N° 6 2e Semestre 1979

REVUE JURIDIQUE POLITIQUE ET ECONOMIQUE DU MAROC

Revue semestrielle éditée par la Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales de Rabat

Les opinions exprimées dans cette Revue sont strictement personnelles à leurs auteurs.

REVUE JURIDIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE DU MAROC

éditée par

la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Rabat

ADMINISTRATION ET REDACTION

B.P. 721 Boulevard des Nations Unies - Rabat-Agdal

Abonnement annuel

(2 numéros)

Maroc ..... 30 DH

Etranger ..... 45 DH

Tarif étudiant ..... 20 DH

Modes de paiement : Virement postal ou virement bancaire

C.C.P. Rabat : 45634

FACULTE SCIENCES JURIDIQUES, ECONOMIQUES

B.P. 721 Rabat-Agdal

Impression Imprimerie de Fédala - Mohammedia (Maroc).

SOMMAIRE

فهـــــرس

(دراسات باللغة الفرنسية)

صفحة

LE MAROC ET LE DROIT DE LA MER

– Séminaire de Rabat du 8 au 10 Mars 1979 –

Le Séminaire, dont la R.J.P.E.M. publie les travaux, a marqué un grand moment dans la reflexion sur les questions maritimes au Maroc, et a administré la preuve de la richesse et de la fécondité des rencontres pluridisciplinaires entre praticiens et universitaires(1). Bien que l'approche juridique ait été dominante, elle a été soutenue et valablement complétée par les analyses historique, économique et technique.

Le débat a été soutenu et passionnant et a permis aux participants mais aussi à l'opinion publique, par l'intermédiaire des «médias» qui ont couvert largement le séminaire, de prendre conscience des lacunes et des insuffisances de la politique maritime marocaine, au niveau de la production législative, de l'organisation administrative et de l'adaptation aux réalités internationales.

La question de l'adoption d'une zone économique exclusive de 200 milles marins est toujours à l'ordre du jour de la Chambre des représentants, bien que l'Assemblée soit saisie désormais, outre la proposition de l'opposition Ittihadia présentée lors du séminaire par F. OUALALOU, d'un projet gouvernemental. Les problèmes de la pêche semblent retenir plus nettement l'attention du gouvernement, l'amélioration de la rentabilité de ce secteur, en tant que source de devises, serait d'autant plus appréciable que la balance des paiements du pays accuse un déficit très préoccupant (2).

---

(1) Le séminaire a été organisé par la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Rabat et s'est déroulé dans les locaux de l'institut agronomique et vétérinaire Hassan II. Nous remercions A. BEKKALI et L. FERDAOUSSI pour leur assistance dans l'organisation matérielle du séminaire. Nous ne pouvons citer nommément toute l'équipe de la Faculté qui s'est devouée de façon exemplaire pour la réussite du séminaire.

(2) Une délégation ministérielle sous la conduite du premier ministre, Mr Maâti BOUABID a tenu une série de réunions à Agadir les 9 et 10 novembre 1979 avec les pêcheurs, les amateurs et les propriétaires d'usines, afin de « prendre connaissance des différentes difficultés du secteur de la pêche maritime en général, étant donné son importance économique et sociale ».

Le séminaire de Rabat a été l'occasion pour la délégation marocaine à la troisième conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer de compléter son propre dossier avant la tenue de la huitième session qui s'est déroulée en deux parties, du 19 mars au 27 avril à Genève et du 19 juillet au 24 août à New york. Cette session a été marquée essentiellement par la révision du Texte de négociation composite officieux et par la fixation d'un calendrier précis en vue de clore le processus de négociation en 1980 par l'adoption d'un projet de convention.

La révision du T.N.C.O. est intervenue le 28 avril 1979 (3) en application de la procédure décidée à la 90e séance de la conférence le 14 avril 1978 et qui stipulait notamment :

« Toute modification du Texte de négociation composite officieux devrait résulter des négociations elles mêmes et non pas être apportée sur l'initiative d'une seule personne, qu'il s'agisse du Président de la conférence ou d'un président d'une commission, à moins que cette modification ou révision n'ait été présentée à la conférence plenière et considérée, vu l'appui étendu et substantiel qu'elle rencontrerait d'une manière générale en plénière, comme améliorant sensiblement les chances d'aboutir à un consensus » (4).

L'équipe composée des présidents et du rapporteur général a-t-elle respecté pleinement cette définition du consensus ? C'est ce qu'ont contesté de nombreuses délégations à la lecture du texte révisé, en particulier concernant l'introduction du nouvel article 76 sur la définition du plateau continental, favorable aux intérêts des Etats bénéficiant d'une marge continentale étendue (au delà des 200 milles marins).

On peut regretter la tendance d'une extension des appropriations nationales (creeping juridiction) et d'un réduction consécutive du « patrimoine commun de l'humanité » que n'épargne pas, par ailleurs, la menace de l'édiction de législations étatiques intérimaires.

La deuxième partie de la huitième session s'est clôturée sur l'adoption d'un calendrier précis pour le déroulement de la neuvième session de la conférence. La première partie de cette session se tiendra à New york du 27 février au 4 avril 1980 et sera consacrée à l'établissement d'un projet de convention qui permettra, lors de la seconde partie à Genève du 28 juillet au 29 août, de procéder à une

(3) A/ conf. 62/ WP 10 / Rev. 1

(4) A/ conf. /62 / 62.

discussion formelle y compris l'introduction d'amendements et enfin le vote définitif du texte en application du réglement intérieur de la conférence (5).

Quelle que soit l'issue finale de cette importante négociation, l'année 1980 sera certainement cruciale. La parution des travaux du séminaire de Rabat, à la veille de cette phase essentielle, permet de mieux éclairer les positions du Maroc et constitue une modeste contribution à la connaissance générale du Droit de la Mer.

Mohamed BENNOUNA
Président du Séminaire

(5) A/ conf. 62/ bur 12. 24 août 1979.

SÉMINAIRE SUR « LE MAROC ET LE DROIT DE LA MER »

DISCOURS D'OUVERTURE DE M. ABDELATIF BENABDELJALIL RECTEUR DE L'UNIVERSITÉ MOHAMMED V

Mesdames, Messieurs :

L'Université Mohammed V est décidée à promouvoir la recherche scientifique nationale au service du développement de notre pays sur les plans culturel, économique et social. Aussi, c'est avec plaisir que j'inaugure aujourd'hui le séminaire sur « Le Maroc et le Droit de la Mer » que la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales a pris l'initiative d'organiser.

Cette manifestation est révélatrice des orientations que nous entendons imprimer à notre recherche universitaire, qui doit se pencher sur les problèmes les plus concrets et les plus vitaux de notre existence en faisant participer les praticiens et experts qui les affrontent tous les jours sous l'angle de la prise de décision. L'Université est le lieu privilégié où ce débat essentiel peut se dérouler en dehors des hiérarchies et des luttes d'influences, dans une atmosphère sereine et empreinte d'objectivité ; elle offre l'occasion d'une halte où l'université et le praticien se livrent à un examen attentif de l'état de leurs réflexions et de leurs actions. Exercice salutaire par excellence, car c'est un acte de vie et de dynamisme.

Les préoccupations maritimes du Maroc sont diverses et mettent en cause de nombreux secteurs de l'Administration et de secteurs semi-public et privé qu'il s'agisse des pêcheries, des ressources minérales, de la navigation, de l'énergie, de défense nationale et de la

protection de l'environnement. C'est également un domaine qui nous amène à rencontrer d'autres Etats qui ont des intérêts et des ambitions légitimes. C'est pour cela que le Maroc a participé activement aux conférences internationales sur le Droit de la Mer. Les universitaires ont contribué aux côtés des praticiens à expliciter nos positions et à négocier l'élaboration du nouvel ordre des océans.

Le Maroc a exprimé encore récemment par la voix la plus autorisée sa volonté de faire des océans qui couvrent près de deux tiers de la surface des globes, un facteur de paix et de rapprochement entre les peuples. C'est ainsi que S.M. LE ROI HASSAN II a déclaré s'adressant à l'Union des Parlementaires africains : « Nous devrions parler du droit à la mer car il est impensable et révoltant de voir que des pays énormes, immenses, sans possibilités agricoles et industrielles actuellement, vivent au milieu de l'Afrique dans des conditions dures et difficiles et se trouvent handicapés dans leur approvisionnement et dans leur transport par le fait qu'ils sont séparés de la mer par des milliers de kilomètres ».

Nos vœux les plus sincères sont que ce séminaire puisse, par une meilleure évaluation des réalités, faire progresser la coopération régionale sur des bases saines.

La Faculté de Droit de Rabat a fait œuvre de pionnier en ouvrant le débat sur le dossier marocain du droit de la mer, je suis persuadé que nos travaux révéleront de nouvelles pistes de recherche complémentaires qui nécessiteront d'autres investigations et d'autres séminaires, en particulier concernant le droit des transports et des assurances maritimes en attendant la mise en place de centres de recherches spécialisés et permanents.

Telles sont Mesdames et Messieurs les réflexions préliminaires dont je voulais vous faire part et il ne me reste qu'à vous adresser mes souhaits les plus chaleureux pour la réussite de votre séminaire.

RAPPORT INTRODUCTIF

Mohamed BENNOUNA *

Un simple regard sur une carte permet de mesurer à quel point le Maroc est concerné par la plupart sinon l'ensemble des questions de la mer. Campé, à vue d'œil, face à l'Europe, participant à la civilisation méditerranéenne tout en résistant mal aux appels des grands espaces océaniques, bordé d'îles et d'ilots, le pays de l'extrême occident a participé à toutes les péripéties de l'histoire maritime et de l'élaboration des règles régissant les activités humaines en mer.

Situation privilégiée certes que celle de carrefour entre les influences arabe, africaine et européenne, mais situation également dangereuse puisque le Maroc sera très rapidement , dès le début du XVème siècle, l'objet de convoitises diverses de puissances d'outre mer visant à s'assurer le contrôle des grandes voies de navigation et grandes routes commerciales par l'occupation de parcelles de côtes marocaines érigées en factoreries ou en camps fortifiés.

De fait, la pratique conventionnelle marocaine révèle, comme le démontre Hassan OUAZZANI dans sa Thèse consacrée à ce sujet, la conclusion par le maroc d'un nombre impressionnant d'accords relatifs au commerce et à la sécurité de la navigation maritime.

Au moment même où le hollandais GROTIUS publiait son célèbre ouvrage en 1609 défendant la « Mare Liberum », le Maroc signait le 24 Octobre 1610 un véritable traité avec la Hollande (1).

---

* Professeur agrégé de Droit International à la Faculté de Droit de Rabat.

(1) Convention citée par H. OUAZZANI « La pratique marocaine du droit des traités » – Essai sur le droit conventionnel marocain, Thèse, Paris, 1977 p.40.
Texte in Sources inédites de l'Histoire du Maroc 1ère série– Pays-Bas – Tome 1 p. 577 et s.

La plupart des accords conclus par Moulay Ismaïl et surtout par Mohamed Ben Abdellah au 18ème siècle garantissaient la liberté de navigation, sur une base de réciprocité, afin de développer le commerce avec l'Europe.

Cette situation va amener progressivement le Makhzen à assimiler les relations extérieures du pays avec ses relations maritimes, n'imaginant jusqu'en 1880 aucun contact avec d'autres souverainetés par la voie terrestre. Le Ministre des Affaires Etrangères n'était autre que le « vizir d'El Bahr », ministre de la mer.

Partie prenante dans l'élaboration du droit coutumier, le Maroc n'a pas pu préserver son intégrité territoriale et a dû admettre la constitution d'enclaves étrangères sur ses côtes, en dépit d'une résistance farouche et continue. Ceuta, Mellilia, les îles Zaffarines, les Penons de Velez et d'Al Hoceima, sont les séquelles de la politique coloniale espagnole, leur libération ne peut faire de doute et relève de l'élaboration d'un calendrier politique ferme et précis, détaché, autant que faire se peut, de la conjoncture des relations maroco-espagnoles.

Sur le plan du Droit de la mer, qui nous concerne plus directement ici, il est certain que ces enclaves dont l'occupation est illégale ne peuvent porduire en mer aucun effet juridique. En témoigne le tracé des lignes de base marocaines pour le calcul de la mer territoriale ainsi que l'intervention remarquée du représentant du Maroc à la 3ème session de la conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer, au printemps 1975 (2).

Au sein des pays du Tiers-Monde, le Maroc , comme certains pays d'Amérique Latine, a été affronté très tôt aux questions maritimes et à leur relation intime avec la souveraineté de l'Etat, mais également avec le développement de la coopération internationale.

Un des rares pays africains à participer à la première puis à la seconde conférence des Nations-Unies sur le Droit de la mer en 1958 et 1960, le Maroc ne devait cependant ni signer ni ratifier les quatre conventions de Genève de 1958 portant sur la mer territoriale et la zone contigüe, la Haute mer, le plateau continental, la pêche et la conservation des ressources biologiques de la Haute mer.

Il est vrai que sur les 86 Etats participants en 1958 auquels se sont ajoutés en 1960 le Soudan et le Cameroun, les pays du Tiers-Monde arrivaient à peine à équilibrer, en nombre, les pays industrialisés et ils étaient de surcroît fortement désunis. Aussi n'est ce pas surprenant

(2) Intervention de M. El Gharbi le 2 Mai 1975 3ème conférence. Documents officiels vol IV p. 77-78.

qu'ils n'aient pu dans ces conditions faire prévaloir leurs intérêts essentiels.

Sur les questions les plus épineuses de la largeur de la mer territoriale et de la zone de pêche exclusive, le Maroc a participé d'abord en 1958 (proposition des 8 puissances) puis en 1960 (proposition des 16 puis des 18 puissances) aux efforts déployés par les pays en développement pour parvenir à une solution acceptable. (3). Il s'agissait de reconnaître à l'Etat côtier le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale à 12 milles marins, ou de se doter, dans ce cadre, en plus de la mer territoriale, d'une zone de pêche dans laquelle il exercerait « les mêmes droits de pêche et d'exploitation des ressources biologiques de la mer ». Cette zone de pêche serait, contrairement à la proposition américano-canadienne, exclusive (4).

La proposition des 18 puissances peut paraître bien modeste comparée à l'évolution actuelle du droit de la mer ; il n'en demeure pas moins que les discussions de Genève préfiguraient les débats qu'allait connaître ensuite la 3ème conférence des Nations-Unies.

L'œuvre de Genève a été diversement commentée ; certains l'ont présentée comme un grand succès en tant que codification d'une partie essentielle du Droit International ; d'autres, au contraire, n'ont pas manqué de relever les lacunes et les imprécisions, portant en particulier sur la largeur de la mer territoriale et la définition du plateau continental, ainsi que le caractère inopérant de la convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la mer.

Force est de constater que l'accueil des Etats a été très réservé à l'égard des conventions de Genève. Les Etats parties étaient, au 31 Décembre 1977, de 56 pour la Haute mer, 52 pour le plateau continental, 45 pour la Mer territoriale et la zone contigüe et seulement 35 pour la pêche et la conservation des ressources biologiques de la Haute mer. Autant dire qu'il s'agit désormais d'une minorité.

Les textes de Genève n'ont pas exercé un effet d'entrainement et ne se sont pas imposés à l'ensemble des Etats comme le fondement d'un ordre mondial des océans.

