bord du bâtiment, l'ensemble est considéré comme une unité composite.

L'article 300 du D.C.C.M du 31 mars 1919, a précisé que l'assistance maritime doit être entre navires de mer ou même entre navires pratiquant la navigation intérieure, en plus il considère cet acte comme un service. C'est-à-dire un acte matériel effectué par un navire.

Pour secourir efficacement un navire en péril, il est non seulement indispensable de disposer d'un matériel performant mais également et surtout d'un personnel rompu aux opérations dangereuses dans les pires conditions de mer.

L'industrie de l'assistance maritime a connu une très grande évolution durant ces trois décennies. Le métier d'assistance était un métier secondaire par rapport à l'activité principale qui est le remorquage. De nos jours, ce métier est géré par des sociétés spécialisées disposant de moyens très perfectionnés qui sont appelés des remorqueurs de haute mer, l'assistant n'est plus un occasionnel de l'assistance mais un professionnel de l'assistance.

## **2. Cadre légal et conventionnel de l'assistance maritime.**

### **2.1. Textes et lois**

Au niveau national, c'est le dahir portant Code de Commerce Maritime du 31 mars 1919 qui a consacré onze articles à l'assistance et à la question de la rémunération (articles 300 à 309 bis).

Ce texte a été complété dernièrement par le Dahir n° 1-13-20 du 13 mars 2013, (B.O. n° 6140 du 4 avril 2013) portant promulgation de la loi n° 50-12 portant approbation de la convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime.

Au niveau international, c'est la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 qui a posé les principes du droit international de l'assistance. Ses dispositions ont été reprises dans le cadre de plusieurs législations nationales, dont celle du Maroc (code de commerce maritime). Cette convention a internationalisé le principe "No cure, No Pay" (Pas de résultat, Pas de rémunération).

Le 28 Avril 1989, une nouvelle convention internationale sur l'assistance a été adoptée. Elle s'appuie sur l'expérience du contrat LOF 80, en ce qui concerne le mécanisme du "Safety Net" tout en élargissant son champ d'application. Elle demeure cependant fidèle au principe du "No cure, No Pay", cette notion devient "No cure, Little Pay".

### **2.2. Cadre Conventionnel**

L'opération de l'assistance maritime est une opération purement commerciale et surtout facultative. Elle se matérialise par l'élaboration d'un contrat international dit "L.O.F" (LLOYDS STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT).

Le monde maritime a connu plusieurs versions de ces contrats standards : LOF 80, LOF 90, LOF 94 et LOF 2000 " SCOPIC CLAUSE ". Cette dernière est une nouvelle version du LOF. Elle reste fidèle au principe traditionnel "No cure, No Pay". Sa particularité réside dans le fait que son utilisation est plus facile.

En ce qui concerne les caractéristiques d'ordre général du contrat "L.O.F": C'est un contrat : gré à gré, consensuel, bilatéral, commercial, onéreux, à exécution successive, etc.

Les particularités de ce contrat résident dans le fait que c'est un contrat aléatoire, à résultat utile (c'est-à-dire obligation de résultat), gouverné par le danger...

L'événement de la pollution marine a modifié voire dénaturé le contrat " L.O.F ". Il est qualifié d'un contrat d'adhésion, d'un contrat à " obligation de moyens ", même considéré par des juristes comme un "quasi-contrat" comme la gestion d'affaires d'un genre spécial.

### **3. Droit d'intervention des Etats côtiers (Assistance imposée)**

L'événement du pétrolier du M/T : "TORREY CANYON" en 1967 a été la cause de la première grande marée noire en Europe. Les autorités anglaises, arguant du principe de liberté de haute mer, tardèrent à intervenir sur le navire échoué. C'est pour éviter la répétition d'une telle catastrophe et pour légitimer rétroactivement l'action des britanniques, qui avaient bombardé le navire, que fût adoptée le 29 novembre 1969, la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (son article 5).

Après l'accident du navire M/T : " AMOCO CADIZ ", la nécessité d'étendre le droit d'intervention est devenue impérieuse, et ce afin de permettre à un Etat côtier de prendre des mesures, non seulement à la suite d'un accident de mer, mais aussi à l'égard d'un navire en difficulté.

Pour certaines nations, il apparaissait même indispensable que l'Etat côtier, menacé d'un risque de pollution, puisse imposer les mesures d'assistance appropriées, tant à un navire en avarie qu'aux assistants, afin d'assurer la protection de ses côtes.

Le droit d'intervention a créé en quelque sorte une tentative de reconnaissance de la notion d'assistance imposée. Ce qui a encouragé les Etats à élaborer la convention de Londres du 28 avril 1989 qui comporte des dispositions de droit public consacrant l'intervention de l'Etat côtier dans l'assistance à la place d'une convention de droit public de l'assistance.

L'article 9 de ladite convention, se consacre uniquement à la reconnaissance d'un pouvoir d'intervention des Etats côtiers, afin de mieux préserver leur littoral. Quant à l'article 11, il instaure une véritable coopération entre Etat côtier et l'assistant privé.

Hélas, ces mesures n'ont pas été strictement appliquées. On a toujours la mémoire marquée par le chavirement du pétrolier M/T : " PRESTIGE " sur les côtes Espagnoles, le 13 novembre 2000 et ses conséquences désastreuses. Mis sérieusement sur la sellette lors de ce naufrage pour avoir refusé de fournir un lieu de refuge audit navire, le Gouvernement espagnol a élaboré, depuis, un schéma très sophistiqué d'évaluation et de prise de décision permettant de faire face à ce genre de situation.

## **4. Cas du Maroc**

Notre pays qui est à la croisée de la Méditerranée et l'océan atlantique, est constamment menacé par les conséquences désastreuses que pourraient causer des événements maritimes sur une partie de sa côte. De plus, l'affluence de la croissance du trafic au détroit de Gibraltar, au nord, est menaçante eu égard au nombre de pétroliers qui y transitent chaque jour.

Le Maroc, à l'instar des autres pays, a eu sa part de sinistres maritimes vers la fin des années 80 et début 90, notamment à la suite des pollutions occasionnées respectivement par l'échouement du pétrolier M/T : " SAMIR ", survenu le 8 novembre 1982 à proximité de la ville de Mohammedia, le 19 décembre 1989 et le 6 août 1990 par les pétroliers M/T : " KHARG V " et M/T : " SEA SPIRIT ". Le dernier événement en date remonte au 23 décembre 2013. Il s'agit de l'échouement du Tanker M/S : " SILVER" à proximité du port de Tan Tan.

Le Royaume du Maroc a pris conscience de la nécessité de mettre en place des moyens d'intervention. C'est ainsi qu'une série de mesures ont été prises par les autorités marocaines ouvrant la possibilité d'intervenir dans des opérations d'assistance.

### **4.1. Les moyens organisationnels**

Suite à ces événements, il fut procédé à la création d'une commission nationale au siège de l'état-major de la Marine Royale à Rabat, sans toutefois en définir l'assise réglementaire, appelée la Commission Nationale Anti-Pollution "C.N.A.P" (Marine Royale, Gendarmerie Royale, Ministère des Pêches et de la Marine Marchande - actuellement ministère de l'équipement, du transport et de la logistique-, Office d'Exploitation des Ports " A.N.P & Marsa Maroc" et Les Intervenants privées : la "S.C.R.A" et "Offshore Maroc" ).

Actuellement c'est le Comité National de lutte contre la pollution marine présidé par la direction de surveillance et de la prévention des risques sous la tutelle du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau, et de l'Environnement (exercice de simulation).

Lors du déclenchement du Plan d'Urgence National "P.U.N", les autorités compétentes ont le droit de mobiliser, voire réquisitionner tous les moyens publics et privés, y compris d'autres moyens navals et aériens appartenant à la Marine Royale, la Gendarmerie Royale et la Protection Civile.

