

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

MOHAMED M'madi Ahamada

DEDICACES

A toute ma famille

REMERCIEMENTS

ABSTRAT

The implementation of a maritime and oceanic policy in the Comoros Islands is a new

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Les opinions exprimées ci-après sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les visions du Gouvernement de l'Union des Comores,

SOMMAIRE

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

INTRODUCTION GENERALE

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

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

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

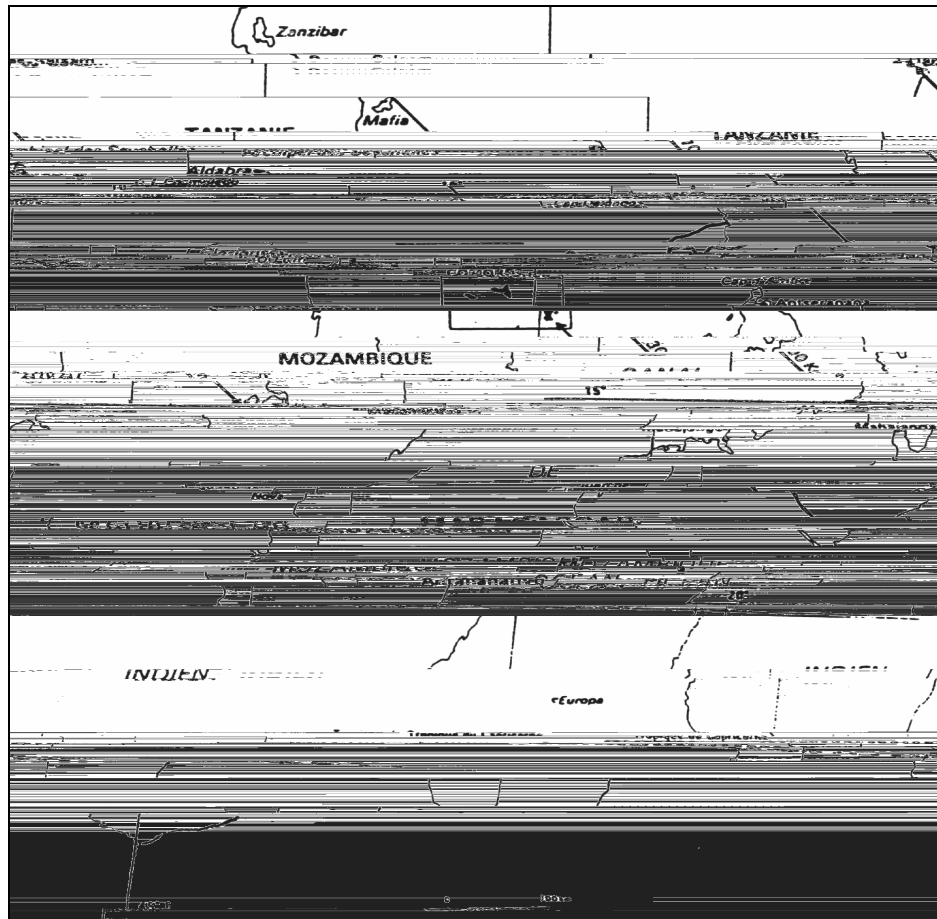


Figure 1

Les eaux intérieures⁶

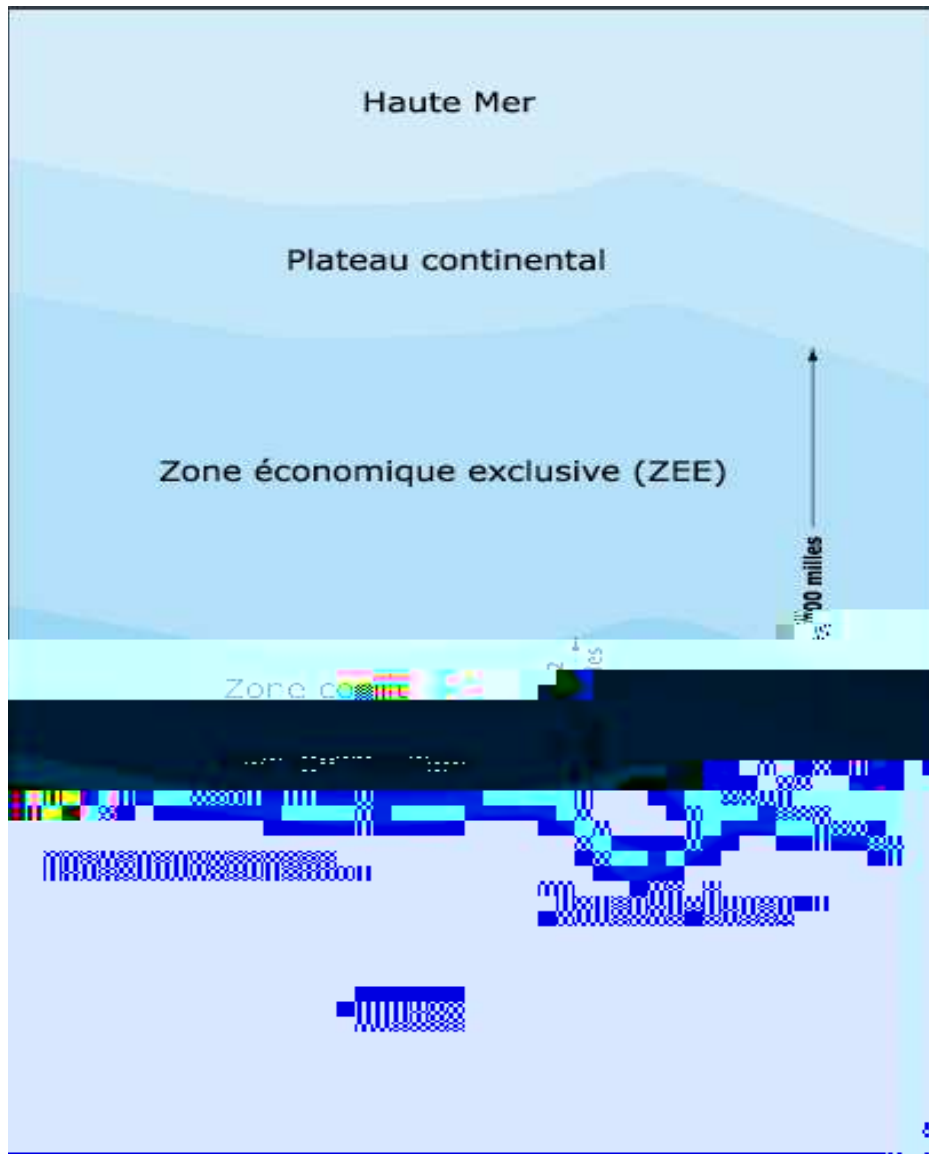


Figure N°3 : Zonage juridique de l'espace maritime au large des Etats côtiers tel que défini par le droit international de la mer.

Source : F.Taglioni, les petits espaces insulaires au cœur des revendications frontières

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Dans ce contexte, les Comores auront moins de chance de se doter des textes juridiques qui doivent prendre en considération les quatre île

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

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

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

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

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

1.1 Les Conventions Internationales sur le droit de la mer

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

1.1.1 La CMB et les difficultés d'application

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. Au plan environnemental

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

inscrire les questions environnementales dans un espace bien déterminé.

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

La CMB définit la pollution marine comme étant :
l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marine, risques pour la santé humaine et l'environnement marin.