Cependant de nombreux pays se sont inspirés de certaines de leurs dispositions dans l'élaboration de leur législation nationale. Tel a été le cas du Maroc. En effet dès le 21 Juillet 1958, soit moins de 3 mois après que les conventions aient été ouvertes à la signature, un dahir était adopté portant code des hydrocarbures et reprenant dans

(3) Document A/conf 19/CI/L6 en date du 6 Avril 1960 et document A/conf 19 Ci/L2/Rev.I

(4) Document A/Conf 19/CI/L10 diffusé le 8 Avril 1960 par le Canada et les Etats-Unis.

son article 3 la définition du Plateau Continental élaborée à Genève (5). Encore faut-il remarquer qu'en matière de délimitation,le code de 1958 n'a retenu que la ligne médiane, ne laissant de place, comme l'a fait l'article 6 de la convention sur le Plateau Continental, ni à l'accord, ni aux circonstances spéciales.

Le fait d'inclure purement et simplement une définition inadéquate et de simplifier à outrance les critères de délimitation montre à quel point ce texte a été à cette époque élaboré précipitamment par le nouvel Etat indépendant qui essayait encore de reprendre tous les attributs de la souveraineté.

Quant aux conventions de Genève, elles se sont révélées elles-mêmes progressivement inadéquates, sous l'effet des progrès de la technologie révélant de nouvelles possibilités d'exploitation plus intense des ressources de la mer, et sous la pression du mouvement des pays démunis soucieux de contenir les appétits grandissants des puissances industrielles.

Les prétentions nationales se manifesteront au travers d'une série d'actes unilatéraux restreignant le principe de la liberté de la Haute mer sans être l'expression au départ d'une doctrine bien précise. Les pays latino-américains ont certes opté rapidement pour la largeur des 200 milles bien que pour des raisons spécifiques et conjoncturelles comme le montre l'histoire de la déclaration de Santiago signé le 18 Août 1952 entré le Chili, l'Equateur et le Pérou (6). Il y a tout de même « une différence de position entre ceux qui revendiquent une mer territoriale et ceux qui réclament l'exercice d'une compétence spécialisée » (7)

Les pays africains ont été plus hésitants ; les extensions concernant la mer territoriale et la zone de pêche vont de 12 à 30 a 100, 150 et 200 milles.

Il fallut attendre l'année 1972 pour que les pays latino américains d'un côté et les africains de l'autre trouvent un terrain d'entente pour l'établissement d'une « mer patrimoniale » et d'une « zone économique » (8).

(5) Dahir n° 1-58-227 du 4 Moharram 1378 (21 Juillet 1958) porte code de la recherche et de l'exploitation des gisements d'hydrocarbures. B.O n° 2386 du 24 Juillet 1958 p. 1128

(6) Voir Ann HOLLICK «the origin of 200 milles off shore zones» American journal of international law 1977 vol. 71 p. 494 et s

(7) J. Castaneda « Les positions des Etats latino-américains » in « Actualités du droit de la mer » Pedone 1978 p. 161.

(8) Pour les pays latino-américains, déclaration de Saint domingue du 7 Juin 1972 A/AC/138/80.
Pour les pays africains,séminaire tenu à Yaoundé du 20 au 30 Juin 1972 A/AC/138/79 et projet déposé par le Kenya au comité des fonds marins en Août 1972 A/AC/138/SC.II/L.16

Bien entendu, le Maroc a participé à l'élaboration des déclarations du séminaire africain de Yaoundé et de la conférence des ministres de l'organisation africaine de Mai 1973 sur les questions relatives au droit de la mer, reprise au sommet de Mogadiscio en Juillet 1974.

Contrairement à l'Amérique Latine, l'Afrique compte un grand nombre d'Etats sans littoral, (treize) et de pays défavorisés ; aussi le compromis élaboré a-t-il été particulièrement laborieux ; il reste encore à bien des égards très précaire. La position du Maroc a toujours été claire à ce sujet, étant ouvert à toute forme de coopération privilégiée avec les Etats de la région mais à condition que les modalités en soient fixées par accord particulier.

Les conclusions du séminaire des experts de Yaoundé ont probablement influencé le législateur marocain qui a réuni une commission nationale de spécialistes dont les travaux ont permis l'adoption du fameux dahir du 2 Mars 1973 fixant les limites des juridictions nationales en mer. C'est la modération qui a prévalu avec une mer territoriale de 12 milles et une zone de pêche de 70 milles calculée à partir des lignes de base (9).

Il est plus aisé d'adopter des actes unilatéraux et de les publier dans un document officiel que de se doter des moyens appropriés pour tirer profit des zones réservées à la juridiction exclusive. Or, comme chacun sait, la technologie marine perfectionnée était essentiellement entre les mains des puissances industrielles et des grandes sociétés transnationales. Les espaces océaniques jusqu'aux plus grandes profondeurs pouvaient faire l'objet de prospection et d'exploitation et servir également au développement des stratégies militaires globales.

Certains esprits se sont rapidement alarmés de cette situation et des risques qu'elle comportait. C'est dans ce contexte qu'on peut comprendre la proposition Arvid PARDO d'inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale des Nations-unies en 1967 la question de « l'utilisation à des fins exclusivement pacifiques du lit des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol en haute mer au-delà des limites de la juridiction nationale actuelle et de l'exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité ». Le représentant de Malte venait de

(9) BORM 3149 du 7 Mars 1973 p. 392
A noter qu'un précédent dahir du 30 Juin 1962, n° 1-59-064, avait déjà porté la mer territoriale au point de vue de la pêche à une largeur de 12 milles des côtes. (BORM 2594 du 17-7-1962 p.878).

déclencher un processus, au sein de l'organisation universelle, de refonte de tout le droit de la mer et dont on ne perçoit pas encore nettement à l'heure actuelle l'aboutissement.

La question de l'utilisation pacifique a été discutée essentiellement au sein du comité de désarmement de Genève. Le seul résultat concret a consisté jusqu'à présent en l'élaboration d'un traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans. Ainsi que le démontre M. Mohamed BENNANI dans sa Thèse de Doctorat, les grandes puissances ont voulu se réserver cet aspect du Droit de la mer et négocier au sein du comité de Genève où ils occupent une position dominante (10).

Quoi qu'il en soit le traité de 1971 a soustrait une partie de la mer, au delà de 12 milles marins à partir des côtes, à l'enjeu nucléaire. Il a été ratifié immédiatement par le Maroc, qui participe d'ailleurs aux travaux du comité de Genève (11).

Les Nations-Unies ont créé dès 1967 un comité des fonds marins chargé d'étudier la proposition Pardo, composé tout d'abord de 37 Etats il sera ensuite élargi à 42 en 1968, puis à 86 en 1970 et enfin à 91 en 1971 ; cette même année le Maroc a intégré le comité et a participé sans discontinuer à ses travaux jusqu'à l'élaboration du rapport en 6 volumes qui sera présenté à l'Assemblée Générale en 1973. (12)

L'année 1970 a marqué une date importante dans l'évolution du Droit de la mer puisque l'Assemblée Générale a décidé simultanement d'adopter une déclaration sur les principes régissant le fond des mers et des océans et de convoquer la troisième conférence des Nations-Unies sur le Droit de la mer (13).

Le premier texte consacre le concept nouveau de patrimoine commun de l'humanité au moment où le second charge la nouvelle conférence de l'élaboration d'une convention relative à tous les aspects du Droit de la mer car l'Assemblée est « consciente de ce que les problèmes de l'espace marin sont intimement liés les uns aux autres et doivent être examinés dans leur ensemble ». Les questions du fond des mers, des zones relevant des juridictions nationales et enfin de la protection du milieu marin et de la recherche scientifique

(10) M. BENNANI « La démilitarisation de fond des mers au-delà de la limite de juridiction nationale actuelle » Thèse Casablanca 1975.

(11) Traité du 29 Juin 1971, dépôt des instruments de ratification le 26 Juillet 1971, B.O.R.M. n° 8145 du 7 Février 1973.

(12) Document A/9021 et s.

(13) Résolution 2749 (XXV) et 2750 C (XXV) du 17 Décembre 1970

seront confiées respectivement à trois grandes commissions. La conférence se doit d'élaborer une convention unique et de l'adopter, dans toute la mesure du possible, par voie de consensus.

Plus de 14 mois de discussions étalées sur cinq ans entre près de 150 Etats, n'ont pas permis à la 8ème conférence d'aboutir. Aux commissions officielles se sont succédées des réunions officieuses et des groupes de négociation point par point. Il est vrai que le mandat est très vaste, complexe et technique. Les délégations des pays du Tiers-Monde sont particulièrement désavantagées étant limitées en nombre et souffrant du peu d'expérience et de compétence de leurs membres.

Si n'était le mot d'ordre amplifié de l'Austérité, notre propre délégation mériterait d'être plus étoffée, au moins le petit groupe actuel devrait probablement mieux coordonner son action de manière à intensifier l'information réciproque.

Ainsi que nos travaux permettront de le constater, le Maroc a pu néanmoins se distinguer par des initiatives dans de nombreux domaines essentiels de l'activité de la conférence, que ce soit là où les intérêts nationaux étaient directement en cause, comme les détroits, la zone économique, les îles, la délimitation, ou bien là où il s'agissait d'agir de concert avec les pays du Tiers-Monde pour faire prévaloir notre conception du nouvel ordre économique, comme dans le cas du patrimoine commun de l'humanité, de la préservation du milieu marin et de la recherche scientifique.

Au fur et à mesure du déroulement de la conférence, un certain nombre de consensus partiels ont pu être élaborés en particulier concernant la mer territoriale, la zone contigue, les détroits et la zone économique. Les points en suspens ont été répertoriés et des groupes de négociations constitués auxquels sont confiées les questions du régime d'exploitation et de la politique des ressources, les arrangements financiers, les organes de l'autorité, le droit d'accès des Etats sans littoral et géographiquement défavorisés aux ressources biologiques de la zone économique, le règlement des différents liés à l'exercice des droits souverains des Etats côtiers dans la zone économique exclusive, la définition des limites extérieures du plateau continental et du partage des recettes, la délimitation des frontières maritimes entres Etats qui se font face ou sont limitrophes et règlement des différends s'y rapportant.

Le principal facteur de blocage est constitué actuellement par le statut de l'Autorité internationale des fonds marins surtout que le congrès des Etats-Unis est sur le point d'adopter une loi autorisant les sociétés américaines à se livrer à des activités d'exploitation jusqu'à l'adoption de la futur convention. (14)

Les efforts entrepris depuis plus de dix ans pour élaborer un ordre nouveau des océans ont-ils été vains ? Quelque soit l'issue des négociations, il est certain qu'elles auront contribué à une évolution sans précédent du droit de la mer que les Etats ont inscrite dans les faits par leurs comportements, leurs déclarations,leurs législations et les accords particuliers qu'ils ont conclus.

Peut-on déduire de cette évolution récente du droit coutumier que les conventions de Genève de 1958 sont devenues désuètes ? C'est ce qu'a soutenu le gouvernement français devant le tribunal arbitral chargé de rendre une sentence dans l'affaire qui l'opposait à la Grande-Bretagne à propos du Plateau continental en mer d'Iroise en 1977.

Le tribunal a réfuté cette argumentation car « il ne saurait considérer la convention comme désuète et inapplicable entre les parties dans la présente affaire » tout en ajoutant que « cela ne signifie pas qu'il estime devoir exclure de la présente affaire toute considération tenant compte de l'évolution du droit coutumier. Au contraire le tribunal ne doute pas qu'il doit prendre en considération l'évolution du droit de la mer dans toute la mesure où il serait pertinent pour l'examen de la présente affaire » (15).

Marqué par la transition, l'incertitude, l'accélération des mutations, le Droit de la mer n'échappe pas aux données fondamentales de la société internationale actuelle. Il est plus important que jamais de rester à l'écoute du monde et le Maroc est tenu, au premier titre, d'enregistrer les évènements maritimes où qu'ils se produisent afin d'agir opportunément. Autour de nous des tensions et des différends se développent qui ne peuvent manquer d'exercer des influences, comme en Mer Egée entre la Turquie et la Grèce et dans le golfe de Gabes entre la Tunisie et la Lybie, différend qui est en instance devant la Cour Internationale de Justice.

(14) 96th Congress, 1st session, S 498, 26 Février 1979, «a bill to promote the orderly development of hand minerals in the deep sea bed, pending adoption of an international regime relating thereto, and for other purposes ».

(15) Decision du 30 Juin § 47 et 48 cités par F. Zoller « l'Affaire de la délimitation du plateau continental entre la république française et le Royaume Uni de grande Bretagne et l'Irlande du Nord » Annuaire français de Droit international 1977 p 868.

Les positions que les responsables politiques peuvent adopter et les juristes défendre sont fonction de plus en plus de connaissances scientifiques précises de nature géologique, biologique, chimique etc ... Ces études doivent être entreprises dans les plus brefs délais. Comment, en effet, se prononcer sur la limite extérieure du plateau continental si on ignore la configuration exacte du prolongement naturel de notre territoire ? Surtout que la 3ème conférence est l'objet de propositions dites scientifiques tenant compte des recherches effectuées par tel ou tel pays. Nous devons protéger notre avenir même si nos moyens actuels sont modestes et ne permettent pas de bénéficier des multiples possibilités qu'offrent les océans. Il faut également sauvegarder le présent et veiller à ce que notre environnement marin ne soit pas enlaidi, détérioré par les pollutions diverses. Le risque est réel, à peine au mois de Février dernier le plus grand pétrolier de la SAMIR transportant 90.000 tonnes de brut a failli échouer au large de Mohammédia et provoquer une catastrophe.

Pour que ces objectifs pacifiques puissent se réaliser, il convient que le Maroc garantisse sa sécurité tout au long de ses côtes. Le droit de la mer, plus que tout autre domaine du Droit International, nécessite l'élaboration de procédures de règlement pacifique des différends, souples graduées, aptes à éviter l'affrontement mais aussi à permettre une adaptation progressive des normes. Le Maroc a participé activement aux efforts déployés sous l'autorité du Président de la conférence pour parvenir à un système adéquat comprenant une panoplie de mécanismes y compris un tribunal du droit de la mer.

Apparemment l'existence d'un tel mécanisme n'est pas jugée suffisante et une discussion ardue s'est développée au sujet d'une conférence de révision qui serait chargée, vingt ans après l'entrée en vigueur de la convention, d'une nouvelle négociation sur le statut de la zone internationale.

L'existence des procédures de règlement des différends n'empêche pas le Maroc de se doter de moyens modernes de contrôle de toute l'activité maritime dans les zones sous-juridiction nationale afin de constater les infractions et de dissuader les éventuels intervenants.

L'actualité se charge de nous rappeler également que la mer exerce des attractions sur les terres profondes, et peut susciter des menaces et des dangers d'une autre nature contre lesquels il faut se prémunir. La configuration géographique de l'Algérie n'est pas étrangère aux pressions que ce pays exerce sur le Nord de la Mauritanie et le Sud-Ouest du Maroc.

La mer détermine des aspects vitaux du devenir du Maroc ; en ce sens le débat que nous entamons aujourd'hui ne doit pas rester confiné au cercle étroit des spécialistes. Il revient aux moyens d'informations et aux pouvoirs publics de sensibiliser l'opinion afin que tout un chacun se sente directement concerné. C'est la condition de l'élaboration d'une politique maritime conforme aux aspirations populaires.

Rabat 7 Mars 1979

LE MAROC ET LA MER
APPROCHE HISTORIQUE

Melle Halima FERHAT. (*)

Chez les historiens du Maroc, c'est une banalité que d'affirmer que l'Histoire est encore à faire, et à plus forte raison l'Histoire maritime du pays.

Faute de pouvoir faire une histoire de la mer, je vais me contenter de vous livrer quelques réflexions sur les relations du Maroc avec la mer à travers les époques. En fait, c'est une série de « flashs », car en ce domaine, notre ignorance dépasse encore notre connaissance.

Je rappelerai pour commencer deux sortes de difficultés majeures qu'on rencontre quand on essaie d'étudier cet aspect de l'histoire marocaine.