## 4.2. Les moyens humains et matériels

Au Maroc, les moyens d'information sont répartis entre différents organismes et administrations :

Les stations côtières qui relèvent des Postes et Télécommunications qui assurent une veille leur permettant de capter les appels de détresse lancés par des navires en difficulté.

La Marine Royale dispose également de stations côtières, au nombre de dix, équipées de radars. Les sémaphores, installés au niveau des capitaineries portuaires et qui assurent la surveillance des rades. Certains de ces sémaphores sont équipés de " V.T.S ".

Le " V.T.S " installé à Tanger, relevant du Département de la Marine Marchande, dont la mission est la surveillance du trafic au niveau du Déroit de Gibraltar.

Un plan de lutte antipollution, a été instauré et des équipements approvisionnés et mis en place sous stocks. Par ailleurs, deux unités de remorquage et d'assistance, affectés au service public, à usages multiples ont été construites, multi – fonctionnels, équipés de moyens de navigation et de sécurité de pointe, armés au port pétrolier de Mohammedia (ASSALAMA I & ASSALAMA II). Elles ont pour principales missions, le remorquage des grands pétroliers pour leur mise à poste au port, le sauvetage et l'assistance, la lutte contre les incendies à bord des navires et la lutte contre la pollution sur toutes les côtes marocaines.

En ce qui concerne les moyens de préservation de l'environnement et dans le but de lutter contre la pollution: Les dispersants, les récupérateurs et les barrages flottants, etc. doivent pouvoir facilement et rapidement être acheminés vers les lieux du sinistre. L'une des acquisitions les plus importantes, jamais faites au Maroc de ces produits anti-pollution et équipements a été effectuée dans le cadre du projet régional de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures pour le Sud-ouest de la Méditerranée (Maroc, Algérie, Tunisie).

En avril 1992, ces trois pays d'une part, et la Banque Mondiale, agissant en tant que caisse fiduciaire pour le Fonds de l'Environnement Mondial (FEM-GEF), Global Environmental Facility, d'autre part, décident la préparation et la réalisation d'un projet régional.

A cet effet, un "système de gestion de la pollution pétrolière pour la composante Sud-ouest de la Méditerranée" a été créé au regard de l'absence de dispositif national ou régional d'intervention susceptible de permettre une lutte efficace contre les déversements accidentels de produits polluants.

### 4.3. Les moyens légaux

Le législateur marocain a fait une nette distinction entre les services d'assistance proprement dits et les services de lutte contre la pollution en attribuant à chaque autorité son pouvoir spécifique, afin de pouvoir intervenir dans une opération d'assistance.

**Décret n°2-94-858** du 20 janvier 1995 fixant les attributions et l'organisation du ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.

**Décret n°2-01-1891** du 9 octobre 2002 relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer.

**Décret n°2-95-717** du 22 novembre 1996 relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

**Arrêté du premier ministre n°3-3-00** du 16 juillet 2003 portant application du décret n° 2-95-717 du 22 novembre 1996 relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

En sus des textes nationaux, il y a lieu d'ajouter les conventions internationales ratifiées ou acceptées par le Maroc ou auxquelles le Maroc a adhéré se rapportant à l'intervention en haute mer et à la lutte contre la pollution. Il s'agit des conventions internationales suivantes :

- La convention internationale et son annexe sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 publiée par le Dahir n° 1-76-12 du 16 février 1977.
- La convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 30 novembre 1990, appelée "O.P.R.C 1990" publiée par le Dahir n° 1-99-308 du 4 Décembre 2003. Cette Convention internationale est entrée en vigueur le 13 Mai 1995. Elle a été ratifiée par le Maroc, le 24 Mars 2003.

### CONCLUSION

Il est souhaitable que le Maroc suive le développement du droit de transport maritime.

La ratification par ce dernier de la convention de 1989 est une excellente initiative, mais il est indispensable que le dispositif de cette convention soit intégré dans le nouveau projet du code de commerce maritime.

Le traitement des dossiers relatifs à la sécurité maritime, à la sauvegarde des vies humaines en mer, à la préservation du milieu marin et à l'assistance maritime, devrait se faire suivant des méthodes empruntées à plusieurs systèmes juridiques (français ou anglais voire américain).

L'instauration des tribunaux spécialisés dans les affaires maritimes, à défaut l'encouragement des juridictions privées (les chambres de médiation et d'arbitrage maritime).

Il serait nécessaire et avantageux pour notre pays de créer une commission composée d'experts (juristes et professionnels) afin de participer à l'élaboration d'un code de commerce compatible au progrès économique que connaît notre pays.



## **Synthèse générale des rapporteurs**

Lors de cette rencontre internationale, a été examinée la question des tensions sécuritaires qui pèsent sur les espaces maritimes dont, notamment, la piraterie et l'immigration clandestine, les nouveaux défis économiques que suscite la mise en valeur de ces espaces ainsi que les enjeux environnementaux, liés à l'exploitation non durable des ressources marines.

Les participants à cette rencontre ont souligné la nécessité pour le Maroc de transformer les atouts que lui confère sa position géographique privilégiée, au plan maritime, en véritables leviers compétitifs de sa puissance attractive, tout en s'appropriant les instruments juridiques internationaux qui régissent les espaces maritimes à des fins de défense des intérêts prioritaires du Royaume.

### **La dimension géopolitique et sécuritaire**

Les espaces maritimes ont constitué, depuis longtemps, un des éléments clés de la puissance des nations. Les grandes civilisations qui ont jalonné l'histoire de l'humanité avaient, d'ailleurs, fondé leur hégémonie sur le contrôle et la sécurisation des routes maritimes. La mondialisation accélérée a renforcé davantage la portée géostratégique des mers et des océans pour des considérations économiques évidentes, mais aussi pour des raisons géopolitiques, sécuritaires et environnementales.

La géostratégie des espaces maritimes, lesquels concentrent une partie significative des conflits mondiaux, est révélatrice de la hiérarchie des puissances, à l'échelle internationale. Des conflits sont, aujourd'hui, à l'œuvre entre acteurs influents du système mondialisé pour le contrôle des zones maritimes névralgiques. Presque 80% de la flotte maritime mondiale est monopolisée par 20 pays tandis que 25 ports représentent 50% du trafic mondial de marchandises.

Sur le plan sécuritaire, l'accentuation du risque terroriste, en particulier la piraterie maritime et la prolifération d'activités illicites (trafic de drogues et d'armes, migration clandestine...) requiert une coopération régionale et internationale plus étroite afin de contrer ces fléaux qui fragilisent le commerce mondial, menacent la sécurité des voies maritimes et alourdissent le bilan des pertes en vies humaines.

S'agissant du Maroc, la portée stratégique du Déroit de Gibraltar et la persistance de conflits tacites sur le tracé des frontières maritimes sur la côte atlantique avec l'Espagne constituent des enjeux importants pour le Royaume. Outre l'impératif de sécurisation de son espace maritime face aux risques induits par la migration illégale et les trafics illicites, le Maroc ambitionne de faire de sa façade atlantique un levier d'approfondissement de sa coopération avec les pays d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud.

## **La dimension économique**

La littoralisation accrue des activités humaines et économiques confère aux façades maritimes une importance indéniable, appelée à s'intensifier à l'avenir, puisque le phénomène de littoralisation devrait concerner plus de 70% de la population mondiale lors des prochaines décennies. Elle s'accompagne par le développement de mégapoles portuaires intégrées dont l'objectif est d'attirer le maximum de trafic maritime et d'activités connexes.