89()-0.479431(p)-10.9717(l)-2.53658(e)3.157v3.15789(r)2.33.15789(r)23.15789(s)-1083356

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Enfin, l'obligation de protection et de préservation de l'environnement impose aux Etats

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Aujourd'hui, la CMB joue un rôle déterminant pour l

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

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

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

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

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

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

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

Cet accord de 1995 va donc jeter les bases d'une véritable consécration juridique dans le

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Etats côtiers une coopération régionale afin d'assu

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

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

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

Ces conventions internationales destinées à la réglementation du milieu marin ont été à l'origine de la création d'un certain nombre d'institutions spécialisées des Nations Unies. Ce qui sous-entend une insuffisance réglementaire dans certains secteurs de l'espace maritime. Pour com07.96 605.64 Tm ()Tj /ma57(s)-1. ce vide ju-2.53658(o)-0.956417(56417(u))-0.956417

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

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

1.1.2 L’OMI⁴⁰

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

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

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

Lorsqu’en 1948, lors de la conférence de l’ONU à Genève, est créée l’Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale et dont le fonctionnement ne commença que dix ans plus tard, c’est le début d’une ère nouve

1.1.2.1 rôle de l'OMI, membres et organes

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

- instituer un système de collaboration entre les Gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages Gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées à ces objectifs ;
- encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les Gouvernements à la navigation commerciale

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

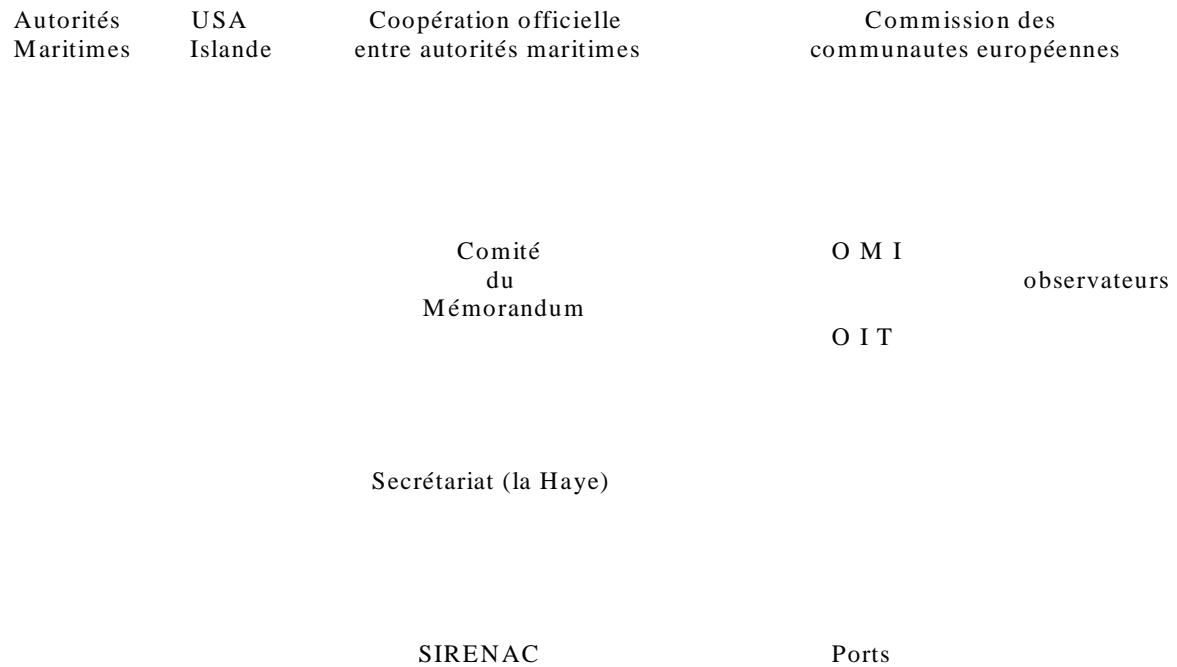
- LL 66 ou Convention sur les lignes de charge / Protocole 88, amendée. C'est la convention sur les lignes de charges qui, notamment par le calcul, permet de déterminer

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- SAR 79 amendée - (Search and Rescue). Convention portant organisation du sauvetage, en liaison avec l'OACI, notamment en ce qui concerne les procédures (manuel IAMSAR - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue). Cette Convention vise à établir un plan international de recherche et de sauvetage maritimes qui répond aux besoins des personnes en détresse en mer ;
- MARPOL 73/Protocole 78, amendée. Convention visant la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures mais aussi de la pollution due aux produits chimiques, d'autres substances nuisibles, aux ordures et aux eaux usées. Elle réduit la quantité d'hydrocarbures qui peut être rejetées à la mer par les navires et interdit absolument de tels rejets dans certaines zones écologiquement vulnérables. Le Protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL de 1973 reprend en fait la Convention antérieure et

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

SCHEMA D'ORGANISATION



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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

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

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

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

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

1.1.3 La CNUCED et la réglementation internationale sur le transport maritime

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conscientes de l'importance de l'enjeu que revête l'industrie maritime pour les Etats en développement, les Nations Unies voulaient éviter la restauration d'un ordre maritime libéral que les puissances maritimes appelaient de tous leurs vœux. Car la confrontation

entre les puissances maritimes et les Etats en développement a été le thème central de la Conférence ministérielle des Etats Africains de l'Ouest et du Centre (1984) et de la Conférence ministérielle des Etats Africains de l'Ouest et du Centre (1991).

1.1.4 La Banque Mondiale

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

Monétaire International (FMI).

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

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

La consécration de cette coopération entre les grandes institutions internationales a été donnée lors de la première Conférence Ministérielle de l'OMC tenue à Singapour du 9 au 13 septembre 1996. Dans cette réunion, on retiendra la détermination et la volonté affichée de ces trois organisations à renforcer d'avantage la collaboration dans

échanges internationaux. Parmi les mesures prises on notera celle relative à l'ab.