1 – LE POINT DE VUE COLONIAL (ou colonialiste) exprimé par Brunot « la mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat-Salé » ou Montagne « les marins indigènes de la zone française (Hespéris 1928) : « Les marocains n'aiment pas la mer, n'y connaissent rien, l'Atlantique leur inspire une frayeur pronfonde. »

– Coindreau qui a consacré un ouvrage aux corsaires de Salé a insisté sur le fait qu'ils étaient étrangers, andalous ou européens convertis, autrement dit, la course fut presque exclusivement d'après lui, une affaire de « renégats ».

(*) Professeur à la Faculté des Lettres de Rabat.

Ces préjugés ont même été utilisés en diplomatie par les intéressés et il est amusant de trouver la déclaration suivante faite par Ben AICHA, l'un des plus fameux corsaires salétins au secrétaire d'Etat français Ponchartrain, « Par Dieu, si les arabes étaient gens à faire la guerre par mer et à monter les vaisseaux et les galères, nous ne laisserions pas passer un seul corsaire anglais dans le détroit de Gibraltar, mais les arabes ne connaissent que le dos de leurs chevaux (Castrie (M. de) « Le Maroc d'Autrefois ». Revue des Deux-Mondes – 1908)

2 – LE PROBLEME DES SOURCES :

L'histoire maritime comme l'histoire tout court a été faite essentiellement en fonction des pays européens. Nous trouvons une série d'ouvrages sur l'Espagne catalane et le Maghreb, le Royaume d'Aragon, Gênes ou autre, Angleterre.

Beaucoup de documents, d'archives nous restent inconnus : Gênes, Pise et l'Espagne pour le Moyen Age et des archives portuaires (Marseille, la Rochelle, Rouen...) non classées.

Les registres des Oumanas des ports commencent à peine à être dépouillés.

La remarquable publication qu'est la série des sources inédites de l'Histoire du Maroc n'a pas encore été exploitée d'une manière systématique.

Pour le moment donc, on ne peut faire qu'une esquisse provisoire.

Ne perdons pas de vue un fait essentiel, c'est que le Maroc a été dès la plus haute antiquité, lié étroitement à l'espace méditerranéen (mythes grecs, navigation phénicienne...) et naturellement comme province romaine. Par ailleurs, toute l'Histoire du Maroc est liée à la péninsule ibérique. Tantôt dominant, tantôt dominé, le pays a toujours réagi en fonction de ce qui se passe en Espagne et au Portugal.

Contentons-nous de citer pour mémoire, l'enjeu qu'il fût au moment des rivalités entre les deux puissances de la Méditerranée... Les Fatimides et les Omeyades de Cordoue ; et dès la formation d'un Etat puissant au Maroc, Youssef Ibn Tachfin exige la cession des ports sur la rive andalouse avant de traverser pour porter secours aux andalous.

Avec les Almohades, c'est l'apogée de l'activité maritime.

Ce rôle s'explique par un certain nombre de données :

Pendant le Moyen-Age, le littoral méditerranéen a connu un essor remarquable : le Maroc était l'intermédiaire entre l'Afrique Noire d'une part et d'autre part, la rive Nord de la Méditerranée.

En ce qui concerne l'Atlantique, il y a certes des obstacles non négligeables :

La côte est inhospitalière, dépourvue d'abris sûrs, naturels, et l'existence de la houle et de la barre au large, ont constitué certes un handicap. Et pourtant il faut rappeler que ces conditions naturelles n'étaient pas aussi mauvaises que de nos jours.

D'une part, nous trouvons en effet entre le XIème et le XVème siècle plus de 12 ports entre Mazagan et Noun : dont Massa, Aglou, Tarkoukou. La plupart de ces ports sont tombés dans l'oubli au point qu'on cherche, qu'on continue à chercher leur emplacement.

D'autre part, certains facteurs ont joué négativement depuis le Moyen-Age. Les défrichements ont provoqué l'ensablement des estuaires (Bou Regreg, Loukkos).

Les bateaux étaient plus petits et plus légers, c'est à partir du XVIème siècle et essentiellement au XVIIème qu'on commence à construire : des bateaux de 1000 T. La technique de navigation a dû également jouer en faveur des européens beaucoup plus tard.

Jusque là, la voile et la rame étaient plus maniables même s'il fallait tenir compte des vents saisonniers. Couz = Moulay Bouselham (XVI) (ports qui ne fonctionnaient que durant une courte période).

En fait, la définition même du mot port est en jeu : jusqu'au XVIème siècle : c'est un point abrité de la côte où on peut embarquer et débarquer des marchandises de faible volume mais de valeur élevée.

Pendant tout le Moyen Age donc, le Maroc connaît une vie maritime très active et Sebta est l'un des plus grands ports de la Méditerranée jusqu'à l'occupation portugaise. C'est un immense marché de l'or, entre autre, et une zone d'échanges entre production de l'Afrique Noire et l'Europe Médiévale.

L'époque Almohade est naturellement la plus brillante. Nous avons une série de traités entre Almohades et Européens (Traité de 1202 (1) où le représentant du calife demande à la République de Pise de châtier des actes de pirateries).

Les traités apportent les informations suivantes :

(1) Voir : Annexe

1° – La sécurité accordée aux marchands est garantie par un certain nombre d'articles :

– La nomination d'un consul qui a droit de juridiction sur ses concitoyens. Le représentant du pouvoir central le reçoit régulièrement (mensuellement).

Le consul est nommé selon les règles particulières à chaque nation. Sa responsabilité personnelle est levée très tôt au Maghreb.

– L'existence d'un fondouk ; qui est à la fois un établissement commercial et une cité où habitent les marchands : il y ont leur église, cimetière, boutiques.

– L'interdiction mutuelle de piraterie.

– La protection des naufrages et l'abolition du droit d'épave.

– La prescription du droit d'aubaine.

2° – L'organisation des douanes :

Tout est fait pour favoriser le commerce : un fonctionnaire s'occupait de toutes les transactions commerciales. Juge et administrateur, c'était une des grandes figures des villes portuaires. Il assurait la police du port et la perception des droits de douane, assisté par un corps de secrétaires, interprètes, officiers.

3° – L'organisation des ventes : les marchandises sont consignées à l'arrivée dans un registre. Les sommes dûes à la douane sont payées (10 % à l'importation et 5 % à l'exportation), (exportation en franchise), droits d'ancrage, de pesage, salaires des interprètes...) (2). La douane délivrait des certificats de paiement. La vente se faisait à l'encan.

Dans certains ports, des ateliers monétaires fonctionnaient (Noul au XVI°), Azzemour au XIV, Ceuta bien sûr). Ibn Khaldoun (IV) (3), parlant de Ceuta et Tanger écrit « les plus importants de l'Empire comme forteresses maritimes, ports de mer, arsenaux de construction et lieux d'embarquement ».

Mais le tournant, c'est 1415, année de la prise de Ceuta : la prospérité de la ville est détruite : le trafic disparaît, les autres commerçants européens cherchent à s'installer ailleurs, en particulier à Salé et sur la côte du Souss (Catalans, Gênois).

Dès 1520, la plupart des ports de l'Atlantique sont occupés par les Portugais, (sauf Tétouan, Larache, Salé, villes d'estuaires). Ces ports ont permis au Maroc d'échapper au blocus portugais.

(2) Voir : Mas Latrie : Traités entre Chrétiens et Arabes au Moyen Age. Et Amari Diplomi arabi dell archivion fiorentino.

(3) Histoire Tome IV.

Durant cette période le Maroc se retranche dans la résistance : impossible pour lui de construire une flotte, mais on assiste à des tentatives. Salé, Larache, Tétouan et Badis demeurent des ports de guerre.

En 1554 Mohamed Echcheik le Saadien entreprend la construction d'une flotte : le bois est ramené vers Salé par voie terrestre depuis le nord, ce qui était très coûteux, car le transport maritime était impossible : Gibraltar *surveillé,* par les européens.

Le projet saadien remonte loin : dès 1516 – 17, il est question d'un raid portugais contre Massa pour y brûler des bateaux.

Mais c'est surtout à partir de la prise de Fas et de l'abandon d'al Kasr Seghir, par les portugais, qu'on note une volonté de se doter d'une marine : de très nombreux documents, des archives d'Espagne et du Portugal signalent des constructions de bateaux à Badis, sur le Sebou, à Salé avec l'aide des Turcs et grâce aux livraisons de fourniture par les anglais. Sous le règne d'Al Mansour, nous trouvons de nombreuses indications sur la construction des galères par les Anglais pour le Maroc : 10 en 1583.

Parmi les principaux dignitaires du Royaume, on trouve au 7ème rang, le *raïs Shaban.*

Al Mansour le conquérant du Soudan a joué avec brio des rivalités et conflits entre l'Espagne et l'Empire Ottoman, l'Espagne et l'Angleterre, l'Espagne et les Pays-Bas pour s'approvisionner en armes et doter le pays d'une flotte. Ses successeurs continuent les essais : plusieurs commandes de bateaux aux Pays-Bas sont passées.

Al Walid ; bien faible a encore des projets maritimes. Il a laissé son nom à une fondation sur la lagune d'Ayer, fondation *d'un port : Oualidya.*

Parallèlement, il y a un point très discuté : celui de l'organisation de la course en particulier à Salé : cette course est très ancienne.

Dans les ports du nord, elle est intégrée dans la lutte contre l'Espagne, organisée par des andalous à l'origine, elle se développe avec l'expulsion massive à Rabat-Salé.

Les galions revenant des amériques (Brésil) passent au large des côtes marocaines. La période brillante, c'est le XVII° siècle.

Mais doit-on parler de course ou de piraterie ?

Les corsaires sont-ils de simples brigands comme on le trouve dans les sources européennes ? Les salétins qui ont joui d'une certaine indépendance, passent sous la coupe des Dilaites et sont soumis aux Alaouites : Moulay Ismaël entre autres les a contrôlés en se réservant

le monopole des captifs. Les hauts faits des corsaires sont suffisamment connus.

Les exactions des corsaires ont été exagérées pour intervenir et pour ramasser les fonds, en 1583 par, entre autres, les pères de la *Merci*.

Les Européens détruisent systématiquement les bateaux sous prétexte d'actes de piraterie.

Les grands Raïs ont-ils tous été des rénégats ? selon toutes nos sources européennes, oui mais nous trouvons des Raïs autochtones ou tout au moins d'origine andalouse telles, les familles :

– El Qortobi
– Ben Aïcha
– Quandil.

Dès 1830, les jeux sont faits, la présence des européens dans les ports est importante.

Au XVIIIè siècle déjà, le ministre de la Mer (Wazir al Bahr) fait fonction de ministre des Affaires Etrangères et les recettes douanières passent au premier plan dans les revenus de l'Etat.

Les ports s'organisent et une lourde administration se met en place. Au XIXème siècle, le corps des fonctionnaires des ports est déjà important. Ce sont les oumanas. En 1872, ils sont deux par port contrôlé par un troisième. Leurs attributions sont précises. Il leur est interdit de s'adonner au commerce. Mais ils doivent contrôler les importations et les exportations. C'est ainsi que l'importation des armes était interdite; seul l'Etat pouvait en acheter, accorder une autorisation exceptionnelle de le faire.

Ils touchent les différents droits de douane, plus le droit d'ancrage. Les oumanas s'occupent également du ramassage des céréales dans les ports, céréales destinées à l'exportation.

Un certain nombre de dépenses leur incombent. Ce sont eux qui paient les fonctionnaires du port, les douaniers, les contrôleurs, les techniciens, les gardiens.

Ils s'occupent également de l'entretien des ports et de leur équipement, tels la création de dépôts, les agrandissements, l'entretien du matériel (balances, petits bateaux), certains établissements publics dépendent également d'eux, tels les parcs, les prisons.

D'autres dépenses s'ajoutent à celles déjà citées. les oumanas paient les soldats délégués aux ports, certains hauts fonctionnaires comme le gouverneur de Rabat, versent des pensions aux chérifs ils font également face à des dépenses exceptionnelles comme, l'entre-

tien d'un corps d'armée en déplacement, des fonctionnaires en mission, l'habillement des soldats, plus divers dons et aumônes.

Le budget comme on le voit, est loin d'être équilibré, et subit de grandes variations.

Prenons l'exemple de Mogador en 1881, cette année là, les dépenses d'un mois ont égalé celles de 7 mois.

J'ai surtout utilisé les renseignements contenus dans la thèse de Naima TOUZANI :

« Les Oumanas au Maroc au temps de Moulay Hassan »

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines (Rabat 1978).

Les revenus des ports sont déjà en 1860 engloutis par la dette extérieure, dette à l'Angleterre après l'invasion espagnole, « Réparations » versées à l'Espagne, les Espagnols s'installent dans les ports pour prélever les sommes dûes, la moitié des recettes tous les mois entre 1862 – 1884. (N'oublions pas que les douanes constituent la majeure partie du budget de l'Etat).

Les frais supportés par les ports sont très lourds :

Le trésor les aide en cas d'incapacité de paiement. Mais dès cette époque, le Maroc ne peut résister à l'invasion que grâce aux rivalités internationales. 1880 : c'est la conférence de Madrid, qui a préparé l'Acte d'Algésiras.

CONCLUSION

Quelques remarques et plusieurs points d'interrogation, pour finir.

Les Remarques :

1°/ – Le Maroc jusqu'à la période des grandes découvertes est resté intégré à l'économie méditerranéenne. IBN KHALDOUN remarque dans la Muqadima « le commandement de la flotte est une charge ***spéciale*** au Maroc et à l'Ifriqya (n'existe plus en Orient). Rappelons que le fameux Saladin a lancé un appel à la flotte Almohade pour lutter contre les croisés.

2°/ – A partir du XVI siècle (grandes découvertes) le littoral atlantique intéresse les européens, et le Maroc se trouve exposé à un double danger :

– D'une part l'Occupation territoriale, par le Portugal, l'Espagne, l'Angleterre (Tanger) et enfin la France.

– D'autre part la pénétration économique.

3°/ – Remarque qui complète la première : un parallèle entre le réseau routier médiéval et celui du XXème – d'un côté, un réseau SUD-NORD = L'Afrique profonde la Méditerranée et cet échange a profondément imprégné la vie marocaine.

D'autre part, un réseau EST-OUEST où les ports de l'Atlantique se développent en fonction de l'outre – Mer pour pasticher une formule coloniale. Ce rapprochement illustre les transformations économiques et politiques survenues dans le pays

Les Questions :

1° – Pourquoi le Maroc n'a pas eu de flotte marchande, alors que la flotte militaire a eu son heure de gloire ? Dès le Moyen Age, nous trouvons les marchandises et les pélerins transportés par des bateaux italiens, catalans.

Est-ce dû à l'absence d'une classe bourgeoise capable d'armer les bateaux ?

2° – L'Etat marocain qui a toujours maîtrisé les routes semble s'être désintéressé des ports et de la marine marchande pourquoi ?

3° – La piraterie est-elle réellement un accident dans l'histoire du pays ? Peut-on parler de course ou de piraterie ?

Dans quelle mesure la course chrétienne a joué un rôle de frein dans l'évolution économique et technique des pays musulmans : en effet, il semble qu'un climat d'insécurité soit maintenu dans ces régions : les Etats européens entretiennent des rouages diplomatiques et économiques permanents dans les Etats de l'Islam : l'inverse n'est pas vrai et faute d'être commerçant, on reste pirate.