Au Maroc, les espaces maritimes représentent une source importante de création de richesses. Leur développement harmonieux, à travers une exploitation judicieuse des ressources halieutiques et des richesses naturelles dont regorgent les espaces maritimes, y compris l'offshore profond, est nécessaire pour les ériger en relais de croissance durable en vue d'une meilleure intégration du système productif national aux chaînes de valeur mondiales. A cela s'ajoute le défi d'assurer les conditions nécessaires pour favoriser la transition graduelle de l'économie marocaine vers l'économie verte et, ultérieurement, vers l'économie bleue.

Doté d'une façade maritime de 3.500 km et donnant accès à la Méditerranée et à l'Atlantique, le Maroc qui a toujours accordé une importance particulière au développement des infrastructures portuaires se trouve en face de défis liés, notamment, au système de transport maritime, à l'aune de la prédominance des voies maritimes dans le commerce extérieur. Le Royaume devrait ainsi mettre en œuvre une stratégie logistique, à même d'assurer une connectivité maritime performante et de lui permettre de consolider son positionnement en tant que hub maritime et logistique dans le bassin méditerranéen et, ultérieurement, sur la façade atlantique.

Partant de ces développements, il apparaît clairement que la mobilisation du potentiel économique des espaces maritimes est une nécessité incontournable pour permettre au Royaume de transformer les atouts que lui confère sa position géographique privilégiée en avantages compétitifs.

## **La dimension juridique et réglementaire**

Outre les risques induits par l'accroissement de la menace terroriste et de la piraterie, les espaces maritimes ont connu une augmentation importante de la migration clandestine, comme en témoignent les flux migratoires recensés dans le bassin méditerranéen.

Afin de faire face à ce fléau, plusieurs dispositifs ont été mis en place pour enrichir l'arsenal juridique en matière de droit maritime :

- En termes d'instruments internationaux, le domaine maritime dispose d'un arsenal juridique important qui compte de nombreux dispositifs dont notamment le Droit des Nations Unies de la Convention sur la mer (UNCLOS), liée à la recherche et au sauvetage en mer, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale, le Protocole de Palerme sur la lutte contre la traite des êtres humains ainsi que les traités relatifs aux droits de l'Homme.
- Pour le Conseil de Sécurité de l'ONU, la crise des migrants en Méditerranée représente un défi majeur. A ce titre, plus de 25 résolutions du Conseil ont été mises en œuvre, autorisant l'application d'embargos et le contrôle des marchandises à bord des navires.
- La Convention "SOLAS" a trait, quant à elle, aux dispositions nécessaires pour la communication, la coordination et le sauvetage des personnes en cas de désastre. Ce dispositif est également renforcé par la Conventions des Nations Unies sur le droit de la mer, qui stipule que l'ensemble des Etats côtiers signataires de cet instrument réglementaire doivent coopérer, en assurant un service permanent de sauvetage et de sécurité à la fois maritime et aérienne.

Le Maroc s'est également doté très tôt d'un dispositif législatif maritime, en l'occurrence le Dahir du 31 mars 1919 portant "Code de commerce maritime" qui a été révisé en 2007. Membre de l'Organisation Maritime Internationale depuis 1962, le Maroc a signé en 2007 la convention internationale sur le droit de la mer.

Le renforcement des capacités juridiques pour s'appropriier les instruments juridiques internationaux reste un défi à relever en vue de défendre, au mieux, les intérêts stratégiques du Royaume. Sur le plan institutionnel, la portée multidimensionnelle des espaces maritimes pose la question de l'attribution de leur gouvernance à un département ministériel spécifique.

### **La dimension environnementale**

Les externalités négatives liées au transport maritime, à l'exploitation effrénée des ressources halieutiques et à la pollution des océans et des mers soulèvent d'importants défis dont les impacts sur la biodiversité marine et sur les équilibres environnementaux, dans leur ensemble, ne sont pas des moindres.

L'exploitation accrue des ressources, l'accroissement de l'activité en mer et la pollution marine, qui se traduit notamment par les effets des eaux usées domestiques et industrielles, font peser des menaces écologiques et environnementales importantes sur les espaces maritimes.

La préservation de l'équilibre de l'écosystème biologique et végétal, suppose le respect des engagements internationaux pris par les Etats signataires et l'intégration de la composante développement durable dans leurs stratégies environnementales.

Sur un autre registre, l'accroissement du transport de produits dangereux par le biais des voies maritimes aurait des conséquences importantes sur les mers et les océans. Il y a lieu de soulever, à ce titre, les nombreux incidents survenus en mer, lesquels ont porté de graves atteintes à l'environnement maritime et à sa biodiversité. Face à ces cas de pollution marine accidentelle, le droit international impose aux Etats côtiers de déployer des mesures d'assistance maritime pour assurer la protection des littoraux.

Sur le plan national, la vulnérabilité des espaces littoraux aux effets induits par l'intensification des activités humaines et industrielles, aggravée par le réchauffement climatique, place la gestion durable des espaces maritimes au rang des priorités des politiques publiques, comme en témoigne le plan "Halieutis" lancé par le Maroc en 2009.

Outre la mise en œuvre de mesures réglementaires appropriées, la préservation de la durabilité de ces espaces est tributaire d'une sensibilisation accrue des acteurs concernés et l'adoption d'un comportement rationnel et soucieux, en matière d'exploitation des ressources maritimes.



## **Biographie<sup>85</sup>**





## **M. Mohammed Tawfik MOULINE**

*Directeur Général, Institut Royal des Etudes Stratégiques*

Né le 4 avril 1952 à Rabat, est diplômé de l'Ecole Polytechnique de Paris (X) en 1974 et de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris en 1976. Après un début de carrière professionnelle à l'Office Chérifien des Phosphates (Direction des Industries Chimiques) et à la Société Nationale de Sidérurgie, il rejoint, en janvier 1979, le Département du Premier Ministre en tant que chargé de mission. Entre août 1982 et juin 1995, il assume plusieurs responsabilités au sein du groupe ONA : Directeur des études et du développement jusqu'en 1989, Directeur Général du secteur financier et de la Financière Diwan entre 1990 et 1995 et Directeur Général du pôle télécommunications et systèmes d'information entre 1992 et 1994. Entre juillet 1995 et juin 2003, il est à la tête de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières au Ministère de l'Economie et des Finances. En juillet 2003, il rejoint le Cabinet Royal en tant que chargé de mission où il mène des études stratégiques et des réflexions relatives au futur. Membre du comité de rédaction du Rapport du Cinquantenaire sur le Développement Humain, il pilote l'élaboration des rapports transversaux sur les perspectives 2025 et sur la comparaison du Maroc avec un échantillon de 14 pays émergents. En novembre 2007, il est nommé directeur général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques, institution dont la mission principale est de contribuer à l'éclairage des grands choix stratégiques du Maroc. Mohammed Tawfik MOULINE est l'auteur d'un nombre important d'études publiées dans des revues nationales et internationales. Il est Président de l'Association Marocaine de Prospective de 1999 à 2004, Président d'Honneur de l'Association Marocaine des Sciences Régionales depuis 2013 et membre du comité scientifique de plusieurs institutions. Il est Officier de l'Ordre du Mérite par décret du Président de la République française depuis juin 2004.