1.1.5 FAO

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

2.1.2 Les difficultés économiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

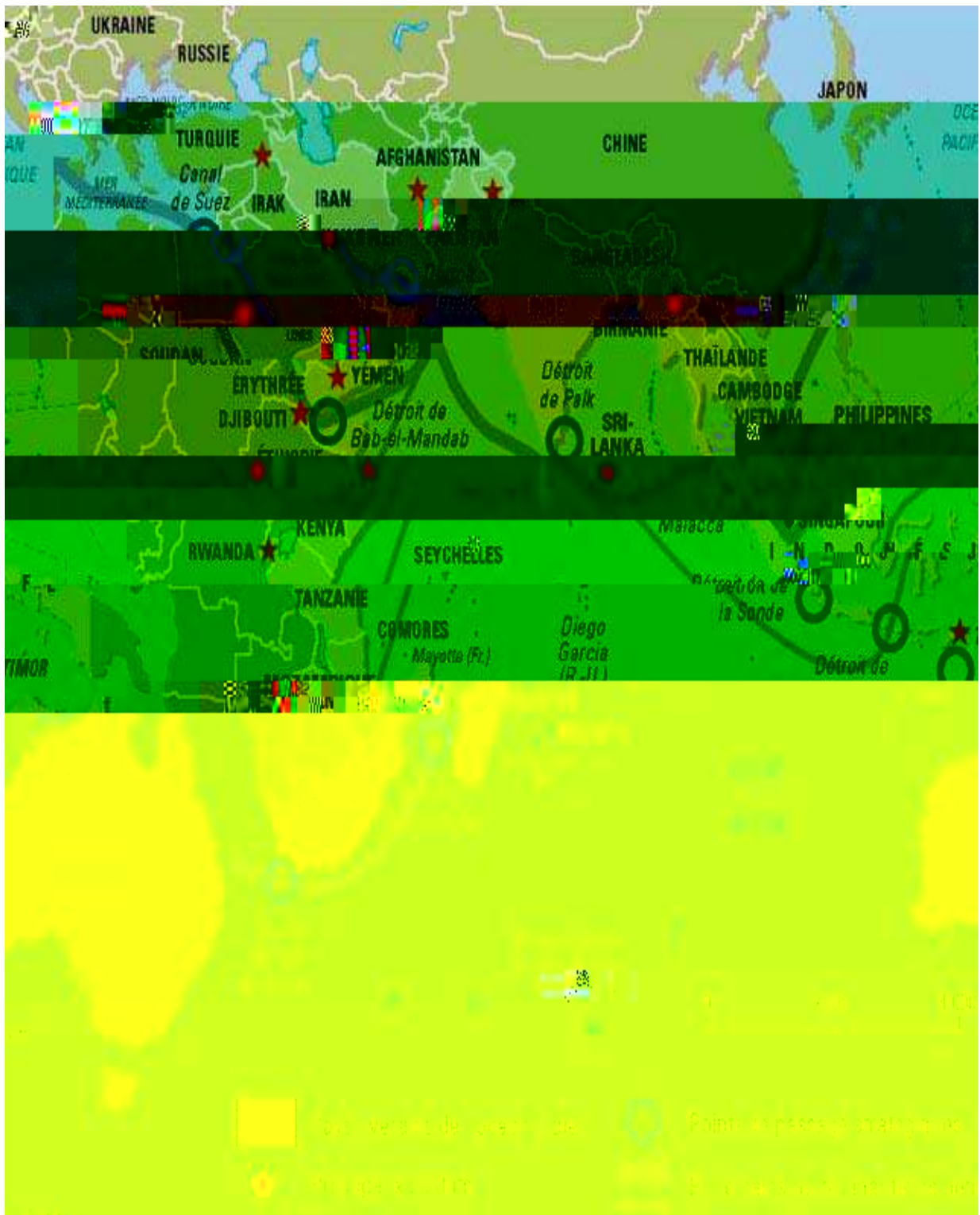


Figure 4 : Les principales voies d'accès dans l'Océan Indien

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

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

2.2.2 Les difficultés liées à la protection de l'environnement

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

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

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

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

Ainsi, la Loi-cadre N°94-018 du 22 juin 1994, régissant l'intégralité des activités concernant la gestion durable et la conservation des ressources qui en dépendent.

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

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

Ainsi, une modification de cette Loi-cadre du 22 juin 1994 a été apportée pour tenir compte du concept « Etudes d'Impact ». Ainsi, cette Loi-cadre a été adoptée le 6 octobre 1994 (décret par l'Assemblée Fédérale) et promulguée par le Président de la République. La Loi-cadre a pour ambition d'adapter au contexte actuel la législation relative à l'environnement en prenant en compte les concepts nouveaux tels que celui du développement durable, des études d'impact, de la diversité biologique, de la protection de l'environnement terrestre et marin, des aires protégées ⁶¹

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

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

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

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

En terme de projet, c'est le Document Stratégique R

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

que la réglementation les protège indirectement puisque la Loi-cadre sur l'environnement

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

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

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

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

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

⁷⁴ COMBACAU.J., 1985, op.cit, p78.

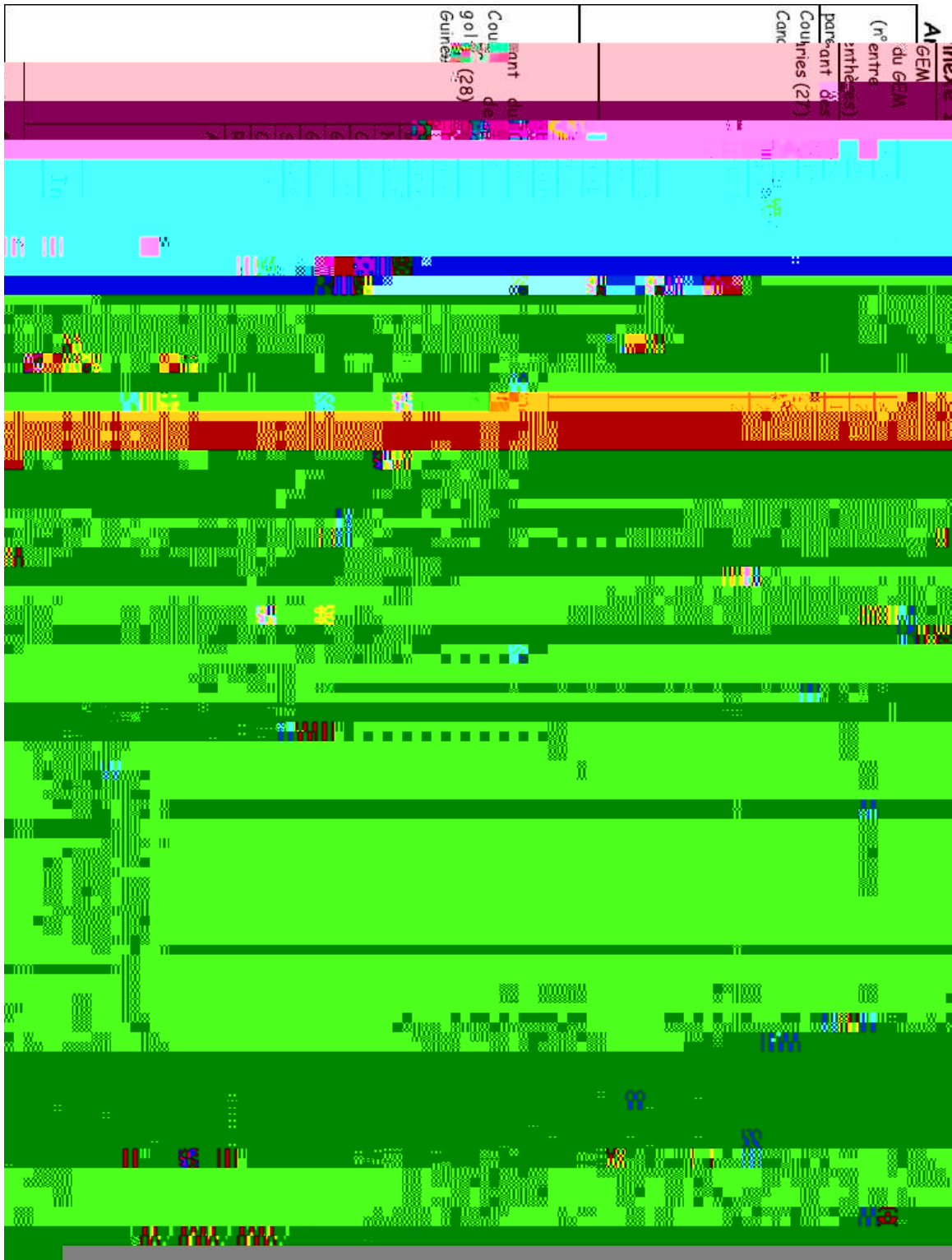
Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

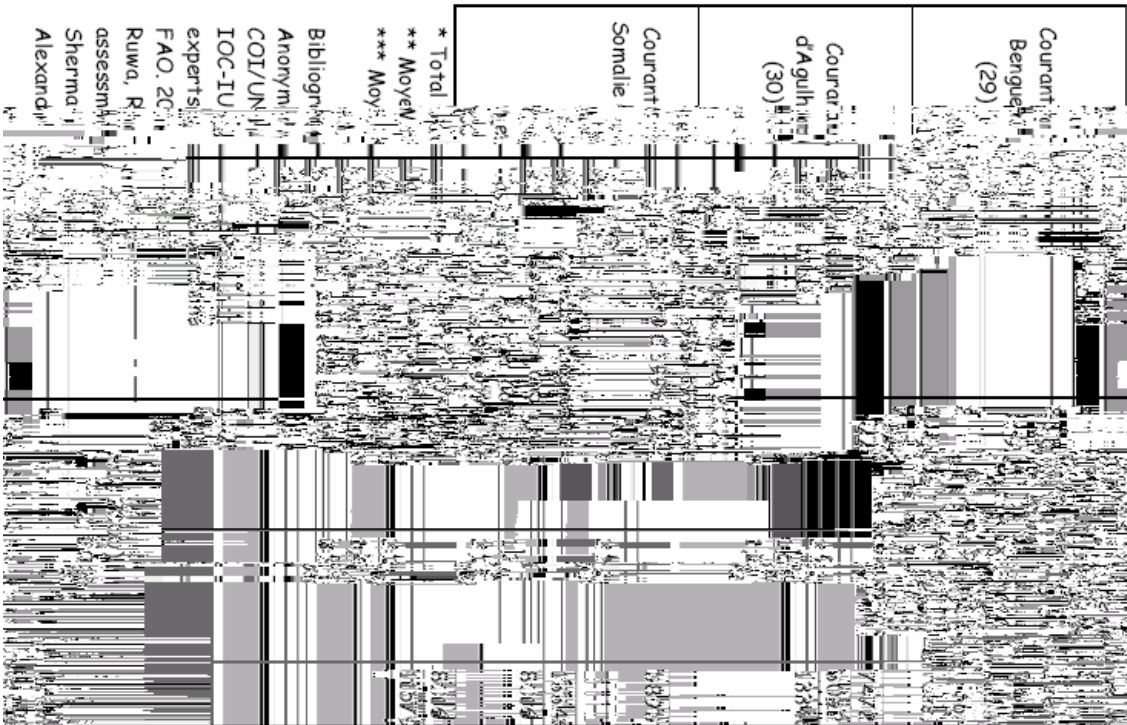
d'information. Grace donc à des divers programmes initiés au niveau national, régional et mondial, le réseau a généré des qualités substantie