4° – Les tentatives marocaines pour constituer une flotte ont toujours été anéanties, les bateaux systématiquement coulés : et on trouve dans un texte de l'époque saâdienne une remarque interessante (texte par ailleurs hostile à la dynastie saâdienne). L'auteur parle en ces termes de l'inquiétude des européens et en particulier des Espagnols, la plus grande puissance de l'époque, il faut le rappeler :

« Le sultan Abdel Malik a vu l'empire turc et reconnu les avantages de la mer, de sorte que son premier soin est de construire des vaisseaux ; lorsque sa flotte sera en état, il arrivera dans notre pays... à nos yeux, la première chose à faire, c'est d'entreprendre une sérieuse expédition nous installer sur le littoral ». Fagnan : Extraits inédits relatifs au Maghreb, p 408.

Traite – 1201

Ce traité n'est pas le plus ancien mais il émane du responsable de la douane et délégué du calife de Marrakech à Tunis.

Envoyé à la République de Pise il demande réparation et châtiments pour des actes de piraterie commis dans le port de Tunis. L'intérêt est que la flotte de guerre n'est pas *intervenue*. que la lettre demande que les *Pisans* soient remboursés.

LES PROPOSITIONS DE LOI RELATIVE A L'INSTITUTION D'UNE ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE

Fathallah OUALOU (*)

Le 5 mai 1978, au cours de la deuxième session de la chambre des représentants, l'opposition Ittihadia a déposé une proposition de loi visant à la constitution d'une zone économique exclusive du Maroc, de 200 milles marins.

La proposition tend à définir le contenu de la zone et surtout les droits et les obligations du Maroc et des autres pays à l'intérieur de celle-ci. Elle fait référence à l'état actuel des négociations internationales menées à l'intérieur de la troisième conférence de l'ONU sur les droits de la Mer et tient compte des diverses initiatives prises par d'autres Etats côtiers pour instituer des zones économiques exclusives.

Les motifs sur lesquels se fonde la proposition sont de quatre sortes :

- l'évolution du Droit international de la Mer et le rôle des pays du Tiers-Monde.
- les initiatives législatives nationales et l'évolution vers la délimitation de la Z.E.E.
- le rôle de la Z.E.E. dans le développement économique.
- la place de l'institution de la Z.E.E dans le cadre de l'unification du territoire national et d'un développement économique autonome.

(*) Professeur à la Faculté de Droit de Rabat.

Dans cet exposé, nous allons nous attacher à présenter très rapidement ces quatre éléments avant de présenter le contenu de la proposition de loi sur la Z.E.E.

I – L'EVOLUTION DU DROIT DE LA MER ET LE RÔLE DES PAYS DU TIERS–MONDE

Les inititatives législatives prises par le pays côtier en vue de délimiter des zones économiques exclusives ont été engendrées par les pratiques internationales concernant le contrôle des mers et de leurs ressources naturelles et l'évolution continue du Droit international de la mer.

Les stipulations de ce dernier répondaient au principe de la liberté d'exploitation des mers par les pays. L'application à la lettre de ce principe a abouti à la consolidation d'énormes privilèges en faveur des pays avancés qui détiennent le monopole absolu des technologies modernes dans les domaines de la pêche, de la recherche minière et de l'exploration pétrolière dans le sous-sol marin.

Le principe de la liberté, on le sait, a été retenu à la conférence sur le droit de la mer de l'ONU tenue à Genève en 1958-60 et qui était dominée par les pays développés à une époque où la plupart des pays du Tiers-Monde étaient absents des instances internationales puisqu'ils étaient encore sous le pays de la colonisation.

Une fois les indépendances des pays afroasiatiques étant acquises, les mouvements de libération nationale ont connu d'énormes accélérations en revendiquant la libération économique en tant que prolongement naturel de la libération politique. Dans le domaine du droit de la mer, cette évolution s'est cristallisée par la revendication du droit pour les pays du Tiers-Monde de maîtriser leurs propres potentialités et ressources naturelles en vue de les revaloriser et les transformer dans le cadre d'un développement économique autonome et pour la satisfaction des besoins et des aspirations de leurs peuples.

C'est dans ce cadre, que les pays sous-développés commencèrent à contester le droit de la mer traditionnel et réclamer sa modification pour le mettre au service de leurs intérêts nationaux.

Cette transformation revendiquée du Droit de la mer est devenue une grande nécessité à la suite de l'intensification des besoins alimentaires dans les économies sous-développées et l'accélération de

la demande des produits pétroliers, suscitant l'apparition de techniques modernes utilisées dans la prospection minière du sous-sol marin et monopolisées par les pays avancés et leurs firmes multinationales.

La troisième conférence du droit de la Mer s'est penchée à partir de ces éléments, sur l'analyse de la problématique de l'élaboration d'un nouveau Droit de la Mer qui prendrait en considération le mouvement de contestation-revendication des pays côtiers du Tiers-Monde et répondrait en même temps aux capacités d'adaptation-récupération que possédent les pays « technologiques ». Sept sessions de la conférence se sont réunies : 1973 (New york), 1974 (Caracas) 1975 (Genève) 1976 et 1977 (New york) et 1978 (Genève).

Il apparaît à travers les discussions en cours et les premières règles élaborées de la nouvelle convention, que la conférence est à la recherche d'un droit international de la Mer qui constituerait l'un des axes principaux de l'émergence d'un « nouvel ordre économique international » et aiderait les pays côtiers du Tiers-Monde à l'exploitation de leurs ressources maritimes et particulièrement celles de la zone économique exclusive.

II – LES INITIATIVES LÉGISLATIVES NATIONALES ET L'ÉVOLUTION VERS LA DÉLIMINATION DES Z.E.E.

Les gouvernements des pays côtiers n'ont pas attendu la fin des négociations en cours pour prendre des initiatives législatives et politiques en vue de délimiter des zones économiques exclusives qui leur sont attachées.

Ces initiatives peuvent être décelées à travers trois phases :

1 – les premières initiatives ont été prises par des pays latino-américains qui jouèrent un rôle d'avant-garde dans ce domaine, en l'occurence les déclarations du gouvernement Chilien (23 Juin 1947) et celui du Pérou (1er Août 1971), concernant l'institution d'une « zone maritime soumise à la souveraineté et aux lois nationales... ces pays ont institué l'application de leur propre législation, en matière de pêches, à une distance de 200 milles marins calculée à partir des lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale. On sait que ces initiatives se sont généralisées des pays latino-américains côtiers de l'océan pacifique à ceux de l'atlantique.

2 – La deuxième phase a commencé au début de la décennie 70, parallèlement au développement du mouvement de constitution de l'ordre économique mondial, et ce, à travers les initiatives des pays afro-asiatiques qui ont élargi leur mer territoriale ou institué une zone exclusive de pêche.

Toutes ces mesures ont abouti par la suite à la mise en relief de la notion de la Z.E.E.

On a pu dans ce cadre distinguer d'une part, l'option de certains Etats africains pour « la territorialité » et l'élargissement de la mer territoriale (Sénégal 150 milles, Madagascar 50 milles, Guinée 130 milles, la Somalie 200 milles et d'autre part l'orientation d'autres Etats vers la délimitation d'une zone de pêche exclusive (Ghana : 30 milles, Libéria 200 milles, Maroc 70 milles).

Dans le cadre de cette double évolution, l'idée de la constitution d'une Z.E.E. a pris corps, principalement dans le discours prononcé par le délégué du Kenya au cours de la session du conseil juridique consultatif afro-asiatique tenue à Colombo en Janvier 1971.

On serait tenté de faire un certain parallélisme et chercher les éléments de similitude entre cette prise de position d'avant garde et celle prise un peu auparavant par les pays de l'OPEP au cours de leur conférence à Caracas (Décembre 1970) où les pays pétroliers ont posé les premiers jalons de leurs revendications communes qui ont engendré les négociations de Téhéran, Tripoli et Genève et le mouvement des récupérations des ressources nationales.

Le Communiqué d'Adis Abéba concernant le droit de la Mer (Mai 1973) et celui du Sommet africain de Mogadiscio (11 Juin 1974) sont venus cautionner de la façon la plus solennelle, l'idée de constitution d'une zone économique exclusive.

3 – l'idée s'est frayée rapidement son chemin, et s'est imposée en définitive quand les pays avancés qui l'avaient combattue au départ, furent obligés de l'accepter. Bien plus, ils l'ont adoptée sans attendre le résultat des négociations en cours, et ils ont établi des lois nationales stipulant la constitution des zones économiques exclusives. Il s'agit en particulier des U.S.A.,de la France, de l'Islande, de l'U.R.S.S. et de l'Espagne. Après le mouvement de revendication vient donc celui de la récupération.

III – LE RÔLE DE LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Qui ose aujourd'hui affirmer que les ressources maritimes ne constituent pas des réserves d'une énorme importance pour les pays sous-développés ? La prise de conscience de fait a beaucoup aidé à l'accélération du mouvement de délimitation des zones économiques exclusives en vue de :

1 – l'exploitation des ressources biologiques et surtout les produits de la pêche du fait de la multiplication des besoins alimentaires de ces pays et la main-mise des pays avancés sur ces richesses grâce à leur domination et leur maîtrise des moyens technologiques modernes. Dans le domaine de la Mer, plus qu'ailleurs, ce que nous avons appelé dans certains de nos travaux, « le technocolonialisme », devient l'élément fondamental de l'exploitation abusive des richesses des mers et des océans par les firmes multinationales et par les économies centrales.

2 – La prospection des ressources minières et énergétiques existant dans le sous-sol marin grâce à la maîtrise, le contrôle de la Z.E.E. est en mesure de transformer ces ressources naturelles nationales.

3 – La préservation du milieu marin des actes polluants et de tout ce qui serait susceptible de nuire aux ressources que renferment les eaux nationales et toutes les côtes qui leur sont rattachées.

En effet, la sauvegarde de l'environnement marin est devenue une nécessité vitale. Les pays côtiers doivent y veiller notamment face à l'utilisation de plus en plus grande des mers par les grands pétroliers et les multiples activités de prospection, d'exploitation et d'évacuation des déchets au fond des mers.

Ainsi, les tâches des pays côtiers sont devenues de plus en plus complexes, et la nécessité s'est fait sentir d'unifier leurs politiques de contrôle de toutes les ressources biologiques ou non-biologiques au large de leurs côtes dans le cadre d'une zone économique exclusive.

La constitution de celle-ci permet aussi de dépasser la dichotomie traditionnelle des compétences des pays côtiers en la matière.

– d'une part les ressources minières que le droit traditionnel a rattachées au plateau continental dont la notion devrait être transformée par la législation en préparation pour être compatible avec celle de la Z.E.E.

– d'autre part, les compétences concernant la pêche et la délimitation d'une zone de pêche exclusive.

L'affirmation des zones exclusives économiques devrait, de ce fait, aider au développement d'une dualité juridique stérile et à l'unification de la politique du pays côtier concernant l'ensemble des ressources maritimes biologiques ou non biologiques. Un tel dépassement pourrait créer un lien organique entre les méthodes d'exploitation des ressources et leur protection et ferait de la Z.E.F un axe de développement économique global et cohérent, prenant en considération la satisfaction des besoins alimentaires et la transformation des matières premières en vue de l'industrialisation autonome des pays sous-développés.

IV – LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE : INITIATIVE DANS LE CADRE DE L'UNIFICATION DU TERRITOIRE NATIONAL ET D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUTONOME

Les caractéristiques des côtes marocaines nous obligent à prendre l'initiative de la constitution d'une zone économique exclusive, eu égard à plusieurs données de caractère politique et économique dont les plus significatives sont :

1 – Le Maroc est un pays maritime ayant des côtes sur l'Atlantique et la Méditerranée, d'une longueur de 2300 km. Ses eaux renferment d'immenses richesses halieutiques en plus des ressources non-biologiques dont la prospection n'a fait que commencer. Mais, malgré l'importance de ces richesses et la longueur des côtes, la rentabilité de la pêche et sa place dans la production nationale sont d'une grande faiblesse. Bien que nos côtes marocaines contiennent d'énormes quantités de poissons, notre pays n'occupe que le 37è rang dans la production mondiale de pêche maritime, au moment où les bateaux de pêche étrangers, munis d'un équipement ultra-moderne, et encadrés par une main-d'œuvre qualifiée, croisant librement au large des côtes marocaines en pillant leurs richesses, que ce soit dans le cadre d'un accord passé avec notre pays ou même sans accord préalable.

2 – La récupération du Sahara a permis au Maroc d'étendre sa souveraineté à nos provinces libérées dont les eaux sont très riches en ressources biologiques et non biologiques, que nous devions exploiter en coopération avec nos frères mauritaniens.

Toutes ces données nous imposent la constitution d'une zone économique exclusive et le dépassement de la législation nationale actuelle ou son adaptation aux exigences de celui-ci. Il s'agit principalement de deux dahirs :

– Celui du 2 mars 1973 concernant la zone de pêche exclusive et dont il faut généraliser les dispositions relatives à la pêche sur l'ensemble de la Z.E.E.

– Celui du 21 juin 1958 concernant la prospection et l'exploitation des puits de pétrole dans le plateau continental et qu'il faut appliquer à toute la Z.E.E. sans pour autant renoncer aux stipulations de ce dahir, car toutes les informations géographiques prouvent que le plateau continental dans certaines régions côtières marocaines, notamment au Sud, s'étend au delà des limites extérieures de la zone économique exclusive.

Considérant, que la constitution d'une zone économique exclusive est une nécessité urgente pour la consolidation de l'intégrité du pays et de développement économique et du lien entre celui-ci avec une politique de libération, l'opposition Ittihadia, a déposé une proposition de loi dans ce sens le 5 mai 1978.

V – LE CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI SUR LA Z.E.E.

La préparation de cette proposition de loi s'est attachée à tenir compte :

1 – des données politiques et économiques qui en constituent le fondement et dont nous venons d'analyser le contenu dans les paragraphes ci-dessus.

2 – l'existence d'un courant actif à l'intérieur de notre pays et qui a travaillé pour l'adhésion du Maroc à l'évolution progressive du droit de la Mer. Ce courant apparaît dans l'effort extrêmement riche de certains juristes de grande valeur qui travaillent soit au ministère des affaires étrangères, soit à la Faculté de Droit et qui a fait honneur à notre pays dans les différentes réunions et conférences internationales. Malheureusement, cet apport connu et reconnu au niveau international, n'a pas été secondé par des initiatives gouvernementales et reste ignoré par l'opinion publique nationale. C'est ce qui explique peut-être ce qui existe entre la position pleine d'initiative et d'enthousiasme de la délégation marocaine à la conférence des droits

de la mer et le retard pris par notre pays à promulguer une loi nationale instituant la zone économique exclusive.

3 – du degré d'avancement des négociations internationales concrétisé principalement par le texte composite des négociations qui a constitué le recours fondamental, pour la rédaction des articles de la proposition de loi. Nous nous sommes inspirés aussi de certaines modalités que contiennent les lois sur la Z.E.E. promulguées par quelques pays ainsi que des éléments du débat sur certaines questions concernant la coopération internationale et régionale.

4 – La législation marocaine en matière de Droit de la Mer ou des questions qui s'y rapportent directement ou indirectement principalement le Dahir du 2 Novembre 1973 fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines.

Le Dahir du 23 Novembre 1973 relatif à la réglementation de la pêche maritime, et le Dahir du 21 Juin 1958 concernant la prospection et l'exploitation des puits de pétrole dans le plateau continental.

Quel est donc le contenu de la proposition ?

L'article premier définit la zone économique exclusive ainsi que les droits souverains du Maroc dans la zone. Il correspond aux articles 55, 56 et 57 (a) du texte composite.

Art 1 « Il est institué, par la présente loi, une zone économique exclusive, dépendante du Royaume du Maroc, située au delà de la Mer territoriale et adjacente à celle-ci, sur une distance de 200 milles marins mesurée à partir des lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale (Art 55 et 57 du texte composite)
Le Maroc a, dans cette zone des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, du fond des mers et de son sous sol et des eaux susjacentes ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploitation et à l'exploration de la zone à des fins économiques, comme la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. (Art. 56,a).