### **M. Nasser BOURITA**

*Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération*

Mr. Nasser Bourita was appointed as General Secretary of Ministry of Foreign Affairs and Cooperation, in July 2011. Mr. Bourita held previous positions such as Ambassador, Chief of Cabinet of the Minister of Foreign Affairs and Cooperation. Prior to that, he served as General Director of Multilateral Relations and Global Cooperation Directorate. He also held the position of Director of the United Nations and International Organizations Directorate. Mr. Bourita's diplomatic career includes postings to Austria and Belgium from 1995 to 2000 and from 2002 to 2003. Mr. Bourita is actively engaged in a wide range of issues of interest to Morocco, in bilateral and multilateral arenas with focus on the United Nations, IAEA, UNIDO, NATO, EU, the Arab League, the OSCE, the NAM, etc. In addition, he took part to a number of national and international conferences and meetings related to disarmament and security, peacekeeping, human rights, global issues and regional cooperation. Mr. Bourita is member of different committees such as the Steering Committee of the National Program of education to human rights, the expert panel of OIF on peacekeeping and the Central Authority for the Prevention of Corruption. Mr. Bourita was a lecturer in international law at the Faculty of Law, Economics and Social Studies, Rabat. Mr. Bourita is married and has two children.



### **Mme. Zakia DRIOUICH**

*Secrétaire Générale du département de la pêche maritime.*

Elle était depuis 2008 directrice des pêches maritimes et de l'aquaculture. Ingénieur industriel de métier, elle est diplômée de l'Institut supérieur industriel de Liège en Belgique. Elle est aussi titulaire d'un diplôme d'études approfondies en pharmacie industrielle et biopharmacie de la faculté de pharmacie Paris XI. Elle a commencé sa vie active en 1988 en intégrant CIRIC France (Company for international research of ideas and concepts). C'est au cours de la même année qu'elle a entamé sa carrière au ministère de la Pêche en tant que cadre à la direction des industries de la pêche. Chef de service, chef de division, elle a gravi les échelons sûrement avant d'être promue directrice des industries de la pêche en 2005, poste qu'elle a occupé jusqu'en 2008 avant sa nomination à la tête de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture. Ses activités professionnelles ont été à plusieurs reprises distinguées. Parmi les hommages qui lui ont été rendus, deux médailles du mérite décernées par la FAO en 1998 et en 2005.



**M. Christian BUCHET**

*Expert international, Académie de Marine, Institut Catholique de Paris*

Christian BUCHET est Docteur de l'Université de Paris-Sorbonne et diplômé de l'IEP de Paris. Il est membre du laboratoire d'histoire maritime du CNRS-Sorbonne et de la Commission française d'histoire maritime. Il a également été professeur d'histoire moderne à l'Institut Catholique de Paris. *Christian Buchet* est directeur du Centre d'études et de recherche de la mer de l'Institut catholique de Paris. Il a été en charge durant deux années du premier éditorial quotidien sur le développement durable dans le cadre de la matinale d'Europe 1. Membre de l'Académie de Marine, il est aujourd'hui directeur scientifique du programme Océanides rassemblant trois cents chercheurs du monde entier.



**Mme. Valérie ONGOLO ZOGO**

*Chef de Division des études, de la planification, Ministère des transports, République du Cameroun*

Docteur en Sciences Economiques, Elle enseigne à la faculté des sciences économiques et de gestion à l'Université de Yaoundé II. Elle occupe également le poste de Chef de Division des Etudes, de la Planification, de la Programmation et de la Coopération/Ministère des Transports. Elle est aussi Membre de la commission de suivi et de recette techniques-PDU Yaoundé.



**M. Jamal MACHROUH**

*Professeur universitaire, Université Ibn Tofail- Kénitra*

Docteur en droit public de l'Université de Tours et lauréat de l'Université de Rabat en diplomatie marocaine. Il est l'auteur de plusieurs articles en relations internationales.



## **M. Bernard DREYER**

*Expert des questions géostratégiques maritimes*

Professor Bernard A.M. DREYER is Sworn Shipbroker and Consultant. He operates as Chairman of ACI-DREYER Co, active in the field of ship management (running an own cargoship in Madagascar), antipiracy (USA) and consulting (2015 France and Ivory Coast). He has also served as a Consultant to the World Bank Group, to the EU Commission.

He is Member of the Consulting Council for the Gerson Lehrman Group, New York. In his earlier career, he first served as Development Manager, than as Chairman and CEO of large French transport companies and deputy General Manager of a transnational UK based transport company, later as senior partner and CEO of a Marseille based ship brokerage and ship sclearance SME. In addition to lecturing at Schools and Universities in Europe and abroad, he also serves or has served in senior board positions for various organizations, including: Executive Vice-President of CNCMF (French National Organization of Sworn Shipbrokers), Vice-President of the Association of Alumni of French Military High School IHEDN; and is the Past-President of the Rotary Club of Marseille Saint Jean.

He holds a business degree from IECS (EM STRASBOURG), a C.E.S. in German language: University of STRASBOURG, a Post-Graduate Diploma (w. hons) in International Trade, CECE MARSEILLES and a Post-Graduate degree in strategic studies: IHEDN, PARIS. He has published several books and numerous articles in French and foreign publications, including numerous articles on Incoterms 2010 and several articles on geostrategic aspects of the Chinese development. Trilingual in French, German and English (Sworn Interpreter in English), he also speaks Italian.



## **M. Olaf MERK**

*Policy analyst Port cities and urban governance- OCDE*

Olaf Merk is Administrator Ports and Shipping at the International Transport Forum (ITF) of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), international organisation in Paris. As such, he directed studies on ports, shipping and port-cities.

Olaf Merk is the author of various OECD publications including "The Impact of Mega-Ships" and "The Competitiveness of Global Port-Cities". As Manager of the OECD Port-Cities Programme, his previous post at the OECD, he directed more than a dozen studies on port-cities, including on Hong Kong, Shanghai, Rotterdam and Hamburg. He is also lecturer on the Governance of Port-Cities at the Institute for Political Science (Sciences Po) in Paris. Prior to the OECD, he worked for the Netherlands Ministry of Finance. He holds a Master's degree in Political Science from the University of Amsterdam.



**M. Michel SAVY**

*Professeur émérite, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe*

Michel Savy, ingénieur de l'École centrale, diplômé de l'Institut d'urbanisme de Paris et docteur d'État en économie, est professeur émérite à l'université de Paris Est (École d'urbanisme de Paris et École des ponts-Paris Tech). Il est actuellement directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe et de son bulletin *Transport / Europe*, membre de la Commission des comptes de transport de la Nation, du comité de rédaction des Cahiers scientifiques du transport, de la Revue d'économie régionale et urbaine et de *Transport Reviews* (Londres) et de plusieurs associations. Il est membre du collège des experts de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) et chercheur dans le laboratoire SPLOTT de l'IFSTTAR. Ses travaux portent sur l'économie du fret et de la logistique, la politique des transports et l'aménagement du territoire. En 2015, il a présidé le conseil scientifique préparatoire à la conférence nationale logistique. Auparavant, il fut ingénieur-économiste dans des bureaux d'études (OTAM, Prospective et Aménagement), chargé de mission à la DATAR de 1979 à 1983, puis à la direction des affaires économiques, financières et administratives du ministère de l'Équipement de 1983 à 1985. Professeur à l'École nationale des ponts et chaussées de 1985 à 2000 et directeur de l'École supérieure des transports de 1992 à 2000, il a enseigné à l'École polytechnique fédérale de Lausanne de 1995 à 2008, et fut nommé professeur des universités en 2000 (Université de Paris Est Créteil). Avec le professeur Wang Hongyang, il a créé le Centre franco-chinois Ville & Territoire (universités de Paris Est et de Nankin).

## **M. Bernard FRANCOU**

*Expert des questions géostratégiques maritimes*



Bernard FRANCOU est Docteur en Sciences Economiques, de l'Université Aix Marseille. Après un début de carrière à la CNUCED à Genève puis au Maroc à la Direction de la Marine Marchande, il a poursuivi son activité comme consultant en économie et gestion dans les domaines maritime et portuaire puis a communiqué son expérience en intégrant l'Université Maritime Mondiale de Malmö où il a enseigné la macro-économie et la gestion portuaire pendant 6 ans. Il a repris actuellement son activité de consultant et de formateur dans des projets européens de recherche et de développement.