Actions proposées	indicateurs

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

Source :Institut de Recherche Agricole pour le Développement (IRAD), Station de





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

2.2.4 Les difficultés liées à la recherche scientifique

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

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

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

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

Au niveau continental, vingt Etats membres d'Afrique (Afrique du Sud, Bénin, Cameroun, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Gui

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

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

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

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

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

La ratification de la CMB par les Etats africains témoignera la part très active de ces Etats dans la maturation de ce nouveau régime des océans.

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

Les mers et les océans dont dépend une bonne partie de nos activités ne cessent de se développer à tort ou à raison sous l'égide des juridictions nationales et internationales. Ainsi, les exigences de plus en plus croissantes de la CMB imposent une collaboration entre Etats du Sud et Etats du Nord pour une meilleure harmonisation de leurs actions de coopération. Au niveau bilatéral comme multilatéral, des ensembles sous-régionaux et régionaux se sont formés pour tirer profit de leur domaine océanique et tracer les modalités d'application des conventions que ce soit dans le domaine du transport maritime, de la pêche ou de l'environnement. Ce regain d'intérêt démontre manifestement le rôle fondamental que jouent les océans dans les processus d'af.04 0 Td [titmotion

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

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

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

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Sur le plan Régional et International, le Gabon joue un rôle actif dans le cadre de la Conférence Ministérielle Africaine sur l'Environnement qui vise la mobilisation des ressources humaines, matérielles, financières, scientifiques et techniques des Etats pour la restauration de l'environnement africain et entretien des relations avec plusieurs

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

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

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

1.1.1.2 Au plan Juridique

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

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

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

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

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

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

1.2 L'Europe et les Conventions Internationales

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

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

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

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

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

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

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Dans le domaine de la pêche, lors de CMB, les limites de la souveraineté des Etats sur les ressources halieutiques ont été fixées à 200 miles, pour éviter des éventuelles expansions spontanées. Mais en 1994, lorsque la Convention entre en vigueur, il était nécessaire de

8.635044(s)-1.82514()-1.05692(r)2.30222(e)3.06922()-121.839(c)3.079092(e)3.82514()-1.05824(b)-1.056

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

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

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

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

ortanégot188(t)-2.59092(a)3.07044.59092(t92(,)-10

1.2.1.1 Au plan Institutionnel

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

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

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

La DGTM est un instrument important dans la politique maritime Belge. Bien que la répartition des compétences entre les différents niveaux politiques sont complexes mais, convient il de souligner que la Belgique apparaît comme un modèle incontournable dans l'application des dispositions réglementaires et structurelles en ce qui concerne 7-1.05692(n)-1.0c55

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

La Belgique exerce dans la ZEE sa juridiction en matière

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

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

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

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

2.1.2.1 Ratification des Conventions

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

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

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

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

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

Dans cette perspective, il convient de préciser que cette association ne concernait, lors de sa mise en place que les îles telles les Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles et l'attente ne couvrait que les ZEE des pays précités. Mais l'effort le plus remarquable de cette coopération est le fait d'intégrer les pays concernés à l'exploitation de leurs

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

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

2.2 Sur le plan National

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

2.2.1 Ministère des Transports

~~Le ministère des Transports ()22(d)-1.(n)-1.05692 d 1267.872 -20.64 é59214(n)-1.022(d)-1.05692(e)3.0549~~

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

2.2.2 Ministères des Pêches et de l'Environnement

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

2.2.2.1 Définir des nouvelles stratégies de planification de pêche

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

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

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

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

Résultats attendus :

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

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

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

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

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

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

Le service de gestions des pollutions marines aura pour mission :

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

Résultats attendus :

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

Au terme de cette partie qui nous a permis de faire une analyse des différentes institutions qui gèrent le domaine maritime, il apparaît que le manque d'un cadre institutionnel et réglementaire cohérent pour régir l'espace maritime des Comores que se soit sur le plan d'exploitation des ressources ou même du transport maritime entrave le développement

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

forme.

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

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

Au niveau de la pêche, ce sont les instruments juridiques internationaux ~~aux~~ ~~en~~ ~~vid~~ ~~o~~ ~~1~~

Au niveau du transport maritime, la situation est b

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

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

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

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

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

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

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

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

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

- Orienter les programmes d'enseignement de l'environnement des niveaux primaire, secondaire et universitaire vers l'étude des disciplines ayant trait au milieu marin, notamment l'océanographie, l'hydrologie marine, le droit de la mer, le droit de

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

- Elaborer des politiques d'expansion des PME/PMI comorienne qui orienteront les opérateurs économiques nationaux vers la création d'entreprises tournées vers l'exploitation des ressources marines, le transport maritime, le transit et l'acconage, l'assurance maritime, la mécanique et la construction navale ; et

ACRONYME

ADIE : Association pour le Développement et l'Information Environnementale

APC : Autorité Portuaire des Comores

CEE : Communauté Economique Européenne

CMB : Convention de Montego Bay

CMEAOC : Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

COFI : Committee on Fisheries

COI : Commission de l'Océan Indien

COMESA : Marché Commun d'Afrique Oriental et Austral

BIBLIOGRAPHIE

I. Articles et revues:

1. GERMOND.B., *les forces navales européennes faces aux « nouvelles menaces » en mer in l'Europe et les enjeux de sécurité*, Revue n°124, Relations Internationales, 2006, Institut Universitaire de hautes Etudes Internationales de Genève, pp 45-48, 15 p.
2. Gestion Intégrée des ressources marines et côtières, Bulletin Trimestriel de la COI (Commission de l'Océan Indien), n°3, 2006.
3. BERTILE. W, la Commission de l'Océan Indien (1984-2004) : 20ans au service de la coopération régionale, article n° 27139 Témoignages, 2005.
4. DUJARDIN.B., *les espaces maritimes français*, Revue Maritime n°477, Institut Français de la Mer, 2006. 17 p.