Ces droits sont exercés dans les conditions et selon les modalités prévues aux articles-ci après ».

L'article 2 consacre l'applicabilité des dispositions fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine à l'ensemble de la zone économique exclusive.

Art 2 « les dispositions du Dahir n° 1-73-211 du 26 Moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine et accordant l'exercice des droits de pêche d'une façon exclusive aux bateaux battant pavillon marocain ou exploités par des personnes physiques ou morales marocaines sont applicables à l'ensemble de la zone économique exclusive définie à l'article 1 ci-dessus » :

Cet article reprend donc les modalités fixées par le Dahir du 2 Mars 73 pour les élargir à la Z.E.E. Il correspond à l'article 3 de la loi française du 16 Juillet 1976.

Dans le même sens, l'article 3 reprend les dispositions relatives à la réglementation de la pêche maritime, principalement en ce qui concerne l'interdiction de son exercice par des étrangers dans ce domaine.

Art 3 « les dispositions du Dahir n° 255-73-1 du 27 Choual 1393 (23 Novembre 1973) relatif à la réglementation de la pêche maritime, et ayant pour objet d'interdire la pêche aux étrangers et d'établir les peines à toute infraction, sont applicables à l'intérieur de la zone économique exclusive définie à l'article ci-dessous ».

L'article 4 correspond à l'article 56 du texte composite qui consacre en faveur de l'Etat côtier un certain nombre de compétences reconnues par le Droit international.

Art 4 « l'Etat marocain dans la zone économique, définie à l'article 1 ci-dessus, exerce les compétences reconnues par le droit international, en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et de dispositifs, la recherche scientifique marine et la préservation du milieu marin (Art 56 b) ».

L'article cinq fait référence au texte relatif à l'exportation et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures au plateau continental et élargit le champ des modalités de ce texte à la zone économique exclusive.

Art 5 « Les dispositions du Dahir n° 277-58-1 du Moharrem 1378 (21 Juillet 1958) relatif à l'exportation et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures, et relatif à l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles sont applicables au fond de la mer et à son sous-sol dans la zone économique exclusive définie à l'article 1 ci-dessus (Article 2 français).

Les articles six, sept et huit définissent les droits et obligations des Etats tiers et le contenu des libertés consacrées dans la zone. Ces

articles correspondent à l'article 58 du texte composite ainsi qu'aux articles 88 à 115 définissant les règles pertinentes du Droit international s'appliquant à la Z.E.E.

Art 6 « Tous les Etats qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent dans la zone économique exclusive, et au delà de la limite extérieure de la mer territoriale, en conformité avec le Droit International, de la liberté de navigation et de la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins, ainsi que celle d'utiliser la mer à d'autres usages internationalement licites, se rapportant à l'exercice de ces libertés, tels ceux qui sont liés à l'exploitation des navires , d'aéronefs et de câbles et pipe-lines sous-marins.

Art 7 « les navires étrangers doivent s'abstenir, dans la zone économique exclusive marocaine, et conformément à l'exercice des libertés d'exploration scientifique ou archéologique et de tout acte de pollution ou d'atteinte à l'environnement marin préjudiciable aux ressources de la zone économique exclusive marocaine » .

Art 8 « Les états étrangers et leurs ressortissants sont tenus d'observer, lors de l'exercice de leurs droits et obligations dans la zone économique marocaine et des libertés mentionnées dans l'article ci-dessus, les lois et réglements édictés par l'Etat Marocain en conformité avec les règles du droit international, et le respect des droits souverains du Maroc.

Les peines relatives à toute infraction aux dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus seront fixées par voie de décret ».

L'article 9 reprend l'article 33 du texte composite de négociation et fixe les limites de la zone contiguë et les compétences de l'Etat Marocain à l'intérieur de celle-ci.

Art 9 « Sur une étendue, située au delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, jusqu'à distance de 24 milles marins mesurés à partir des lignes de base, désignée sous le nom de la zone contiguë, l'Etat marocain exercera le contrôle nécessaire en vue de : – Prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

– Réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

L'article 10 prend position sur le problème de la délimitation de la Z.E.E dans le cas où les côtes étrangères font face aux côtes marocaines ou leur sont limitrophes. Il opte pour l'application des principes équitables consacrés par le Droit international et non pour l'applica-

tion de l'article 74 du texte composite qui stipule l'utilisation de la ligne médiane ou ligne d'équidistance c'est-à-dire, la ligne dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des Etats ».

Art 10 « Le Maroc s'attache aux principes équitables consacrés par le Droit international et aux facteurs pertinents conformément aux circonstances spéciales d'ordre géographique pour délimiter la zone économique par voie d'accord avec les Etats étrangers dont les côtes font face aux côtes marocaines ou qui leur sont limitrophes...

Enfin l'article 11 consacre le principe de coopération internationale auquel adhère le Maroc et qui pourrait se caractériser d'une façon privilégiée avec des pays du Tiers-Monde principalement les pays africains et arabes sans littoral et qui ont de grands besoins sur le plan alimentaire.

Art 11 « Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle aux principes de coopération internationale auxquels le Maroc souscrit et qui sont concrétisés par des accords avec d'autres Etats, sans préjudice pour ses droits de souveraineté et dans le respect de ses intérêts nationaux. Dans ce cadre, le Maroc adhère au principe de coopération privilégiée avec les pays en développement et principalement les pays africains et arabes sans littoral ayant des besoins alimentaires, et dont les modalités seraient fixées par voie d'accords bilatéraux ou régionaux pour les faire participer dans l'exploitation des ressources biologiques de la zone économique exclusive..

CONCLUSION : LES CONDITIONS D'APPLICATION DE LA PROPOSITION DE LOI SUR LA Z.E.E.

Le succès de toute législation dépend moins de son contenu ou de ses fondements que de l'existence nécessaire de certaines conditions pour aider à sa pleine application. Cette affirmation s'applique particulièrement aux lois nationales en matière de relations internationales, en l'occurence toute la législation qui fait référence au droit de la Mer. Le respect des lois nationales dans ces domaines, impose au pays de mener un certain nombre d'actions. Dans ce cadre, l'institution d'une zone économique exclusive implique d'orienter l'action de l'Etat dans les sens suivants :

1 – Accorder un intérêt réel au secteur de la pêche maritime, en vue d'accroître la production et la consommation du poisson, donner aux producteurs et aux travailleurs dans le secteur, les moyens nécessaires pour utiliser les moyens technologiques modernes, améliorer la formation de la main-d'œuvre, et orienter l'activité de pêche pour satisfaire les besoins alimentaires à l'intérieur du pays et revaloriser les ressources naturelles par la transformation industrielle.

2 – Renforcer l'appareil de surveillance des eaux rattachées à la souveraineté marocaine, où les autorités marocaines exercent certains droits et détiennent quelques compétences en dotant notre marine de vedettes équipées et capables de contrôler la plus grande partie possible de la Z.E.F en vue de protéger nos ressources du pillage systématique auquel elles sont soumises par les bateaux étrangers.

3 – Etablir une législation permettant à notre pays de sanctionner les parties étrangères qui ne respectent pas nos lois nationales en matière de pêche, de recherche et d'exploitation maritimes et qui contribuent à polluer notre milieu marin.

4 – Renforcer les activités de recherche, de prospection et d'exploitation des ressources minières et des hydrocarbures dans la Z.E.E, afin d'assurer l'autonomie énergétique du pays et défendre notre droit à la transformation de nos ressources nationales marines dans notre pays.

5 – Consolider la coopération bilatérale et régionale avec les pays maghrébins, arabes et africains dans le cadre du respect de notre intégrité territoriale, de notre souveraineté et de nos intérêts nationaux.

6 – Opter pour une politique de libération nationale dans le cadre d'une véritable participation du peuple marocain. L'institution d'une zone économique exclusive est un acte de libération nationale. Le succès de sa réalisation implique l'adhésion de notre pays pour une stratégie de développement autonome.

LES POSITIONS MAROCAINES EN MATIÈRE DE DÉLIMITATION (1)

Noureddine SEFIANI *

Deux thèses s'affrontent au sein de la 3ème Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer en ce qui concerne la délimitation des espaces marins sous juridiction nationale. Pour les uns, celle-ci doit s'effectuer selon la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance (2). Pour les autres, au contraire ce sont les principes équitables (3) qui doivent prévaloir. Le Maroc fait partie de ce dernier groupe d'Etats en raison de certaines réalités d'ordre géographique (4). Du fait de la présence des îles Canaries (5) et au cas où on appliquerait la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance, le Maroc se trouverait grandement lésé s'agissant notamment de l'étendue de sa zone économique exclusive. En fait sur la façade atlantique, il y aurait à distinguer deux zones. La première allant de Tanger jusqu'à Essaouira approximativement ; là le Maroc aurait une zone économique de 200

* Conseiller au Ministère des Affaires Etrangères.

(1) « La délimitation est une opération qui consiste à déterminer les limites d'une zone relevant déjà en principe de l'Etat et non à définir cette zone de novo » (Arrêt 20 février 1969)

(2) C'est le cas par exemple de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, de la Tunisie et de la Grèce. Ce groupe comprend 21 Etats.

(3) Cas par exemple de la Libye, de la France, de l'Irlande et de la Turquie. Ce groupe comprend 28 Etats.

(4) Sur cette question le Maroc se trouve avoir le même point de vue que l'Algérie, la Libye et Madagascar... Ceci est d'ailleurs à l'image de l'ensemble de la Conférence sur le Droit de la Mer : à savoir des regroupements sur une base d'intérêts purement géographiques indépendamment des affinités politiques traditionnelles.

(5) Voir Ben Allal « Le Maroc et la question des îles »

milles pleine et entière. Par contre à partir d'Essaouira et jusqu'à Dakhla, il y a nécessairement chevauchement avec les espaces marins auxquels pourrait prétendre l'Espagne. Dans cette partie, l'application de la ligne médiane ou de l'équidistance réduirait considérablement la zone économique marocaine. Or justement c'est cette partie qui est la plus riche aussi bien en ressources halieutiques que minérales (6).

Ceci étant, l'instrument juridique pour la défense des intérêts marocains sera donc l'équité. Mais avant d'exposer en détail le point de vue du Maroc, il convient de faire quelques remarques d'ordre général.

Tout d'abord l'importance pour la sécurité des Etats de la délimitation des espaces marins sous juridiction nationale n'est plus à démontrer (7). C'est ainsi que la C.I.J., dans son arrêt du 19 décembre 1978 sur sa compétence dans l'affaire du plateau continental de la Mer Egée, fait observer « qu'il est difficile d'admettre que la délimitation soit entièrement étrangère à la notion de statut territorial et de plus considère qu'un différend concernant la délimitation du plateau continental tend par sa nature à avoir trait au statut territorial parce que les droits d'un Etat riverain sur le plateau découlant de la souveraineté de l'Etat sur le territoire terrestre adjacent » (Communiqué de presse du 19/12/78).

Ensuite le présent rapport introductif ne traitera pas du problème du règlement des différends en matière de délimitation (8).

Enfin les problèmes de délimitation sont traités à la Conférence sur le Droit de la Mer au sein du groupe de négociation n° 7 (N.G/7). Comme tous les autres groupes, celui-ci a pour mandat de traiter des questions les plus épineuses (« hard-core issues ») afin de réviser la T.N.C.O. Il est constitué d'un noyau d'Etats directement concernés par cette question auxquels peuvent s'adjoindre tous autres Etats intéressés (« open-entend ») Enfin il est présidé par le juge Manner de Finlande.

(6) C'est là où se fait la majeure partie de la pêche hauturière et c'est là où une grande partie des permis de recherche pétrolière offshore ont été accordés.

(7) Comme le prouvent les différends gréco-turc, tuniso-libyen. D'ailleurs beaucoup de délégations à la conférence comprennent des représentants du Ministère de la défense. Par ailleurs, le titre du groupe de négociation sur la délimitation est lui-même révélateur « Groupe de négociation sur la délimitation des *frontières maritimes* entre Etats limitrophes ou qui se font face »

(8) Faute de documentation et de technicité en la matière. Cette question est discutée par un groupe d'experts juridiques de divers pays sous la présidence du professeur L.B.SOHN des Etats Unis. Voir les rapports de ce groupe dans le document N.G/7/20 du 15 mai 1978 et N.G/7/20/Rev. 1 du 25 août 1978 qui présentent « sept modèles » et « 12 variantes » dans ce domaine.

Il découle de ce qui précède que les positions marocaines en matière de délimitation sont conditionnées par les réalités nationales et internationales.

I – LES POSITIONS MAROCAINES EN MATIERE DE DELIMITATION SONT CONFORMES AU DROIT ET AUX REALITES INTERNATIONALES ;

Ceci est vrai du fait que le Maroc a opté pour la thèse de l'équité qui est mieux adaptée aux réalités géographiques et économiques conditionnant chaque cas de délimitation et dont le fondement juridique est beaucoup plus solide que la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance.

A.) La thèse de l'équidistance ou de la ligne médiane :

L'argument fondamental est l'affirmation selon laquelle la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance est une règle de droit positif du fait de sa consécration par la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental et notamment son article 6, alinéas 1 et 2 :

L'alinéa premier (9) est libellé comme suit :

« 1. Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux ou plusieurs Etats dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces Etats est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats ».

Les défenseurs de la ligne médiane ou de l'équidistance insistent sur les avantages de cette méthode et notamment sa simplicité d'application. Par ailleurs étant donné que c'est une règle fixe et claire, elle est source également de stabilité et évite les frictions éventuelles entre Etats.

D'autres arguments sont avancés faisant ressortir les défauts de la thèse de l'équité, et notamment le fait que les principes équitables sont difficiles à définir. Ce qui est équitable pour un Etat ne l'est pas

(9) L'alinéa second de l'article 6 est pratiquement rédigé de la même façon et concerne les Etats limitrophes.

nécessairement pour un autre. Ceci serait source de fréquents litiges et peut même amener les Etats sinon à des conflits armés du moins à une situation de grave tension. Par ailleurs on ne peut vraiment pas parler de règle de droit s'agissant de l'équité, puisque si on applique celle-ci, cela reviendrait à déterminer les espaces marins entre les Etats, cas par cas. Ce qui est le contraire même d'une règle de droit qui doit être précise, stable et générale.

Enfin s'agissant de l'arrêt de la C.I.J. de 1969 sur le plateau continental de la Mer du Nord et qui est invoqué par certains Etats comme consacrant l'équité en tant que règle de droit, celui-ci est doublement spécifique : d'un côté il porte sur une région à caractéristiques particulières qui est la Mer du Nord ; ensuite il ne traite que du plateau continental. Il s'agit donc d'un arrêt ad-hoc qui ne saurait avoir une valeur universelle et être applicable dans d'autres régions du monde entre d'autres parties et pour tous les cas de délimitation (y compris la zone économique exclusive et la mer territoriale).

Il va de soi que de telles affirmations ne résistent pas à l'analyse.

b.) La thèse de l'équité :

Défendue par le Maroc et 28 autres Etats, celle-ci repose sur les arguments suivants :

Tout d'abord le fait d'invoquer l'article 6 de la Convention de Genève ne prouve aucunement que la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance est une règle de droit positif. En effet, indépendemment du fait de savoir si les conventions de Genève sont tombées en désuétude ou non, celles-ci ne peuvent lier que les Etats qui y sont parties. Elles ne peuvent aucunement être opposables aux autres. En tout état de cause, elles sont largement dépassées et le but même de la 3ème Conférence sur le Droit de la Mer est d'adopter de nouvelles règles en la matière (10).

Par ailleurs, l'interprétation qui a été donnée de cet article 6 aussi bien par la jurisprudence que par la doctrine prouve que la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance ne constitue aucunement le droit en cette matière.