## **Mme. Sanae EL AMRANI**

*Direction des Ports et du Domaine Public Portuaire, Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique,*



Ingénieur d'Etat de l'Ecole Hassania des Travaux Publics (promotion 1999). Elle occupe, depuis 2010, le poste de Chef de Division Planification et Financement au sein de la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime - Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique. Elle a occupé plusieurs postes depuis qu'elle a intégré la DPDPM en 2000: service de la signalisation maritime, service de la coopération internationale, service de la protection du Domaine Public Maritime.

## **Mme. Ellen WASILYNA**

*Présidente de l'Observatoire Géostratégique Maritime International*



Ellen WASILYNA is a seasoned Policy Expert with a presence in Europe/France for more than 20 years and expertise on three continents (Africa, Europe, United States), with a special interest in Black and Mediterranean Seas. Ellen Wasylina has expertise in the following areas: Communications, Development, Economics, Education, Energy, Entrepreneurship, Environment, Foreign Relations, Politics, Security, Sustainable Development, and Trade. Here are several specific areas:

- Governance, leadership, administration
- Political, Geopolitical and Foreign policy

- Strategy, Defense and Security
- Energy resources and security
- Business Development and Strategies, Entrepreneurship
- Public Relations, Communications and Marketing
- Environment, Sustainable Development, Recycling
- Higher Education, Executive training
- Cultural diplomacy program management



### **M. Philippe DELEBECQUE**

*Professeur universitaire, Membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris "CAMP"*

Philippe DELEBECQUE est professeur à l'Université de Paris-I (Panthéon-Sorbonne). Titulaire d'un doctorat d'Etat en droit sur : " Les clauses allégeant les obligations dans les contrats ", il est Directeur du DESS Droit du commerce extérieur et Droit du patrimoine privé. Philippe DELEBECQUE occupe les fonctions suivantes :

- Membre de l'Académie de Marine
- Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
- Président d'honneur de la Société Française de Droit Aérien et Spatial
- Vice-Président de l'Association Française du Droit Maritime
- Membre du Comité Maritime International
- Administrateur de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
- Arbitre (Chambre arbitrale maritime de Paris ; Chambre arbitrale internationale de Paris ; CCI ; AFA ; GICAN (Afrique) ; ad hoc)
- Ex-Membre du Conseil des Gouverneurs de l'Université Maritime Mondiale (Malmö)

M. DELEBECQUE est également collaborateur du Droit maritime français et auteur de nombreuses publications dans la revue de droit des transports.



### **M. Mohammed Zakaria ABOUDDAHAB**

*Professeur universitaire, vice-Doyen de la Faculté de Droit-Rabat*

Docteur en Droit public, professeur de l'enseignement supérieur (professeur des universités) de droit international et de Relations internationales à la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales d'Agdal-Rabat. Il est en même temps vice-doyen chargé de la recherche scientifique, de la coopération et du partenariat.

Consultant-expert à plusieurs reprises (Conseil consultatif des droits de l'Homme, Centre d'Etudes internationales, Conseil de la communauté marocaine à l'étranger, Union du Maghreb Arabe, Banque africaine de développement...), il est également auteur de plusieurs publications nationales et internationales parmi lesquelles : « Protection du patrimoine culturel et droits de l'homme », in James A R-NAFZIGER et Tullio SCOVAZZI (dir.), *Le patrimoine culturel de l'humanité/The Cultural Heritage Of Mankind*, Académie de droit international de La Haye, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2008, pp. 251-296. Il a en outre participé à plusieurs colloques, nationaux et internationaux



**Mme. Khansa LAGDAMI**

*Expert-chercheur à l'Université Maritime Mondiale*

Khansa LAGDAMI holds a doctorate in the law of the sea from the University of Nantes in France. Her doctoral work was focused on maritime safety and security in the Mediterranean Sea. Dr. Lagdami's multidisciplinary profile has seen her participate in the Professional Euro-Mediterranean Studies organized by the Euro-Mediterranean University in Portoroz, Slovenia. She has also attended the prestigious Centre for Studies and Research in International Law and International Relations, at The Hague Academy of International Law.

The topic of her research was universal jurisdiction in maritime piracy. She has been invited to a number of think tanks concerned with democracy and human rights in southern Mediterranean countries. In addition to preparing for the professional bar certification in France, Dr. Lagdami is currently involved with La Cimade, a global non-profit organization which provides legal counselling to migrants and asylum seekers. She is also a member of the Observatoire des audiences des Juges des Libertés et de la détention in Marseille. Dr. Lagdami has worked as a legal consultant for maritime companies, and as a maritime law researcher and instructor in both France and Morocco. Dr. Lagdami joined WMU in June 2015 as an expert to work on the PROMERC project. She is researching the legal and ethical aspects of piracy countermeasures, and is a member of the PROMERC Ethics Advisory Board.



**M. Saïd MOUFTI**

*Directeur de recherche, Institut Royal des Etudes Stratégiques*

Docteur en relations économiques internationales. Il a débuté sa carrière professionnelle en 2000 au Ministère des Affaires Economiques et Générales avant de rejoindre en 2001, le Ministère de l'Economie et des Finances où il a occupé le poste de chef de service de la Conjoncture Internationales à la Direction des Etudes et des Prévisions Financières. Depuis septembre 2008, M. Saïd MOUFTI a rejoint l'Institut Royal des Etudes Stratégiques en tant que chercheur principal. Depuis avril 2010, il est Directeur de Recherche à l'IRES et coordonne les travaux de l'Institut sur la compétitivité globale du Maroc. Auteur de plusieurs études et recherches sur les questions économiques et financières du Maroc et de plusieurs articles scientifiques publiés dans des journaux et revues spécialisés.



**Mme. Fatema Zahra HASSOUNI**

*Chef de Division de la Protection des Ressources Halieutiques, département de la pêche maritime*

Née le 9 février 1968. Après l'obtention d'un doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle dans le domaine de l'océanologie et de l'environnement marin et des travaux de recherche sur la mer d'alboran publiés dans des revues scientifiques nationales et internationales, Fatima Zahra Hassouni, de nationalité marocaine, a regagné le département de la pêche maritime en 1999, au sein de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture où elle exerce actuellement comme chef de division de la protection des ressources halieutiques.

Avec le lancement de la stratégie halieutis en 2009 et en vue de répondre à ses objectifs stratégiques, en particulier l'axe durabilité par la généralisation des plans d'aménagement des ressources à 95% à l'horizon 2020, elle a contribué, à la mise en place et le suivi des plans d'aménagement des principales pêcheries d'intérêt commercial, ainsi que la mise en œuvre des projets structurants visant la modernisation et la mise à niveau de la flotte côtière et artisanale, la mise en place des aires marines protégées aux fins de pêche et récifs artificiels... Elle représente le département dans des réunions nationales et internationales et nommée point focal national dans différents projets.



### **M. Fernando PARDO**

*Expert des questions environnementales*

Fernando PARDO est Capitaine de la Marine Marchande. Il exerce actuellement en tant que consultant indépendant dans les domaines de la sécurité maritime, de la pollution et de la formation. Il a été professeur en droit maritime à la Faculté Maritime de l'Université de Bilbao (Espagne) et gestionnaire de projet pour l'OMI et le PNUD pour l'assistance technique à l'école nautique nationale de Buenos Aires et le développement de l'infrastructure maritime de l'Argentine. Il a également occupé les fonctions suivantes :

- Chef de la Division de la pollution maritime, Direction générale de la marine marchande (Espagne).
- Professeur de l'Université maritime mondiale (Nations Unies), Malmö (Suède)
- Consultant à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la pollution marine, la sécurité maritime, et la formation maritimes dans différents pays : Brésil, Panama, Thaïlande, Chine, Inde, Egypte, Israël, Chypre, Monténégro, Jordanie, Syrie et Liban.
- Président du Groupe de travail de l'OMI sur la OPRC (Convention Internationale de 1990 sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en Matière de Pollution par les Hydrocarbures).