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

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

II. Ouvrages, Mémoires et Thèses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Législation Nationale

1. Activités de l'Union Européenne, Synthèse de la législation, 2006.
2. Décision 77/587/CEE, JOCE, n° L239 du 17 septembre 1977, p.23 cité par Jill Aussant, Raffaello Fornasier, Jean-Victor Louis, Jean-Claude Séché, Sean Van Raepenbush in *Le droit de la CEE, 3, libre circulation des personnes, des services et des capitaux*, 1990, 2^{ème} Edition, Etudes Européennes, 407p.
3. Décret N°94-100/PR, portant promulgation de la loi relative au cadre de l'environnement en République Islamique des Comores, octobre 1994.
28. RFI, 2000, Stratégie nationale et plan d'action pour la conservation de la diversité biologique.
4. Loi n° 82-015 Relative à l'activité des Navires de pêches étrangères dans les zones maritimes Comoriennes, 1982 (voir dans le site de la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies).
5. Loi n° 82-005 Relative à la délimitation des zones maritimes de la République

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

IV. Nations Unies

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

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

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

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

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

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

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

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

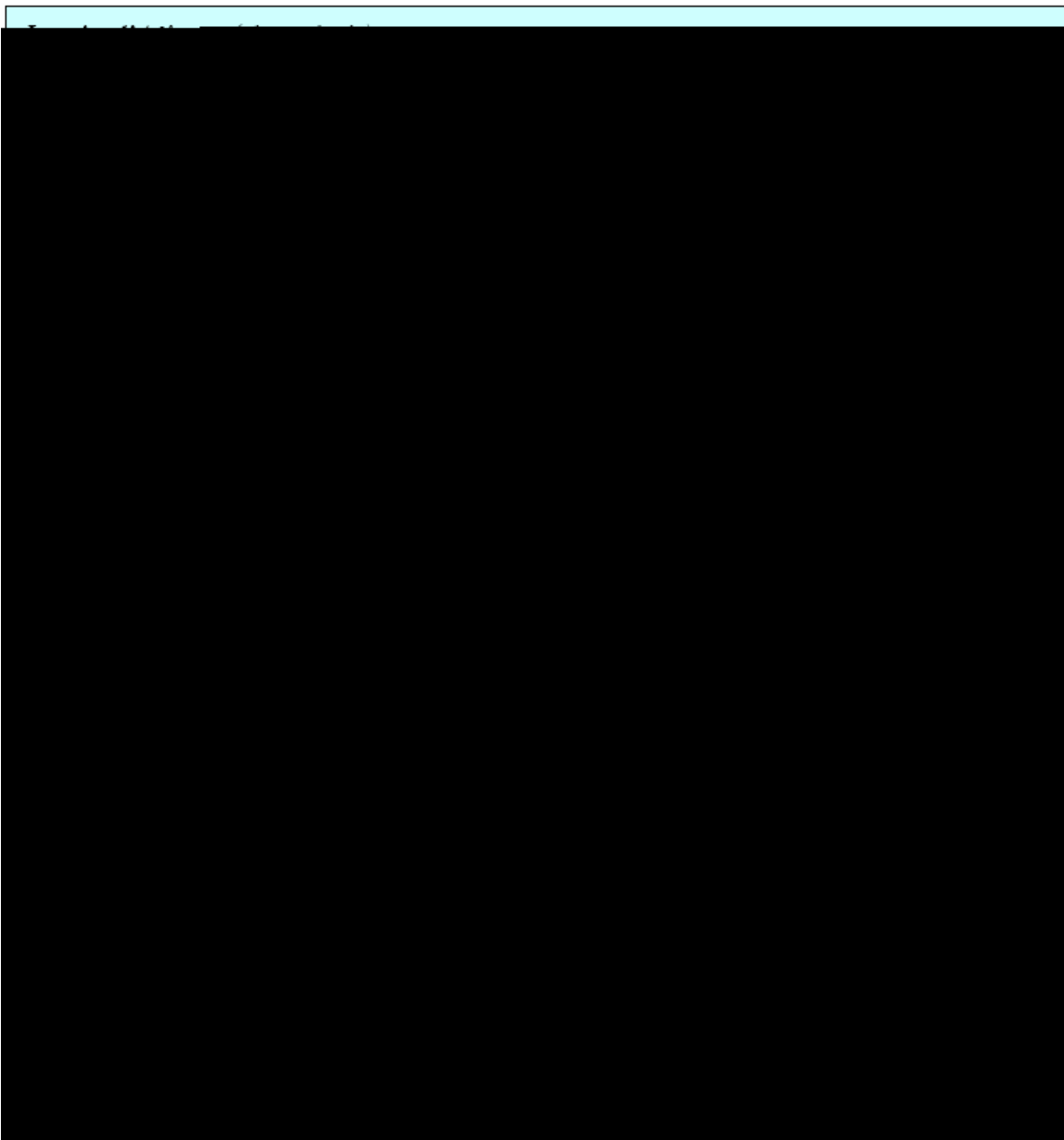
9. FAO, Code de conduite pour une pêche responsable, 1995.

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

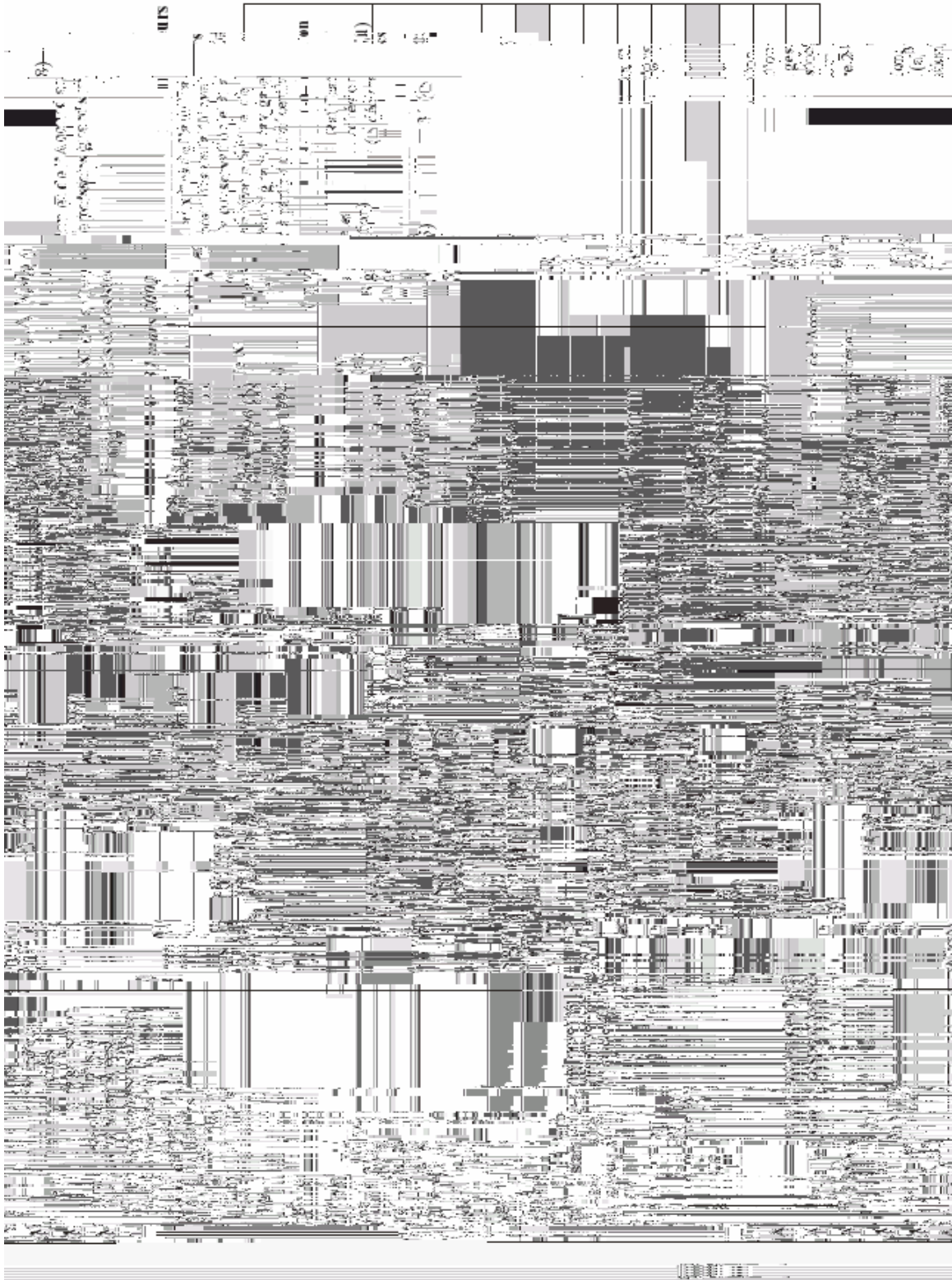
TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure N°1 et 2 : Situation