(10) Déjà au Comité des fonds marins en 1973 la délégation marocaine prenait position en ce sens. Voir N. Sefiani – Document A/A.C 138/S.C. II/S.R. 60 du 9 avril 1973 p. 29 : « Les conventions de Genève sont à l'heure actuelle dépassées et il y a un hiatus entre le droit positif et les réalités actuelles. C'est pour cela qu'il convient non pas de modifier les conventions de Genève, mais de créer un droit tout à fait nouveau, d'autant plus que le droit ancien a été élaboré sans les pays en voie de développement et malgré eux »

C'est ainsi que la C.I.J dans son arrêt de 1969 relatif au plateau continental de la Mer du Nord déclare : « Dès lors qu'il est établi que la méthode de délimitation fondée sur l'équidistance ***n'est en aucune façon obligatoire,*** il cesse d'être juridiquement nécessaire de prouver l'existence de circonstances spéciales pour en justifier la non-application ».

Les mêmes arguments sont repris dans la sentence arbitrale rendue le 30 juin 1977 entre la Grande-Bretagne et la France concernant la Mer d'Iroise :

« En d'autres termes, même sous l'angle de l'article 5, ce sont les circonstances géographiques et autres qui, dans chaque cas d'espèce, indiquent et justifient le recours à la méthode de l'équidistance comme étant le moyen de parvenir à une solution équitable, plutôt que la vertu propre de cette méthode qui ferait d'elle une règle juridique de délimitation » (11).

De même Charles Vallée affirme (12) :

« La portée de l'arrêt de la C.I.J. dépasse la solution du différend qui lui était soumis, car la décision écarte l'application automatique du principe de l'équidistance en tant que règle de droit et fait apparaître ce principe comme une méthode de délimitation parmi d'autres ».

Enfin dans ses interventions, la délégation marocaine n'a pas manqué de relever que « ni la jurisprudence, ni la pratique internationale dans ses tâtonnements ne permettent de conclure péremptoirement en faveur de la ligne d'équidistance comme un principe de base à toute délimitation » (13)

On ne saurait non plus affirmer que la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance est une règle de droit coutumier. En effet les précédents qui existent ne sont pas suffisamment nombreux et généralisés et en tout état de cause « l'opinio juris » fait défaut.

Comme le dit si bien la Cour dans l'Arrêt du 20 février 1969 : « Les Etats intéressés doivent avoir le sentiment de se conformer à ce qui équivaut à une obligation juridique ».

Plus loin : « La Cour conclut donc que si la convention de Genève n'était ni dans ses origines ni dans ses prémices déclaratoire d'une règle obligatoire de droit international coutumier imposant

(11) Sentence p. 80

(12) In « Le Plateau continental dans le droit positif actuel » L.G.D.J. p. 254.

(13) Déclaration de Monsieur Gharbi concernant « le projet d'article 61 portant sur la délimitation de la zone économique exclusive entre Etats limitrophes ou qui se font face »

l'emploi du principe de l'équidistance pour la délimitation du plateau continental entre Etats limitrophes, elle n'a pas non plus, par ses effets ultérieurs, abouti à la formation d'une telle règle et que la pratique des Etats jusqu'à ce jour a été également insuffisante à cet égard ».

Bien au contraire ce sont les principes équitables qui semblent être le droit coutumier comme le confirme la jurisprudence. C'est ainsi que la C.I.J. déclare que : « délimiter étant une opération de détermination de zones relevant de compétences différentes, c'est une vérité première de dire que cette détermination doit être équitable » (Arrêt sur le plateau continental de la Mer du Nord)

En fait toujours selon la Cour : « Il n'y a pas de limites juridiques aux considérations que les Etats peuvent examiner afin de s'assurer qu'ils vont appliquer des procédés équitables ».

De même dans la sentence relative à la Mer d'Iroise (14), le tribunal reprenant l'arrêt de la C.I.J. de 1969 déclare : « La Cour a ainsi été amenée à conclure qu'en droit coutumier, le principe fondamental en matière de délimitation est que, à défaut d'accord, la limite doit être déterminée conformément à des principes équitables » (15).

Ceci étant, les pays qui, comme le Maroc, défendent l'équité font valoir d'autres arguments, à savoir que leur position n'est pas aussi rigide que celle de l'autre groupe et que dans un souci de compromis, ils admettent que la méthode de la ligne médiane ou de l'équidistance puisse s'appliquer dans les cas où elle aboutirait à des résultats équitables (16).

Par ailleurs l'équité proposée comme règle de droit à codifier par la conférence sur le Droit de la Mer est une méthode beaucoup plus fine, s'appuyant sur les réalités de toutes sortes propres à chaque cas de délimitation, que ne l'est l'équidistance. Comme l'a fait remarquer la délégation marocaine :

(14) Sentence p. 90

(15) Enfin dans la doctrine on retrouve les mêmes préoccupations : « That the delimitation of maritime boundaries must be determined according to équitable principles is now an established principle of both customary and conventional international law » Nelson in « Equity and the delimitation of maritime boundaries » cette affirmation a d'autant plus d'importance que son auteur est un haut cadre du secrétariat de la conférence sur le Droit de la mer.

(16) Comme c'est le cas dans le détroit de Gibraltar. Un autre exemple se trouve dans les conclusions présentées par la France au tribunal arbitral de la Mer d'Iroise p. 12 : « qu'en ce qui concerne le secteur de la Manche où les côtes des deux Etats se font face la ligne représentée par la ligne médiane tracée par rapport aux lignes de base à partir desquelles les parties mesurent la largeur de leur mer territoriale constitue une ligne équitable ».

« Ce qui s'oppose à un recours automatique au critère d'équidistance, c'est en vérité ce qui oppose l'esprit de géométrie souvent trop simpliste pour être juste à l'esprit de finesse qui approche les problèmes en vue d'une solution mutuellement satisfaisante et donc reconnue équitable d'un côté comme de l'autre » (17).

Enfin il convient de remarquer que la règle de l'équidistance est une importante contribution à l'instauration de relations économiques internationales plus justes, alors que la méthode de la ligne médiane aurait pour résultat d'accentuer les inégalités de départ. Or c'est là l'un des objectifs fondamentaux de la conférence sur le Droit de la Mer et une action prioritaire des pays du tiers-monde.

Ceci étant, quel est le point des négociations sur cette question ?

C.) L'état actuel des négociations

Celui-ci est résumé dans le dernier rapport du président du Groupe de Négociation n° 7. Le texte passe en revue les différentes questions discutées.

S'agissant tout d'abord des critères de délimitation, le président rappelle les points d'accord : à savoir que tous les Etats admettent qu'il faut d'abord rechercher cette délimitation par voie d'accord et qu'il faut tenir compte de toutes les circonstances pertinentes ou particulières de cette délimitation. Par contre le désaccord demeure concernant la place qu'il faut acorder aux principes équitables et à la ligne médiane ou l'équidistance. Bien que des négociations intensives aient été menées et plusieurs textes proposés même par des Etats n'ayant pas d'intérêt direct dans la délimitation (par exemple le Pérou et le Mexique), aucun accord n'a pu être obtenu. Le Président va même jusqu'à affirmer qu'« étant donné la longueur des délibérations et les controverses qui persistent, je doute que le document N.G/7/39 du 20 Avril 1979, qui résume les négociations qui se sont tenues au cours de la première partie de la huitième session de la Conférence (Genève – Mars – Avril 1979), puisse dégager un jour, une disposition qui apporterait une réponse précise et nette à la question des critères de délimitation ».

Pour ce qui est des mesures provisoires, le président mentionne, qu'au cas où elles seraient prises, elles doivent, bien sûr, éviter l'aggravation des conflits surgis à propos d'une question de délimitation et ne doivent pas préjuger de la délimitation définitive.

(17) Déclaration de Monsieur Gharbi citée supra au sujet du projet d'article 61...

Dans ce contexte, certains Etats admettent l'idée d'un moratoire, d'autres par contre, sont d'avis qu'il s'agit là d'une mesure qui prête à controverse.

En dernier lieu, le rapport du président traite du règlement des différends. Bien que n'entrant pas dans le cadre assigné au présent rapport, il convient de rappeler qu'un groupe d'experts juridiques de diverses nationalités, dirigé par le professeur SOHN des Etats-Unis a présenté des suggestions à ce sujet : le rapport révisé contient quatre options de base concernant le règlement des différends avec plusieurs modèles et variantes.

Si on examine la situation au niveau régional, on découvre que là aussi peu de progrès ont été accomplis. C'est ainsi que la conférence ministérielle de Nairobi a examiné le rapport des experts africains sur le droit de la Mer qui se sont réunis à Addis-Abéba du 19 au 22 décembre 1978. Ce rapport est également vague à souhait :

« En raison de la disparité des intérêts et de la complexité de cette question, certaines délégations ont estimé inutile de résoudre un problème qui touche à des intérêts particuliers qui dépassent le cadre africain ».

Cette réunion n'a pas pu non plus définir une position africaine commune sur cette question.

D.) Les propositions du Maroc

Le Maroc, bien que faisant partie du groupe des 29 Etats qui défendent l'équité et qu'à ce titre il s'est porté co-auteur d'une suggestion officieuse du groupe tendant à réviser les articles 74 et 83 du T.N.C.O. (19), a fait également des propositions pour son propre compte (20) et ce dans un souci de compromis et afin de faire sortir les négociations de l'impasse.

La lecture de ce dernier document permet de constater qu'il est très équilibré puisqu'il fait place aussi bien à la ligne médiane, qu'aux circonstances spéciales. Il reprend d'ailleurs parfois le langage employé par la Cour :

« Les Etats sont tenus d'engager une négociation en vue de réaliser un accord et non pas seulement de procéder à une négociation formelle comme une sorte de condition préalable à l'application automatique d'une certaine méthode de délimitation faute d'accord ».

(19) Voir annexe n° 2

(20) Voir annexe n° 3

L'idée de base qui anime les propositions marocaines est celle de code de conduite, c'est-à-dire l'instauration d'un certain nombre de règles devant régir les rapports entre les Etats aussi bien durant la période transitoire qu'au moment de la conclusion définitive de l'accord. D'ailleurs l'idée d'un code de conduite est le meilleur moyen pour y aboutir. Elle permet également de diminuer la tension qui pourrait exister entre les Etats durant la période transitoire. Enfin il est toujours possible de recourir aux procédures de règlement des différends prévues dans la Convention ou dans la charte des Nations Unies.

Ainsi on constate qu'il y a une gradation dans les moyens offerts aux Etats en vue d'arriver à une délimitation satisfaisante pour tous.

Après avoir étudié la question de la délimitation dans son contexte international, voyons maintenant quels sont les problèmes spécifiques au Maroc.

II – LES POSITIONS MAROCAINES EN MATIÈRE DE DÉLIMITATION SONT LE REFLET DE LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET JURIDIQUE SPÉCIFIQUE DU MAROC :

Les problèmes se posent différemment pour la délimitation de la Mer territoriale, du plateau continental et de la zone économique exclusive.

A) La Mer territoriale :

Etant donné que pour cette question, la délimitation selon la méthode de la ligne médiane est équitable, le Maroc ne voit pas d'objection à ce qu'on l'utilise dans ce cas précis.

C'est ce qui'explique que l'article 2 du Dahir du 2 mars 1973 (21) est ainsi libellé :

« Sauf convention particulière, la largeur des eaux territoriales ne s'étend pas au delà d'une ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base des côtes marocaines et des côtes des pays étrangers qui font face aux côtes marocaines ou qui leur sont limitrophes ».

(21) Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 Moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine.

L'application de ce Dahir ne peut poser éventuellement des problèmes que vis à vis de l'Espagne. A ce sujet il y a lieu de faire les observations suivantes :

– Notre voisin du Nord aussi bien sur le plan international que dans sa législation interne (22) est favorable à la ligne médiane.

– Du fait que l'Espagne assure l'administration des villes marocaines de Sebta, Melilla et des Jaffarines et qu'elle n'a pas encore récupéré la ville espagnole de Gibraltar, il est facile d'imaginer que la législation marocaine puisse constituer une gêne pour elle.

– Indépendamment du caractère anachronique de l'administration espagnole de ces villes marocaines vis-à-vis du droit de la décolonisation (23), il y a lieu d'observer que le T.N.C.O. lui même prévoit le cas des territoires sous domination coloniale et précise qu'aucune puissance métropolitaine ou étrangère qui administre ou occupe le territoire ne peut exercer les droits mentionnés au paragraphe 1. et en tirer profit ou avantage, ou y porter atteinte de quelque façon que ce soit »

B) La zone économique exclusive

Actuellement le Maroc ne dispose que d'une zone exclusive de pêche et pour 70 milles marins seulement. Indépendamment de la création d'une véritable zone économique exclusive (24) les problèmes qui se posent en matière de délimitation restent les mêmes.

Nous avons déjà mentionné dans l'introduction les problèmes de délimitation dans la façade atlantique.

En Méditerranée d'autres difficultés se présentent du fait d'Alboran. Cet îlot proche des côtes marocaines n'a été revendiqué par l'Espagne qu'en 1967 à titre de « terra nullius ». Le Maroc pour sa part ne l'a jamais revendiqué. Indépendamment de la question de souveraineté que pose cette revendication tardive et de la licéité du titre juridique invoqué (terra nullius), il y a lieu de rappeler que l'alinéa 3 de l'article 121 du T.N.C.O. concernant le régime des îles prévoit :

« 3. Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propres n'ont pas de zone économique exclusive ou de plateau continental ».

(22) Loi n° 10/1977 du 4 janvier relative à la mer territoriale B.O. n° 7 du 8 janvier 1977. Voir notamment l'article 4.

(23) Notamment la résolution 1514.

(24) F. Oualalou « le projet de zone marocaine de 200 milles marins ».

Ceci étant, le dahir du 2 mars 1973 prévoit dans son article 4 que la délimitation de la zone exclusive de pêche se fera selon « les mêmes critères de délimitation que ceux mentionnés pour les eaux territoriales dans l'article 2 » c'est-à-dire selon la ligne médiane.

Comment s'explique donc ce dahir par rapport à la réalité sur le terrain et par rapport aux prises de position du Maroc sur le plan international en faveur de l'équité ?

En vérité la contradiction n'est qu'apparente. En effet, l'article 2 du Dahir du 2 mars 1973 précise bien que la ligne médiane est applicable sauf *« convention particulière »*.

En d'autres termes, le Maroc en édictant cette législation n'a fait que prendre un acte unilatéral ayant une valeur juridique relative sur le plan international, puisqu'il s'agit simplement d'une mesure conservatoire en attendant la conclusion d'une convention particulière en la matière qu'elle soit bilatérale ou multilatérale.

Comme le dit si bien la Cour dans son arrêt de 1969 : « Les Etats intéressés doivent avoir *le sentiment de se conformer à une obligation juridique*. Ni la fréquence, ni même le caractère habituel des actes ne suffisent ...

« ... On doit simplement constater que dans certains cas peu nombreux, des Etats sont convenus de tracer, ou ont tracé les limites qui les concernent suivant le principe de l'équidistance. Rien ne prouve qu'ils aient ainsi agi parce qu'ils s'y sentaient juridiquement tenus par une règle obligatoire de droit coutumier, surtout si l'on songe que *d'autres facteurs* ont pu motiver leur action ».

Autrement dit, le Maroc dont « l'action était motivée par d'autres facteurs » n'a fait que prendre une mesure d'attente, une mesure conservatoire.

Le caractère extrêmement relatif de ce texte est attesté par le fait que, sur le plan international, la négociation de la « convention particulière » est toujours en cours et sur le plan interne le Maroc s'apprête à adopter une nouvelle législation concernant la zone économique exclusive de 200 milles marins.