### **M. Abdellatif KHATTABI**

*Professeur-chercheur, expert des questions environnementales*

Professeur à l'Ecole nationale forestière d'ingénieurs (ENFI) de Salé et coordinateur du projet Adaptation au changement climatique au Maroc (ACCMA). Il est aussi chercheur associé à l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES).



### **M. François Guy TREBULLE**

*Professeur à l'Université Paris-I*

François Guy TREBULLE est professeur à l'université Paris I - Panthéon Sorbonne où il enseigne notamment au sein des masters 2 droit de l'environnement (universités Paris I et Paris II) et droit de la sécurité sanitaire, alimentaire et environnementale. Co-directeur scientifique du juris-classeur Droit de l'environnement et du développement durable et de la revue Environnement et développement durable, auxquels il contribue activement, il assure également la chronique "Entreprise et développement durable" du JCPE, et le "Panorama de droit de l'environnement" du recueil Dalloz. Membre des comités scientifiques de la revue Droit de l'environnement et du Bulletin du Droit de l'Environnement Industriel, il est l'auteur de nombreux articles et notes de jurisprudence. Il participe aux travaux de la commission environnement du Club des juristes.



### **M. Khalid KHAKHAY**

*Expert des questions environnementales*

Khalid KHAKHAY est Docteur en Droit privé de l'Université Aix-Marseille. Hormis sa fonction d'enseignant en Droit Maritime à l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes et à la FSJES, il est Capitaine de remorqueur de haute mer au Port de Mohammedia et spécialiste en assistance et remorquage de haute mer et remorquage portuaire. M. KHAKHAY est également membre actif de l'Association Marocaine de Logistique (AMLOG) et membre d'honneur de l'Association du Corps des Officiers des Ports du Maroc (ACOPM).



# Programme

8h45	<b>ACCUEIL DES PARTICIPANTS</b>
9h00	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques</li> <li>- Nasser BOURITA, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération</li> <li>- Zakia DRIOUICH, Secrétaire Général du département de la pêche maritime</li> <li>- Colonel Major Mohammed TAOUDI, Etat-major des Forces Armées Royales, Marine Royale</li> </ul>
09h30	<p><b><u>SESSION 1 : DIMENSION GEOPOLITIQUE ET SECURITAIRE</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Modérateur :</b> Saïd MOUFTI, Directeur de Recherche, IRES <b>Rapporteurs :</b> Ellen WASILYNA, Abdelahak BASSOU</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Christian BUCHET, Expert international, Académie de Marine, Institut Catholique de Paris</li> <li>- Valérie ONGOLO ZOGO, Directeur des études et de la planification, Ministère des transports, Cameroun</li> <li>- Karim COULIBALY, Directeur Général, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire</li> <li>- Jamal MACHROUH, Professeur universitaire, Université Ibn Tofail- Kénitra</li> <li>- Bernard DREYER, Expert des questions géostratégiques maritimes</li> </ul>
10h45	<p><b><u>SESSION 2 : DIMENSION ECONOMIQUE</u></b></p> <p style="text-align: center;">Modérateur : Mustapha EL KHAYAT, Professeur des universités, Président de l'AMLOG <b>Rapporteurs :</b> Saïd MOUFTI, Khanssa LAGDAMI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mohamed MEKDAM, Direction de la marine marchande</li> <li>- Olaf MERK, Policy analyst, Port cities and urban governance- OCDE</li> <li>- Michel SAVY, Professeur émérite, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE)</li> <li>- Bernard FRANCOU, Expert des questions maritimes</li> <li>- Sanae EL AMRANI, Direction des Ports et du Domaine Public Portuaire</li> </ul>
12h15	<b>DEBAT</b>

13h15	<b>DEJEUNER</b>
14h30	<p><b><u>SESSION 3 : DIMENSION JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE</u></b></p> <p><b>Modérateur :</b> Miloud LOUKILI, Professeur universitaire, Université Mohammed V- Rabat  <b>Rapporteurs :</b> El Mostapha REZRAZI, Hassan SAOUDI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ellen WASILYNA, Présidente de l'Observatoire Géostratégique Maritime International</li> <li>- Philippe DELEBECQUE, Professeur universitaire, Membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris "CAMP"</li> <li>- Mohammed Zakaria ABOUDDAHAB, Professeur universitaire, vice-Doyen de la Faculté de Droit- Rabat</li> <li>- Khansa LAGDAMI, Expert-chercheur à l'Université Maritime Mondiale</li> </ul>
15h30	<p><b><u>SESSION 4 : DIMENSION ENVIRONNEMENTALE</u></b></p> <p><b>Modérateur :</b> Saïd MOUFTI, Directeur de Recherche, IRES  <b>Rapporteurs :</b> Naceur JABRANE, Hassan EZZAHRATI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fatema Zahra HASSOUNI, Chef de Division de la Protection des Ressources Halieutique</li> <li>- Fernando PARDO, Expert des questions environnementales</li> <li>- Abdellatif KHATTABI, Professeur-chercheur, experts des questions environnementales</li> <li>- F. G. TREBULLE, Professeur à l'Université Paris-I</li> <li>- Khalid KHAKHAY, Expert des questions environnementales</li> </ul>
16h30	<b>DEBAT</b>
17h15	<b>SYNTHESE &amp; CONCLUSIONS</b>
17h30	<b>MOT DE CLOTURE</b>

# Notes de référence

- 
- <sup>1</sup> Source : EENI, ports de l'Afrique Centrale
- <sup>2</sup> Source : Delmas.com
- <sup>3</sup> Source : SDPNC
- <sup>4</sup> Source : La documentation française, 2015
- <sup>5</sup> Seule la zone D est opérationnelle avec des contraintes de capacités humaines et financières.
- <sup>6</sup> Source: Crisis Group 2014
- <sup>7</sup> Source : MoU d'Abuja, Rapport annuel 2014.
- <sup>8</sup> Ibrahim Harakat, Les Marocains et la mer, Imprimerie OKAD, 1998, p. 3,
- <sup>9</sup> Carte extraite du cours d'Alain MIOSSÉ, les espaces maritimes : nouveaux enjeux géostratégiques, <http://histoiregeographieapaulclaudel.blogspot.fr/2014/03/geostrategie-des-espaces-maritimes.html>, visité le 6 mars 2016.
- <sup>10</sup> Pour une étude du projet de l'Espace Atlantique Elargi, voir : Rachid El Houdaigui, L'Atlantique élargi, renaissance d'une aire de puissance, Policy Brief, OCP Policy Center, mars 2015.
- <sup>11</sup> Mounia Kabiri Kettani, les Marocains lâchent le gouvernail, l'observateur du Maroc et d'Afrique, n° 311, juin 2015, p. 14
- <sup>12</sup> Voir, Richard MEESE, Bilan d'étape au 12 mai 2009 des demandes d'extension du plateau continental à la commission des limites du plateau continental, in «Les implications juridiques de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer», Symposium international, publications de l'Institut Universitaire de la Recherche Scientifique, Université Mohammed V-Souissi, 2010, p. 247-291.
- <sup>13</sup> Expression employée par M. Foucher, cité par Pierre ROYER, dans son ouvrage « Géopolitique des mers et des océans », PUF, Paris, 2<sup>e</sup> édition, 2012, p. 93.
- <sup>14</sup> Najib CHERFAOUI, Navires du Maroc, la leçon de stratégie maritime, Editions Sciences de l'Ingénieur, document disponible au site : [file:///C:/Users/proprietaire/Downloads/NAVIRES+DU+MAROC+ La+Le%C3%A7on+de+Strat%C3%A9gie+Maritime%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/proprietaire/Downloads/NAVIRES+DU+MAROC+ La+Le%C3%A7on+de+Strat%C3%A9gie+Maritime%20(2).pdf) visité le 6 mars 2016
- <sup>15</sup> Simon K. HASLETT, Coastal Systems, Routledge 2009.
- <sup>16</sup> UNCTAD Review of Maritime Transport 2015 (15/10/2015) et WTO World Trade Report 2014
- <sup>17</sup> In, Les relations militaires entre l'Algérie et l'URSS, de l'indépendance aux années 1970, par Irina Gridan, Gaëlle Le Boulanger, in Outremer, Année 2007, Volume 94, n°, pp. 37-61
- <sup>18</sup> Voir BRS, Paris, Annual Review 2015
- <sup>19</sup> Zbigniew Brzeziński, all his literature, especially :  
- The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives, New York, Basic Books, 1997 (ISBN 0-465-02726-1)