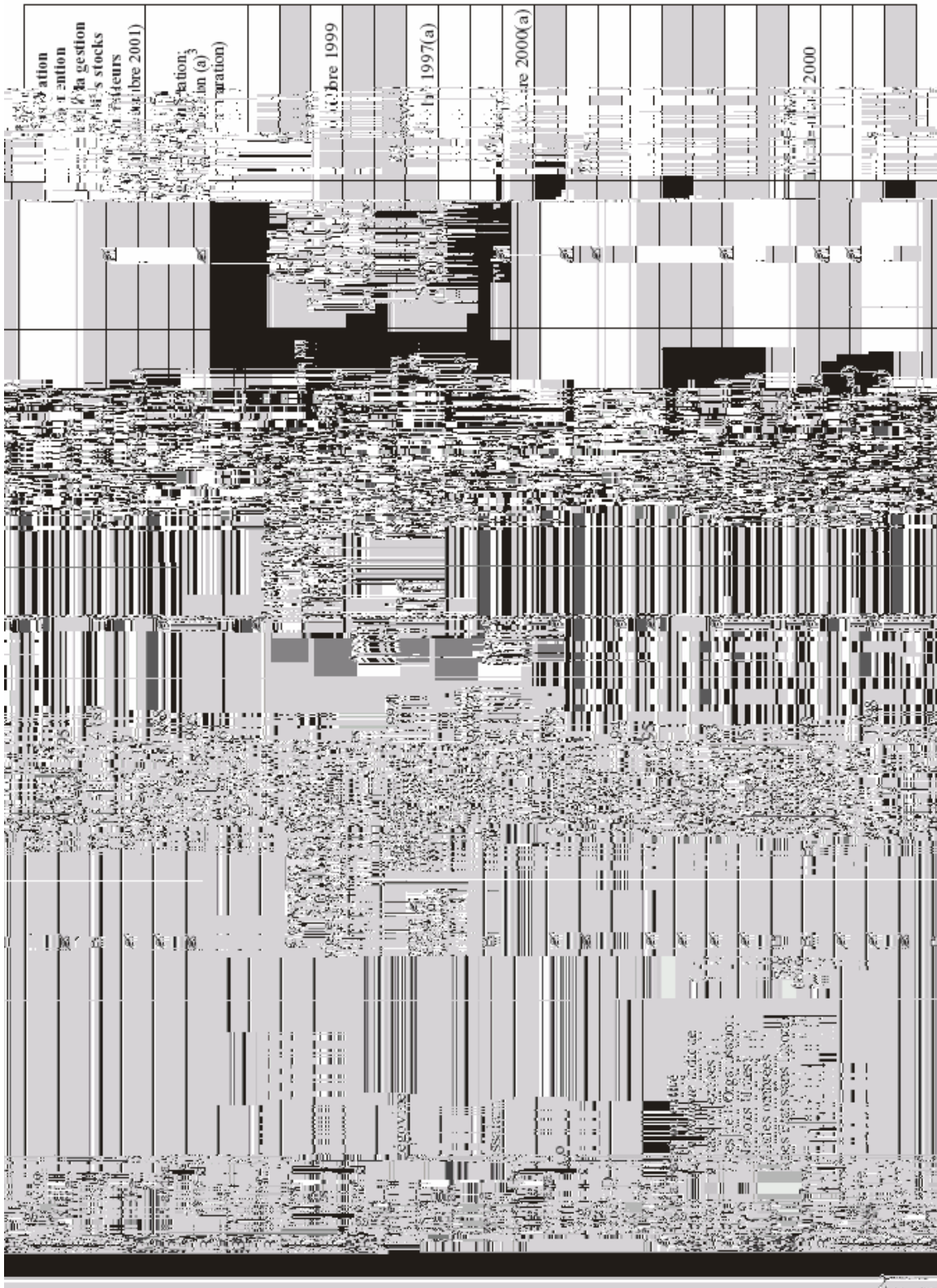
ANNEXES



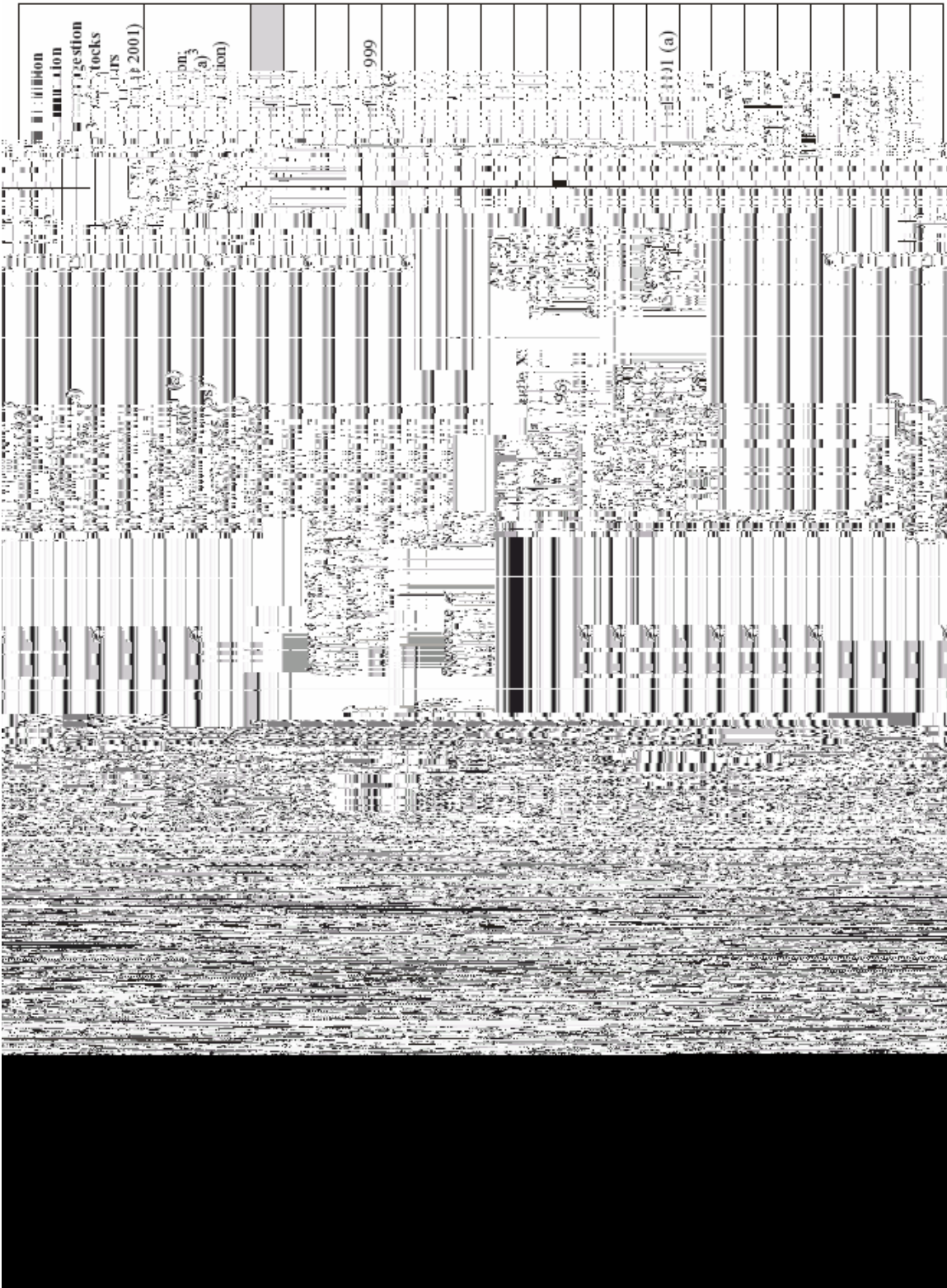
Annexe I



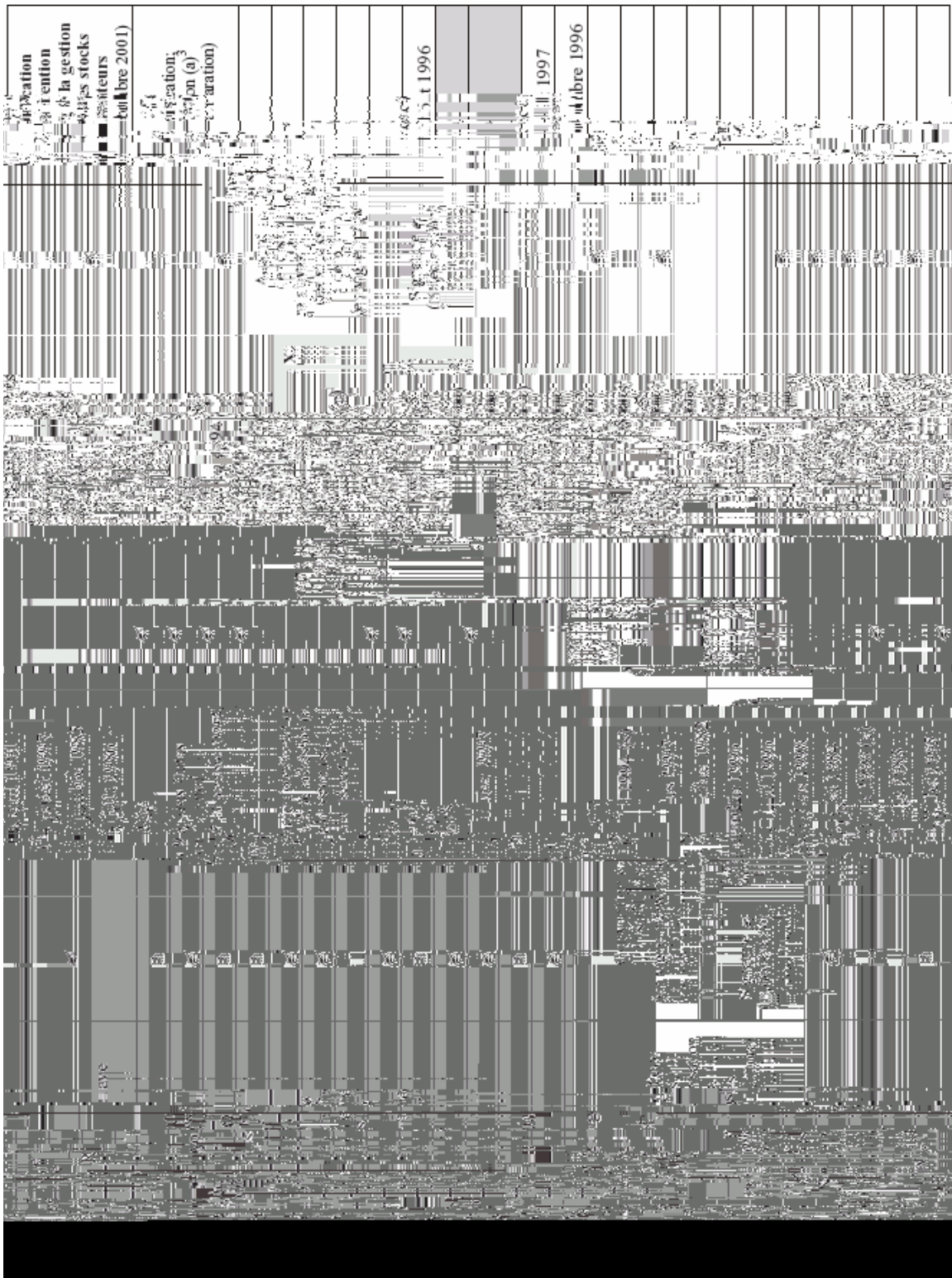
Annexe II



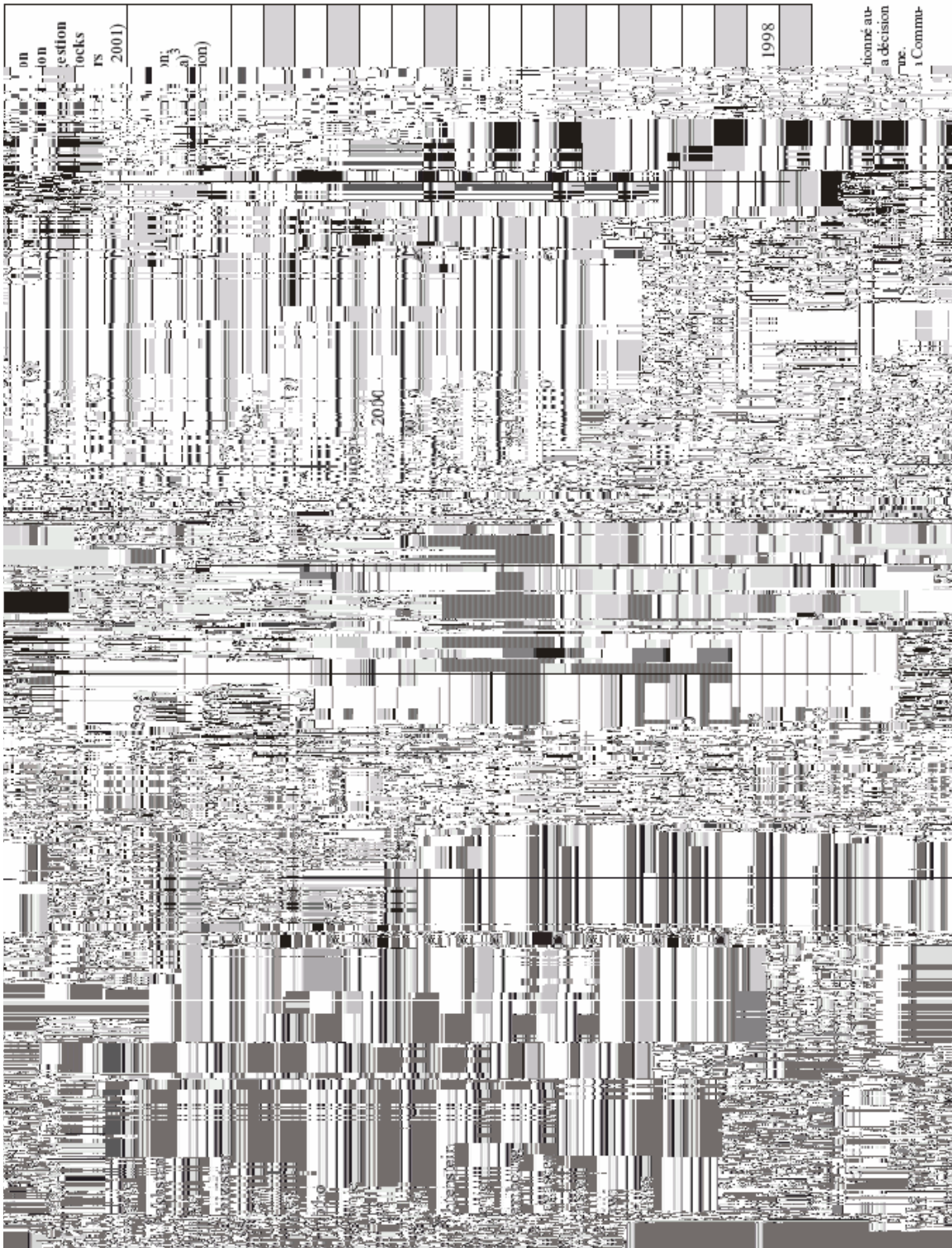
Annexe III



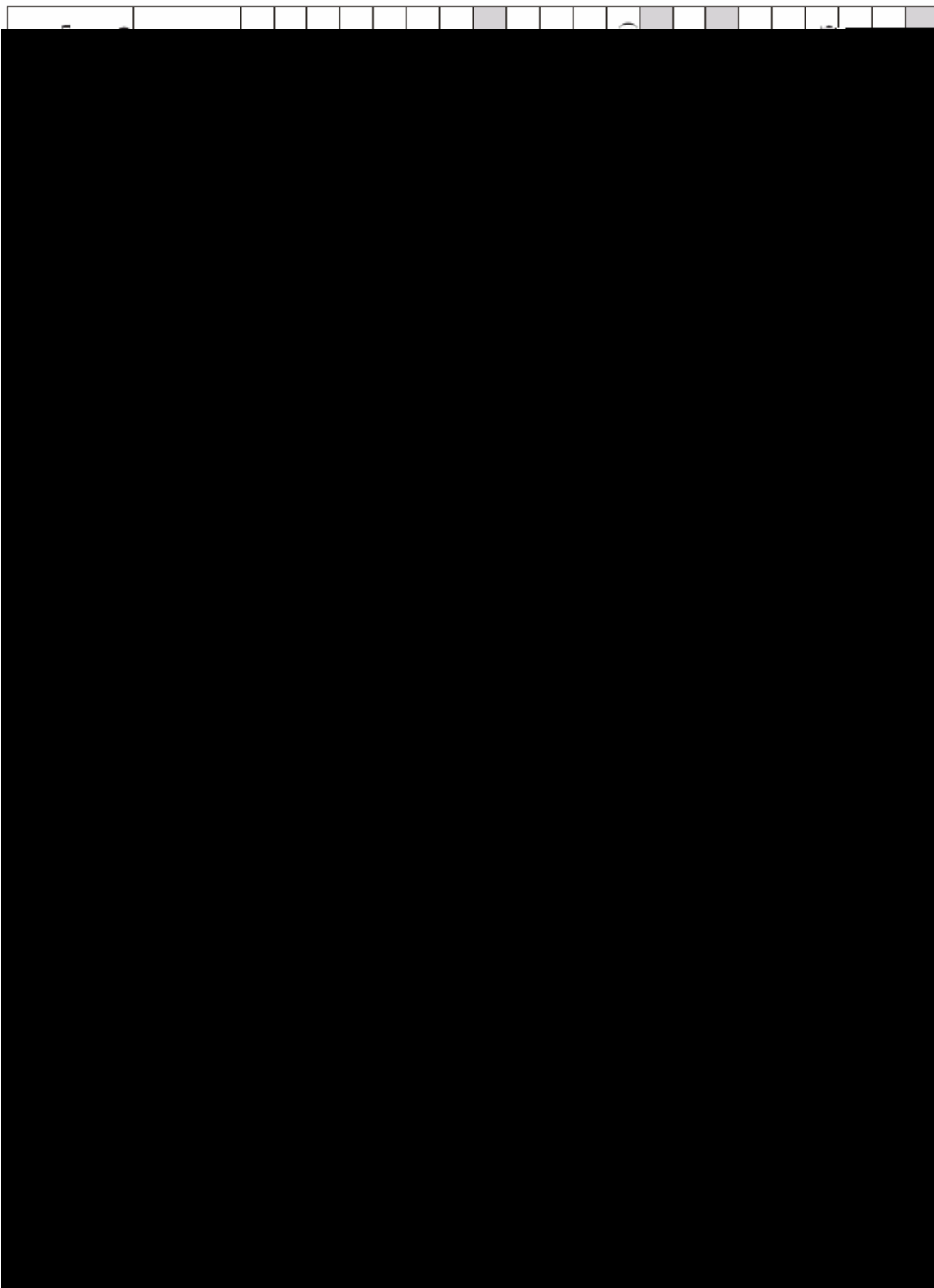
Annexe IV



Annexe V



Annexe VII

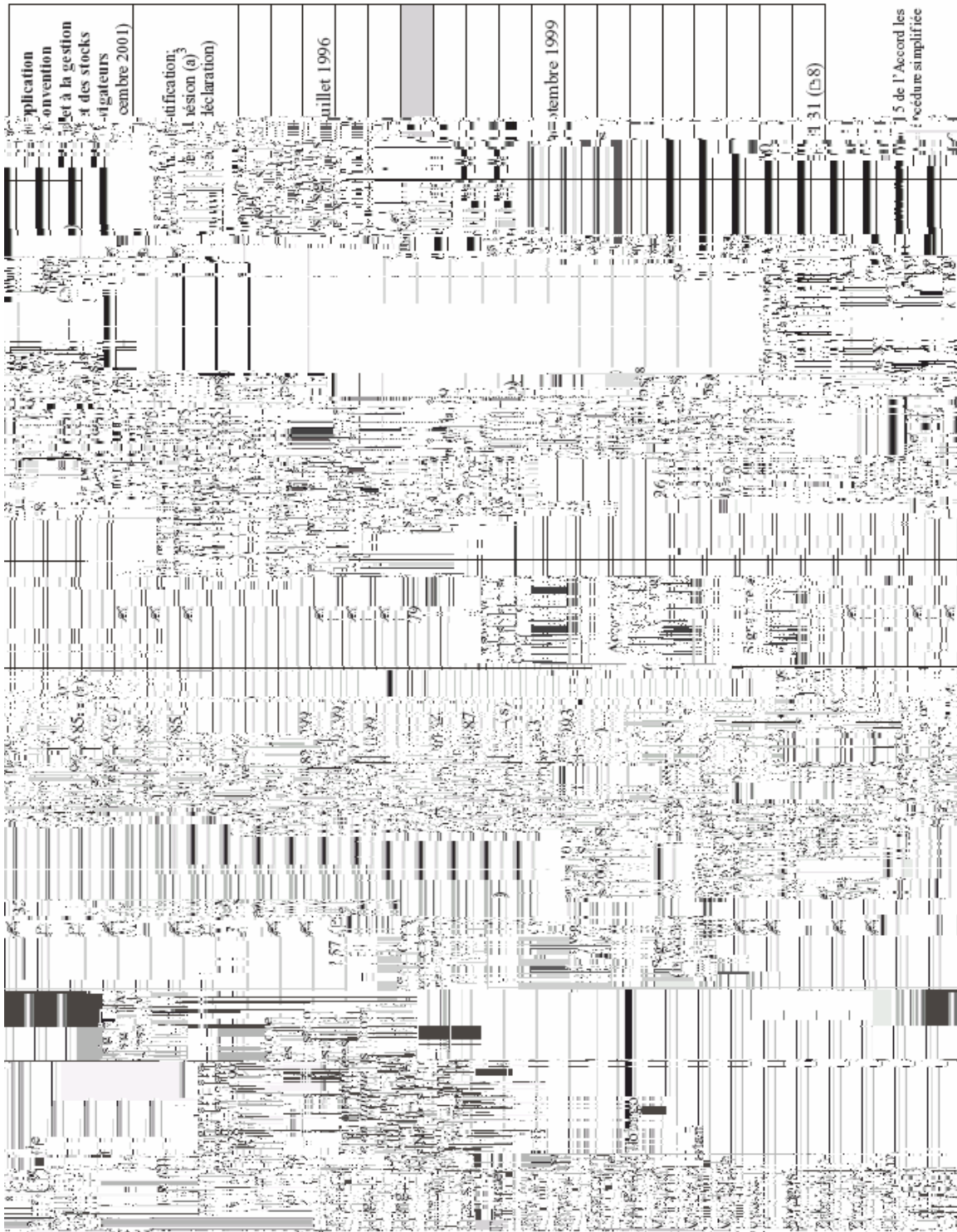


Annexe VIII



Annexe IX

III	D																
[Redacted content]																	



Annexe XII

TABLE DES MATIERES

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS	ii
ABSTRAT	iii
AVERTISSEMENT	iv
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION GENERALE	1
Première Partie : Le contexte actuel de la politique maritime aux Comores	14
Section 1. Le Contexte international	15
1.1	

Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle

Section 1. Les différentes approches de la politique maritime dans le monde qui peuvent servir de modèle 73

1.1 L’Europe et les conventions internationales	73
1.1.1 Le modèle du Gabon dans l’application des conventions de la politique maritime	74
1.1.1.1 Contexte institutionnel	75
1.1.1.2 Contexte Juridique	78
1.2 L’Europe et les conventions internationales	dique 73