Une autre preuve du caractère relatif de cette législation est qu'elle a été atténuée par un autre texte de droit interne à savoir le décret du 21 juillet 1975 sur les fermetures de baies (25) celui-ci ne mentionne la ligne médiane entre les côtes marocaines et les Cana-

(25) Décret du 21 juillet 1975 déterminant les lignes de fermetures des baies sur les côtes marocaines et les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive B.O n° 3276 du 8 août 1978.

ries que pour une zone bien précise (à savoir celle située entre le Ras Drâ (cap Drâ) et Ras Al Ayyoubi (Cap Juby) et lorsque les côtes étrangères font face aux côtes marocaines (art. 4) En d'autres termes le décret qui est le complément nécessaire du Dahir du 2 mars 1973 ne fait intervenir la ligne médiane que lorsque celle-ci est équitable.

C) Le plateau continental

Pour cette question, comme pour le reste, les considérations géographiques jouent un rôle primordial, il convient donc de s'y référer :

– S'agissant du détroit, on peut parler d'un même plateau continental entre le Maroc et l'Espagne. De ce fait la ligne médiane serait équitable.

– En Méditerranée, et si on examine une carte appropriée, on découvre que les prolongements sous-marins des territoires marocain et espagnol sont bien distincts. En tout état de cause la ligne médiane pourrait là aussi être applicable, si on fait abstraction de deux problèmes déjà mentionnés : celui des villes et des îlots marocains sous administration espagnole et la circonstance spéciale constituée par l'îlot d'Alboran (celui-ci, au cas où les questions préalables sus-mentionnées seraient résolues, devrait amener une légère correction de la ligne médiane au Cap des trois fourches.

Ce n'est que dans l'Atlantique et plus précisémment face à Tarfaya que des problèmes se posent du fait de la configuration respective de la côte marocaine et des îles Canaries. C'est ainsi qu'entre le Cap Guir et le Cap Juby la côte est concave de façon prononcée. Elle l'est moins entre le Ras Afkir (pointe Stafford) et le «faux Cap bojador»

On retrouve donc là une application précise des fameuses formules de la C.I.J. :

« La moindre déformation d'une côte est automatiquement amplifiée par la ligne d'équidistance dans ses conséquences pour la délimitation du plateau continental... Dans le cas des côtes concaves ou convexes si l'on applique la méthode de l'équidistance, on aboutit à des résultats d'autant plus déraisonnables que la déformation est considérable et que la zone à délimiter est éloignée de la côte... »

Toutes ces raisons font que la délimitation du plateau continental entre le Maroc et Tarfaya devra donc être faite de façon équitable d'autant plus que des permis de recherche pétrolière ont été accordés dans la région.

S'agissant de la législation interne marocaine sur cette question, il convient de rappeler que le Dahir du 21 juillet 1958 concernant la recherche des hydrocarbures (26) dispose dans son article 3 :

« Le plateau continental au sens du présent dahir, comprend le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes du territoire marocain, situées même en dehors de la zone de la mer territoriale jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou au-delà de cette limite jusqu'au point où la profondeur des eaux permet l'exploitation des gisements d'hydrocarbures des dites régions.

« Dans le cas où un même plateau continental est adjacent au territoire marocain et au territoire de deux ou plusieurs Etats dont les côtes lui font face, la délimitation du plateau continental est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale du Maroc et de chacun de ces Etats... »

Cette législation tout comme le Dahir du 2 mars 1973 ne peut être interprétée au niveau international que comme une mesure conservatoire. Il semble d'ailleurs que ce texte qui a le même âge que les critiquables conventions de Genève est en voie de révision.

Ainsi nous venons de voir que les positions marocaines en matière de délimitation sont conditionnées par leur environnement tant interne qu'international. La conjonction de ces deux facteurs a pour conséquence que le Maroc a fait progressivement son apprentissage du droit de la Mer et participe à ce qu'un auteur (27) appelle la politisation croissante du processus de prise de décision juridique... L'évolution très nette entre le dahir de 1958 et le décret du 21 juillet 1975 confirme cet apprentissage. Quant à la politisation s'il est inutile de relever de nouveau son existence, il convient néanmoins de rappeler qu'elle n'est pas à courte vue. Bien au contraire les positions du Maroc à la conférence sur le Droit de la Mer sont, comme nous l'avons vu, extrêmement souples et réalistes. Indépendamment des considérations étroites d'intérêt, notre pays essaye également dans le cadre des propositions qui lui sont propres (annexe n° 3) d'apporter

(26) Dahir n° 1-58-227 du 4 Moharram 1376 (21 juillet 1958) portant code de la recherche et de l'exploitation des gisements d'hydrocarbures.

(27) Voir l'article de Lévy à la R.G.D.I.P de 1975

sa contribution en vue de hâter la conclusion des négociations actuelles.

ANNEXE N° 1

Articles du T.N.C.O. relatifs à la délimitation

Article 15 : Délimitation de la Mer territoriale entre Etats qui se font face ou sont limitrophes :

« Lorsque les côtes de deux Etats se font face ou sont limitrophes aucun de ces Etats n'est en droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Le présent article ne s'applique cependant pas dans le cas où, en raison de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter la mer territoriale des deux Etats autrement qu'il n'est prévu dans le présent article. »

Article 74 : Délimitation de la zone économique exclusive entre Etats limitrophes ou qui se font face 1 : La délimitation de la zone économique exclusive entre Etats limitrophes ou qui se font face se fait par voie d'accord conformément à des principes équitables, en utilisant, le cas échéant, la ligne médiane ou la ligne d'équidistance, et compte tenu de tous les facteurs pertinents.

2°. Si aucun accord ne peut être atteint dans un délai raisonnable, les Etats intéressés ont recours aux procédures prévues dans la quinzième partie de la présente Convention.

3°. En attendant la conclusion d'un accord ou d'un règlement, les Etats intéressés prennent des arrangements provisoires, compte tenu des dispositions du paragraphe 1.

4°. Aux fins de la présente Convention, on entend par « la ligne médiane ou la ligne d'équidistance » la ligne dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir

desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des Etats.

5°. Lorsqu'un accord est en vigueur entre les Etats intéressés, les questions relatives à la délimitation de la zone économique exclusive sont réglées conformément aux dispositions de cet accord.

Article 83 : Délimitation du plateau continental entre Etats limitrophes ou qui se font face :

1° La délimitation du plateau continental entre Etats limitrophes ou se faisant face est effectuée par accord entre eux selon des principes équitables, moyennant l'emploi, le cas échéant, de la ligne médiane ou de la ligne d'équidistance et compte tenu de toutes les circonstances pertinentes.

2°. Si aucun accord ne peut être réalisé dans un délai raisonnable, les Etats intéressés ont recours aux procédures prévues dans la quinzième partie de la présente Convention.

3°. En attendant la conclusion d'un accord ou un règlement, les Etats intéressés prennent des arrangements provisoires, compte tenu des dispositions du paragraphe 1.

4°. Lorsqu'il existe un accord entre les Etats intéressés, les questions relatives à la délimitation du plateau continental sont réglées conformément aux dispositions de cet accord.

ANNEXE N° 2

Suggestion officieuse des pays partisans de l'équité (1er mai 1978): Algérie, Argentine, Bangladesh, Benin, Congo, Côte d'Ivoire, France, Irak, Irlande, jamahiria Arabe Libyenne, Kenya, Liberia, Madagascar, Mali, *Maroc*, Mauritanie, Nicaragua, Nigeria, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pologne, République Arabe Syrienne, République démocratique Somalienne, Roumanie, Sénégal, Turquie et Vénézuéla.

(Articles 74 et 83)

1°. La délimitation de la zone économique exclusive entre Etats limitrophes et/ou se faisant face se fait par voie d'accord, conformément à des principes équitables, compte tenu de tous les facteurs pertinents et en utilisant, le cas échéant, toutes méthodes permettant d'aboutir à une solution équitable.

2°. Si aucun accord ne peut être atteint dans un délai raisonnable, les Etats intéressés ont recours aux procédures de règlement des différends prévues dans la quinzième partie de la présente Convention ou à d'autres procédures convenues conformément à l'Article 33 de la Charte des Nations-Unies.

3°. En attendant la conclusion d'un accord ou d'un règlement, les Etats intéressés prennent des arrangements provisoires, compte tenu des dispositions du paragraphe 1.

4°. Lorsqu'un accord est en vigueur entre les Etats intéressés, les questions relatives à la délimitation de la zone économique exclusive sont réglées conformément aux dispositions de cet accord.

LE MAROC ET LE PROBLÈME DES ILES

Mohamed BEN ALLAL (*)

La conférence de Caracas sur le Droit de la Mer a permis entre autre de mettre en évidence les différences existant entre les « océans » et les Méditerranées (1). Cette distinction suppose un régime différentiel pour ces dernières, basé sur un accord entre les Etats riverains, particulièrement en ce qui concerne les problèmes de délimitation. La notion de Mer semi-fermée a été par ailleurs intimement liée à cette question, ainsi que celle des îles et des archipels (2).

La Méditerrannée par ses caractéristiques géographiques est une mer semi-fermée, d'où la nécessité d'un aménagement local des espaces marins par la conclusion d'un traité international régissant cette mer et respectant la souveraineté de chacun des Etats. C'est là, la position défendue constamment par le gouvernement italien

La notion de mer semi-fermée est considérée par certains comme une notion purement géographique et non pas comme « un concept traditionnel du droit international » (3). Il est vrai qu'en

---

(*) Maître de conférences à la faculté de droit de Casablanca.

(1) L'idée a été cependant lancée par l'Italie bien avant Caracas. Cf. les observations du gouvernement italien in Doc. ONU : A/AC/35/I/ ade /9 el CA. Colliard : « l'exploitation des ressources minérales » in « le fond des mers » ouvrage collectif, A Colin, Coll U2, 1971, p 93.

(2) La notion géographique de mer fermée ou semi-fermée désigne « un golf, un bassin ou une mer entourant deux ou plusieurs Etats et relié à la haute mer par un passage étroit ». Doc ONU : A/conf 62/W 28/ Part II, art 133.

(3) Cf. Déclaration de M. Queneudec (France) à la 38 ème séance de la deuxième commission de la conférence de Caracas. Doc. ONU A/conf 62/c2/SR 38 plo.

Méditerranée il n'y a pas encore une volonté d'appropriation collective des espaces marins capable de transformer le concept géographique de mer semi-fermée en un concept politique à l'exemple de la Mer Baltique (4). Les contentieux sont nombreux en effet en Méditerranée (5). Dans tous les cas c'est la délimitation du plateau continental, de la mer territoriale des îles qui est en cause. La Méditerranée occidentale n'y échappe pas et les problèmes y sont encore beaucoup plus complexes puisqu'il y existe des îles sous domination coloniale, particulièrement au large des côtes marocaines : les îles d'Alhuceimus, Chaffarines et l'îlot de Badis sont tellement contigus à la côte marocaine que nous pouvons reprendre l'expression « d'adhérence à la côte ». Ce terme a été utilisé par les juristes espagnols pour justifier la souveraineté espagnole sur les îles Canaries (6). Mais les problèmes ne peuvent être les mêmes au large de l'océan atlantique (entre les côtes marocaines du Sahara et les îles Canaries) et au large de la Mer Méditerranée. La contiguïté géographique des îles Canaries à la côte marocaine, la continuité géologique du plateau continental marocain sous la mer nécessitent de toute évidence une concertation hispano-marocaine.

I – LA CONTIGUÏTÉ GÉOGRAPHIQUE, LA CONTINUITÉ GÉOLOGIQUE ET L'ARCHIPEL CANARIEN :

Le Maroc est contigu à un archipel appartenant à un Etat qui n'est pas situé géographiquement dans l'Afrique du Nord-Ouest. Cette contiguïté est géographique, l'archipel canarien étant beaucoup plus proche du Maroc que d'un autre Etat (7). Cette continuité est géologique puisque le plateau continental marocain s'étend jusqu'à ces îles atlantiques.

A – La contiguïté géographique :

La contiguïté géographique des Iles Canaries a fait l'objet de controverses d'ordre juridique et historique qu'il convient d'analyser.

(4) La Déclaration sur le plateau continental de la Mer Baltique (Moscou le 28/10/1968) exclut tout Etat extérieur à la région voulant explorer ou exploiter les ressources de cette mer.

(5) Contentieux Gréco-Turque et Tuniso – Libyen.

(6) Cf. surtout Antonio Perez Voituriez : « Problemas juridicos internacionales de la conquista de Canarias », Universidad de la Laguna. Thèse, 1958, 296 p (Tenerife).

(7) Certains Etats ne semblent pas admettre cette évidence. Cf. l'intervention de M. BENNOUNA in cette revue.

1/ Controverses historiques et juridiques

Ces controverses ont opposé surtout espagnols et portugais. A partir de quelle date, et comment la souveraineté espagnole ou portugaise s'est-elle exercée sur les îles canaries ? A l'époque, le Royaume de Castille se considérait a priori maître de ces îles par la donation papale de 1344 partageant le Monde entre les puissances chrétiennes (8). Les portugais contestent la bulle papale, leurs premières incursions au large des Iles Canaries datent – selon eux de 1341. Ce qui est antérieur donc à la donation papale. Pour le Portugal il s'agit d'un droit de « découverte et aussi d'un droit qui trouve son origine dans la contiguïté ou proximité des îles Canaries au Cap Saint – Vincent au sud du Portugal (9). Au premier argument les espagnols opposent celui de l'occupation effective de ces îles, au second le fait que les îles Canaries font partie du Royaume de Castille par succession depuis la domination de la « Tangitania » par les vandales, c'est là la conception d'Alonso de Cartagena (10).

Pour les juristes espagnols contemporains, les auteurs anciens insistaient sur la notion de voisinage car c'était le meilleur moyen d'empêcher le Portugal d'avoir accès aux Canaries qui n'étaient pas encore occupées effectivement par Castille. La notion d'occupation effective « stricto sensu » pouvait être appliquée seulement à quelques îles (11). Ainsi Alonso de Cartagena combine le principe de l'occupation et le principe de la contiguïté pour conclure que « toute conquête justifie une nouvelle conquête ». D'où l'idée d'infériorité entre un Territoire principal et d'autres plus ou moins secondaires.

Rattacher les îles Canaries au continent africain comme le fait Alonso de Cartagena semble une idée interessante pour Voituriez. Cependant ce dernier préfère la notion de « adhérencia » en constatant que puisque la Tangitane appartient à l'Espagne les îles Canaries sont dans le même cas car elles lui sont « adhérées ». L'auteur conclut : « ici s'applique dans toute sa pureté, la théorie de la contiguïté, ou si on préfère employer la terminologie d'usage dans le cas des baies, le principe des limites naturelles et des dépendances (12).

(8) A. P. Voituriez. op-cit.

(9) A.P. Voituriez op. cit. p 88.

(10) Juriste espagnol du XV siècle. Il est à signaler que le différend hispano-portugais au sujet des Canaries a été réglé par le traité d'Alcacovas de 1479.

(11) A.P. Voituriez op. cit. p 101

(12) A.P. Voituriez op. cit p 112

2/ Appréciation critique :

La plupart des auteurs estimant que la notion de contiguïté utilisée par les puissances coloniales en matière d'appropriation de territoires sans maître, était invoquée quand ces derniers ne pouvaient se prévaloir de l'effectivité (13) Max Hubert admet ainsi que la contiguïté ne peut à elle seule conférer un titre juridique valable, (14) reconnaît quant à lui que la notion de contiguïté s'applique pour les Territoires insulaires. Ceux-ci peuvent être considérés naturellement comme dépendants des autres territoires insulaires ou continentaux (15). C'est ce que le gouvernement anglais a défendu comme argument pour faire valoir la proximité géographique des Minquiers et des Ecréhous des terres britanniques (16).