- 
- Strategic Vision: America and the Crisis of Global Power, Basic Books, 2012 (ISBN 978-0-465-02954-9)
- <sup>20</sup> FAO, the State of the World 2014, Fisheries and Aquaculture.
- <sup>21</sup> La Croix, Paris, (quotidien) 15/10/2015.
- <sup>22</sup> Le Monde Géopolitique 2013.
- <sup>23</sup> Voir Arctic Climate Impact Assessment, Cambridge Press, 2007.
- <sup>24</sup> No Ordinary Disruption , The Four Global Forces Breaking All the Trends, Richard Dobbs, James Manyika and Jonathan Woetzel , Public Affairs Publi., 05-2015, ISBN 9781610395809 / EAN 978-1610395809 et Francis FUKUYAMA's writings, especially his last opus: Political order and political decay (EAN/ISBN: 9781846684364), Publ. by Clerkenwell Press, 09/2014.
- <sup>25</sup> Source: Xinhua
- <sup>26</sup> Source: EU DG Move
- <sup>27</sup> Source: ITF/OECD (2015)
- <sup>28</sup> Source: International Energy Agency
- <sup>29</sup> We abstrahere here from the Shanghai International Port Group, another large Chinese terminal operator that has recently ventured into foreign terminal operations, but that is controlled by the municipality of Shanghai.
- <sup>30</sup> Source : OMC
- <sup>31</sup> Maersk et MSC au sein de 2M, CMA CGM, CSCL et United Arab Shipping Co dans Ocean 3, APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, NYK et OOCL dans G6 et enfin Cosco, K Line, Yang Ming Line, Hanjin et Evergreen dans CKYHE.
- <sup>32</sup> Jean-Paul Pancraccio, professor emeritus, Université de Poitiers
- <sup>33</sup> Brian Wilson, 2015 Harvard NSJ / The Mediterranean Migrant Crisis: Key Considerations for the UN Security Council
- <sup>34</sup> D'ailleurs, le Maroc a été réélu au Conseil de l'OMI pour un second mandat couvrant la période 2014-2015. La première élection s'est faite en 2011. A l'époque, sur les 154 Etats membres de l'OMI votants, le Maroc a été réélu par 119 voix contre 108 en 2011. Il a été ainsi l'unique pays arabe et d'Afrique du Nord siégeant au sein de ce Conseil qui compte 40 pays membres.
- <sup>35</sup> La première réglementation en rapport avec les océans date de 1958.
- <sup>36</sup> Ce tribunal n'est toutefois devenu opérationnel qu'en 1996.
- <sup>37</sup> Laquelle est un organe subsidiaire de l'Assemblée générale de l'ONU créée en novembre 1947.
- <sup>38</sup> 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 Maarif Al Jadida, Rabat, 2010, p. 15.
- <sup>39</sup> Cf. Jean-Paul Pancraccio, *Droit de la mer*, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, Editions Dalloz, Coll. « Précis », 2010, 520 pages.
- <sup>40</sup> 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 milliards de DH.

- 
- <sup>41</sup> Said Ihrai, « Rapport introductif », *op. cit.*, p. 17.
- <sup>42</sup> 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.
- <sup>43</sup> 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.
- <sup>44</sup> Voir : <http://data.unhcr.org/mediterranean/regional.php>
- <sup>45</sup> Adoptée le 28 juillet 1951 par une conférence de plénipotentiaires sur le statut des réfugiés et des apatrides convoquée par l'Organisation des Nations Unies en application de la résolution 429 (V) de l'Assemblée générale en date du 14 décembre 1950. Entrée en vigueur : le 22 avril 1954, conformément aux dispositions de l'article 43. La Convention définit un réfugié comme une personne qui « *craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays* » (article premier, paragraphe A. (2))
- <sup>46</sup> Un demandeur d'asile est un individu qui demande une protection internationale mais dont la demande n'a pas encore fait l'objet d'une décision définitive.
- <sup>47</sup> Adoptée le 10 septembre 1969 et entrée en vigueur le 20 juin 1974.
- <sup>48</sup> L'Agence des Nations Unies pour les réfugiés: « *Point de vue du HCR : « Réfugié » ou « Migrant » ? Quel est le mot juste ?* », Disponible sur : <http://www.unhcr.fr/55e45d87c.html>
- <sup>49</sup> Stephan Kessler, JRS Europe, Discussion paper for LIBE, Committee meeting 27.06.2013.
- <sup>50</sup> Amnesty international : "La honte de l'Europe: des réfugiés et migrants continuent de mourir en mer", Amnesty international publications 2015, EUR 03/1434/2015, p. 18.
- <sup>51</sup> Organisation Maritime Internationale: « *Sauvetage en mer: Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants* », 2015, p. 10
- <sup>52</sup> Un lieu sûr est un endroit où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où : la sécurité des personnes secourues n'est plus menacée ; les besoins humains fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux) peuvent être satisfaits ; et des dispositions peuvent être prises pour assurer le transport des personnes secourues vers leur prochaine destination ou leur destination finale. Même si un navire qui prête assistance peut servir de lieu sûr provisoire, il devrait être déchargé de cette responsabilité dès lors que d'autres dispositions peuvent être prises.
- <sup>53</sup> Article 33.1 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés.
- <sup>54</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982
- <sup>55</sup> Art. 1, 4° "On entend par pollution du milieu marin, l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres

---

*utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément"*

- <sup>56</sup> Evacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables.
- <sup>57</sup> Voir M. El. Khayat, Le développement durable de la Méditerranée face au trafic croissant du transport d'hydrocarbures, in Jalons pour une économie verte, PUAM 2012, article reproduit in Gouvernance de la logistique et compétitivité REMA 2015, n°42, p.231
- <sup>58</sup> Dans le Cadre du programme agenda 21
- <sup>59</sup> Dir. (UE) 2015/2087 de la Commission, 18 nov. 2015 modifiant l'annexe II de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Ce texte modifie le formulaire devant être adressé par les capitaines aux autorités portuaires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires
- <sup>60</sup> A. LEROY, M. BONNY, G. TOURRET : Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français, 23 octobre 2013
- <sup>61</sup> Voir [http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id\\_article=31782](http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=31782)
- <sup>62</sup> En 1992, on chiffrait à 600.000 le nombre de tonnes d'hydrocarbures rejetés dans les océans chaque année par suite d'opérations normales liées à l'exploitation des navires, d'accidents et de rejets illicites.
- <sup>63</sup> § 17-31
- <sup>64</sup> Le rapport souligne que les Etats devraient promouvoir au niveau national une gestion intégrée, multidisciplinaire et plurisectorielle des côtes et des océans, et encourager et aider les États côtiers à formuler des politiques relatives aux océans et à créer des mécanismes de gestion intégrée des zones côtières
- <sup>65</sup> §158 et s.
- <sup>66</sup> Grâce aux mesures suivantes: Réduction de la vulnérabilité des personnes, et aussi des moyens de subsistance des populations côtières, face à la dégradation des océans et aux risques naturels, notamment les tsunamis, ainsi qu'à la détérioration de l'environnement liée aux activités humaines; Recherche de solutions face aux effets des changements climatiques, y compris l'élévation du niveau des mers; Promotion d'une gestion plus durable des zones côtières; Réduction de la pollution due aux activités marines et terrestres, notamment l'extraction du pétrole et du gaz, les débris marins, les substances toxiques et les éléments nutritifs provenant des eaux usées et les eaux de ruissellement industrielles et agricoles rejetées dans les océans; Réduction de la surpêche et abandon des pratiques de pêche destructrices; Promotion de l'économie verte dans le cadre du développement durable et de l'élimination de la pauvreté.
- <sup>67</sup> Grâce aux mesures suivantes: Reconstitution des stocks halieutiques surexploités, épuisés et en cours de restauration, notamment en invitant les États à redoubler d'efforts pour que les ressources vivantes ne soient plus compromises par la surpêche et des pratiques de pêche destructrices, compte étant tenu des répercussions de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée; Conservation et remise en état des milieux marins indispensables pour le captage et le stockage du carbone; Conservation et protection de la biodiversité marine et côtière; Arrêt de la propagation des espèces exotiques envahissantes; et, Renforcement de l'application des instruments et mesures existants.

---

<sup>68</sup> Grâce aux mesures suivantes: Encouragement de la recherche scientifique marine; Approfondissement des connaissances scientifiques et renforcement des capacités en matière de gestion des océans; Prise des dispositions qui s'imposent aux fins d'une observation rigoureuse des océans et de la mise en place des infrastructures nécessaires à cet égard, y compris le renforcement des capacités en matière de gestion des océans et des zones côtières; Déploiement de tous les efforts possibles pour mieux comprendre les effets des changements climatiques sur le milieu marin et la biodiversité marine; Poursuite de l'observation de l'impact de l'acidification des océans, des recherches sur ce problème et des efforts visant à y remédier et à contrer ses effets nocifs sur les écosystèmes marins vulnérables, en particulier les récifs de corail et les mangroves; Maintien de la prudence adoptée en matière de fertilisation des océans, dans le respect du principe de précaution; Promotion de la réalisation de l'évaluation intégrée à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, d'ici à 2014; Renforcement des dispositifs de gestion et des mécanismes coordonnés mondiaux, régionaux et nationaux, en vue d'assurer la gestion intégrée des écosystèmes et la protection des populations côtières; et, Favorisation de la pérennisation des ressources marines et de leur exploitation durable.

<sup>69</sup> Com 2011 441 final 15 juillet 2011

<sup>70</sup> V. <http://www.fne.asso.fr/communiqués>

<sup>71</sup> Une convention relative au contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires a été adoptée à Londres le 5 octobre 2001

<sup>72</sup> Arnaud LEROY, Martine BONNY, Georges TOURRET, Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français, 23 octobre 2013

<sup>73</sup> C. E. 15 février 2006, n° **288801** : **RDP 2006, p.1671 note Y. Aguila et A. Iliopoulou ; JCP G 2006, p.1228, obs. B. Plessix ; RFDA 2006, p. 421, note Ph. Terneyre**

<sup>74</sup> Cette question fait également l'objet du Règlement européen n° 1257/2013 du 20 nov. 2013 ; v. Rev. dr. transp. et mobilité 2013, étude 2

<sup>75</sup> 31/08/2012 Les océans et le droit de la mer « 97. (?) À sa soixante-troisième session, en mars 2012, le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a adopté les directives de 2012 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires et les directives de 2012 pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires, qui visent à faciliter la mise en œuvre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui a été adoptée en mai 2009 mais qui n'est pas encore entrée en vigueur. L'OMI a organisé deux ateliers, l'un aux Philippines en octobre 2011 et l'autre en Chine en mai 2012, afin de mieux faire comprendre les exigences imposées par la Convention de Hong Kong et d'en faciliter la ratification.»

<sup>76</sup> Au surplus la résolution va assez loin dans la logique de valorisation du principe de précaution : « souligne que les mers et océans sont déjà soumis à une pression anthropique considérable et subissent les conséquences qui en découlent (pollution, environnement et changement climatique, surexploitation des ressources, surpêche, etc.), qu'ils renferment toutefois toujours d'importantes réserves d'écosystèmes inaccessibles et donc intactes; estime que l'économie bleue doit par conséquent envisager de protéger, restaurer et conserver les écosystèmes, la biodiversité, la résilience et la productivité des mers et océans, y compris les services associés à la biodiversité marine et au fonctionnement des écosystèmes considère que le principe de précaution et l'approche écosystémique doivent constituer un élément central de l'économie bleue; § 60. plaide pour un engagement conséquent et coordonné de l'Union à l'égard de l'Autorité internationale des fonds marins, afin de veiller à l'élaboration d'un cadre juridique efficace pour l'environnement, régi par le principe de précaution, ayant pour vocation de prévenir les effets néfastes de la prospection

---

et de l'exploitation des ressources minérales des grands fonds, y compris dans les zones d'intérêt environnemental, d'empêcher que ces activités aient des retombées sur les populations locales et de garantir la transparence totale des données»

<sup>77</sup>(2015/2112(INI))

<sup>78</sup>de manière à : 1. Renforcer la capacité de l'océan à atténuer les changements climatiques, grâce à des écosystèmes marins protégés et fonctionnels en mesure de stocker le CO<sub>2</sub>, 2. Relever les défis de l'adaptation des régions littorales et côtières, les pays insulaires étant souvent les plus vulnérables, 3. Intégrer, dans les mécanismes de financement climatique, les projets de gestion durable et de conservation de la biodiversité marine et côtière, en particulier ceux qui concernent les aires marines protégées, 4. Développer des solutions innovantes dans le domaine de l'énergie, de l'alimentation et des transports maritimes, 5. Poursuivre l'investissement dans la recherche scientifique, afin de mieux comprendre les interactions océan-climat et d'orienter l'action politique en conséquence.

<sup>79</sup>Energy Efficiency Design Index - Correspondant au rapport de l'impact environnemental du navire sur le bénéfice tiré de son exploitation

<sup>80</sup>Ship Energy Efficiency Management Plan

<sup>81</sup> V. A. Cudennec, *Le droit pénal et la mer* (ssdir. A. Cudennec) : Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 43. – M. Gautier, *Quelles sanctions pénales pour les pollueurs des mers ?*, *L'Europe des transports* (ssdir. L. Grard) : La Documentation française, 2005, p. 767

<sup>82</sup>Crim. 13 mai 2014, n° de pourvoi 13-83910, publié

<sup>83</sup>Crim. 18 mars 2014, n° de pourvoi 13-81921, publié

<sup>84</sup> CEDH 8 janvier 2009, Req. n° 12050/04, Mangouras, RSC 2009. 180, obs. J.-P. Marguénaud; Dalloz Pan. 2009, p. 2448 obs. FGT; Grande ch. – 28 sept. 2010. – n° 12050/04 : *Journal du droit international* (Clunet) n° 4, Octobre 2011, chron. 12 n. Paul Tavernier

<sup>85</sup>Par ordre d'intervention