Les notions de contiguïté et de « adherencia » des juristes espagnols sont plus actuelles au moment où les Etats africains estiment qu'il est nécessaire de reconnaître l'appartenance de toutes les îles africaines à l'Afrique (17). Le décret marocain de 21 juillet 1975 règle en partie les problèmes relatifs aux eaux territoriales contiguës (18). Cependant il nous semble sans vouloir tirer des conclusions hâtives que des problèmes persistent dans cette région par suite de la décolonisation définitive du sud marocain. La notion de contiguïté géographique ici ne peut être simplement résolue par le tracé d'une ligne médiane (19). Par ailleurs cette notion rejoint celle de la continuité notamment en matière de délimitation du plateau continental.

B – Continuité géologique : (20)

Il convient de faire une distinction entre archipel appartenant à un état et état archipel avant d'analyser les problèmes posés par la détermination du plateau continental marocain.

---

(13) Cf. Nguyen Quoc. Dinh « Droit International Public » L.G.D.J. 1975 p 402. Ch. de Visscher « Problèmes de confins en Droit International » pp 12-35 et s

(14) Sentence Palmas, in A de la Pradelle « les grands cas de la jurisprudence internationale » p. 213

(15) Cité par A.P. Voituriez p 106.

(16) Cf. Ch de Visscher op. cit p 118 ; gross : « Mémoires Plaidoiries et Doc » Aff. des Minquiers et des Ecréhous » 1953.

(17) OUA. – Réunion des experts africains sur le Droit de la Mer. Addis Abeba 19-22 Décembre 1978.

(18) Cf. intervention de M SEFIANI in cette revue

(19) Les droits historiques marocains dans cette région, les richesses halieutiques et l'importance stratégique des îles Canaries représentent l'autre volet...

(20) Cf. pour plus de détails Ben Allal MOHAMED « le Maghreb et le Droit de la Mer », thèse, université de Nice 1976 p 124 et s et 258 et s.

1/ Archipel appartenant à un Etat et Etat archipel :

Les Iles Canaries forment deux provinces espagnoles dans l'Océan Atlantique distantes de 60 milles de Tarfaya. Elles sont considérées traditionnellement comme un archipel (21). Le Droit International -en gestation définit cette caractéristique comme un ensemble d'îles, y compris des parties d'îles, les eaux attenantes et autres éléments naturels qui ont les uns avec les autres des rapports si étroits que ces îles, eaux et autres éléments naturels forment intrinséquement un tout géographique, économique et politique ou ont historiquement été considérés comme tel (22).

Aux différentes conférences internationales sur le Droit de la Mer, le Maroc a été pour la reconnaissance de droits étendus aux Archipels conformément à la position africaine et à celle du groupe des 77. Les pays africains dont le Maroc ne semblent pas disposés à attribuer les mêmes droits pour les Etats-archipels et pour les archipels ou îles appartenant à un Etat ; celà plus particulièrement si ces archipels ou ces îles sont très éloignés de ce dernier Etat.

2/ Délimitation du plateau continental :

L'adoption d'une zone économique de 200 milles posera un problème complexe relatif aux espaces marins entre les côtes marocaines et les Canaries car il est nécessaire de délimiter le plateau continental (23). La législation marocaine actuelle qui se réfère à l'article 6 de la convention de Genève de 1958 sur le plateau continental n'est plus appliquée. Depuis plusieurs années le Maroc octroie des permis de recherche pétrolière en mer en se fondant sur la continuité de son Territoire terrestre sous les flots (24). L'Espagne conteste cette conception marocaine. Elle a fait quelques observations au sujet des permis « off-shore » dont bénéficient des entreprises agréées par l'Etat marocain au large de Tarfaya, près des îles Canaries. Elle prétend

(21) Cf. Encyclopedia Americana, U. V. Am corp. 1962 p 488 les 60 milles correspondent à 115 Km mesurés entre l'île de Fuenteventum (Canaries) et cap Juby (Maroc). Cf. aussi Encyclopedia Universal Ilustrada, Tf XI E. Calpe S.A. 1958 p 26 et J.V Valenti « geografia de España » Vf II Ed. Danae SA IIème ed. 1972 p 439.

(22) ONU ; III conf. sur le Droit de la Mer. Texte unique de négociation (officieux) 2e commission art. 117 alinéa b et a/conf 62/W/310 et add I p 12.

(23) Cf. pour les raisons qui ont poussé à l'adoption des 70 milles D. Bardonnel et J. Canoz « Les Etats de l'Afrique de l'Ouest et le Droit International des pêches maritimes », AFDI 1973 p 837-874.

(24) Ibid.

qu'une « bonne partie des permis... est plus proche des côtes de l'île de Lanzarote (Canaries) que de la côte marocaine » (25).

Pour la législation espagnole, les permis de recherche en mer, englobent la plate-forme continentale conformément à la convention de Genève du 26 avril 1958 « sans autre limite que les possibilités futures de la technologie off-shore » (26). La Cour Internationale de Justice a, dans son arrêt sur le plateau continental de la Mer du Nord du 20 février 1969 écarté l'application dans tous les cas de la règle de l'équidistance (27). Le professeur Ch. de Visscher estimant à ce sujet que « le titre que le droit international reconnaît ipso jure sur certaines zones sous-marines procède non de ce qu'elles peuvent en fait être plus proches des côtes, mais de ce qu'elles constituent véritablement le prolongement de territoire de l'Etat riverain » (28). Cette affirmation de la doctrine va dans le sens de l'attitude prise par le B.R.P.M., pour les derniers permis accordés au large du Sahara (29).

II – L'EXPANSIONNISME COLONIAL, LA NOTION D'« ADHÉRENCE » ET LES ÎLES MÉDITERRANÉENES :

La notion d'adjacence est beaucoup plus juridique et beaucoup plus juste si nous nous tenons au Droit classique de la mer. Mais elle peut signifier simplement un voisinage, une proximité, une contiguïté. Les présides mineurs (notamment dans le cas d'Alhucemas et de Badis) sont tellement proches des côtes marocaines (de l'ordre de dizaines de mètres) qu'ils sont littéralement collés au rivage. Les îles Chaffarines sont à peine distantes de deux kilomètres du cap d'eau au large des côtes marocaines.

(25) Petrole – Informations n°. 1340 du 31 janvier – 16 février 1975 p 21 Il faut remarquer qu'une grande partie des permis de recherche d'Hydrocarbures en mer, octroyés par le Maroc englobent des zones correspondant ou dépassant dans certains secteurs, la zone de pêche actuelle.

(26) In « petrole – Informations » n° 1323 du 19 juillet 1974 p 2..

(27) La CIJ constate que « l'emploi de cette méthode peut dans certains cas aboutir à des résultats de prime abord extraordinaires, anormaux ou déraisonnable » et par ailleurs : « ... à aucun moment on n'a considéré que la notion d'équidistance soit liée de façon inhérente et nécessaire à la doctrine du plateau continental » cit F. Eustache « L'affaire du plateau continental de la Mer du Nord devant la CIJ » IN R.G.D.J. 8, 1970 p 609 et 611.

(28) Ch. De Visscher : « Problèmes de confins en Droit International public » Ed. A. Pedone, Paris 1969, p 153. Cette notion de continuité se retrouve aussi dans le texte de négociation composite officieux Doc A/conf/62/W 210 et Add 1 p 17.

(29) Cf. l'intervention de M.KANOUNI, in cette revue.

A – « Adhérence » et difficulté d'exercice d'une compétence :

Les îles marocaines occupées par l'Espagne sont par ordre d'importance les îles Chaffarines, les îles d'Alhuceima, Badis (ou Velez de la gomera). Les îles Chaffarines et les îles d'Alhuceima sont formées chacune de trois îles : Iuzinet Al Mou'tamar (île congreso) Iuzint Al Malik (île del Mey) Isabel II, pour les premières. Ile de terre, île de Mer et îles Alhuceimas pour les secondes.

L'histoire de l'occupation de ces îles relève de l'expansionnisme colonial entrepris surtout à partir du XIV siècle par l'Espagne et le Portugal. Par ailleurs le Pape Alexandre VI par la Bulle de 1494 donne des « droits de conquête » à l'Espagne sur le « Royaume de Tlemcen » et au Portugal sur « le Royaume de Fez ». Mais selon les historiens expagnols, Velez de la gommera conquiert Badis, ilôt au large de la Tribu de Beni Itef (nif) le 13 juillet 1508 et devance ainsi les portugais (30). Les raisons invoquées par ces historiens se réfèrent à la « pirarterie barbaresque » ou aux corsaires berbères « qui rendaient dangereuse la navigation dans la Méditerranée occidentale » surtout dans les parages du Détroit de gibraltar (31).

Les historiens reconnaissent que cette « piraterie barbaresque » a joué un rôle important pour la défense des côtes marocaines en Méditerranée et au large de la côte atlantique. Elle était une réaction contre le monopole commercial détenu par l'Espagne et le Portugal au large des côtes de la Méditerranée occidentale (32) et du Sahara marocain (33).

La cession forcée des îles Alhuceimas aux espagnols et l'occupation par ces derniers des Iles Chaffarines en 1874 répondent à leur besoin d'installer des points de surveillance militaire sur la côte marocaine en attendant l'occupation de cette côte elle-même à peine éloignée de quelques mètres (34).

Il convient maintenant d'analyser comment malgré l'« adhérence » de ces îles au continent, le législateur espagnol a pu

(30) L'ilôt fut perdu par les espagnols, conquis par les portugais repris par les marocains et enfin reconquis par Pedro Navarro capitaine espagnol cf. Diccionario Historico, Madrid 1956 tome II 1393 et s. ainsi que Lazrak « le contentieux territorial entre le Maroc et l'Espagne » Ed. Dar El Kitab Casablanca, p 108. Mais il faut attendre l'accord hispano-portugais du 18 septembre 1509 pour que toute revendication portugaise cesse.

(31) Cf. Diccionario Historico op. cit Tome II p 1394. Il est specifié... « pues el peligro que para el trafico se ponia el Penon en mano de los moros hacia necesaria su conquista ».

(32) Cf. A LAROUI, « L'histoire du Maghreb », Maspéro Paris 1970 p. 217.

(33) CF. A.R. de Armas « Piraterias y ataques navales contra las Islas Canarias » T.I. et II, Consj. Sup. de Invs. Cientif. Instit. J. Zurita, Madrid 1947, 715 p et p 830.

(34) Cf. LAZRAK op. cit p 108

leur étendre les lois et règlements en matière de police et surtout dans le domaine maritime. Cette extension semble impossible particulièrement pour les textes de 1760 (35), 1874 (36) ; 1925 (37) et 1967 (38)... etc. Par ailleurs les îles Chaffarines, Alhuceimas Penon et Velez de la Gomera font partie de la « province maritime » de Melilla distante de plusieurs dizaines de milles (39).

Il convient de se demander si ces présides mineurs ont des espaces maritimes propres. Dans le passé les Juristes espagnols ont prétendu dans le cas d'Ifni que l'Espagne avait des droits historiques sur les côtes marocaines et qu'elle désirait les maintenir (40).

Dans ce cas pouvons-nous conclure que l'impossibilité matérielle d'exercice d'une compétence (par la trop grande proximité des côtes marocaines) peut-être remplacée par l'invocation de droits historiques ? Pour certains auteurs les titres historiques qu'un Etat peut acquerir au large des côtes d'un autre Etat, sont mis en évidence « d'une part par leur caractère exceptionnel ou dérogatoire au droit commun, d'autre part, par un usage prolongé et paisible sans obstacles de la part d'autres Etats » (41). Or si ces caractéristiques ont été observées sur le littoral marocain, elles ne l'ont été que sous l'effet des traités inégaux fruit de l'expansionnisme colonial des puissances de la Méditerranée Nord occidentale.

L'U.R.S.S. semble aller dans le sens de ce raisonnement. Elle ne reconnaît pas, en effet, d'eaux territoriales propres aux présides majeurs et particulièrement pour Melilla (42). Il est indéniable que le décret du 21 juillet 1975 ne vient que confirmer un état de fait existant depuis toujours à savoir l'absence d'eaux territoriales espagnoles également autour des présides mineurs. En effet ni le traité hispano-marocain de Tetouan de 1860 ni la conférence d'Aljeciras en 1906 n'avaient abordé ce problème (43). Les autorités du Protectorat espa-

(35) Real Cedula du 17/12/1760 délimitant les eaux territoriales esp. op. cit in Aranzudi.

(36) Orden du 5/10/1874 étendant les eaux territoriales esp à 6 milles op. cit

(37) Real decreto du 15/12/1925, infractions et peines correspondantes en cas de violation des eaux territoriales, op. cit in Aranzudi.

(38) Loi espagnole du 8 avril 1957 extension des eaux territoriales. Texte in R.G.D.I.P. 1967 p. 844.

(39) Decret du 22 mars 1946 op. cit in Aranzudi

(40) Cf. LAZRAK op cit p. 204.

(41) Ch. de Vissher. « Problèmes de confins en Droit International Public » Paris Ed A Pedone 1969 p. 128.

(42) Cf. Pedro Carreño, « ¿Pero Tenemos donde pescar ? », in Sabado grufico n° 1186 du 10 mars 1979, Madrid, p. 8.

(43) Cf. P. Carreño op. cit

gnol du Nord n'y avaient pas fait référence et le dahir du 21 juillet 1958 sur l'exercice de la pêche au large de la zone ignore cette question (44).

*

* *

La décolonisation territoriale ardemment désirée par les Etats du Tiers-Monde à partir des années 1960 et son prolongement, la décolonisation maritime les ont amenés à se doter d'une législation qui bientôt va se trouver en conflit avec celle de l'ancienne puissance. La réunion des conférences de Genève de 1958 et 1960 de Caracas etc ont permis malgré tout une concertation sur les différentes questions de la Mer et particulièrement la question des îles, pour lesquelles certains Etats dont le Maroc ont fait appel a la notion d'adjacence.

B –L'adjacence et les îles sous domination étrangère.

Le nouveau droit de la Mer est pour une extension modérée des espaces marins attenants aux îles. Dans le passé les conventions de Genève de 1958 et 1960 prévoyaient que la mer territoriale des îles était mesurée conformément aux dispositions applicables à la mer territoriale des continents (45) Le plateau continental désigne aussi le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines qui sont adjacentes aux côtes des îles (46).

L'application de ces conventions avait posé des problèmes délicats au Maroc et à l'Espagne étant entendu que Badis, Iles d'Alhucemas et les Iles Chaffarines sont des éminences du plateau continental marocain et sont entourées par les eaux territoriales marocaines (47).

Au Maghreb c'est l'Etat Tunisien qui est le premier à contester les clauses des conventions de Genève relatives aux îles. Pour la Tunisie en effet, du fait de leur position géographique, les îles présentent des caractéristiques différentes. Certaines îles sont en butte « à de nombreuses contestations du fait de la situation politique ou juridique ». Il faut également tenir compte de la présence ou de l'absence

(44) in B.O.M. (zone Nord) n° 32 du 17 août 1958, p. 978. Il faut signaler que le dahir du 28 juillet 1927 (zone nord) n'avait rien prévu non plus, in B.O.M. du 25 mars 1928 ainsi que Aranzudi : « Diccionario de legislació » 1951 Tome XII parag : 14.880 p. 674.

(45) Convention de Genève sur la MT et la AL art 10

(46) Convention de Genève sur le plateau continental art 1 alinéa b

(47) Ch. de Visscher considère « qu'une île située dans la mer territoriale d'un état relève de plein droit de sa souveraineté » in problèmes des confins en Droit International public op. cit p. 116.

de population etc (48). D'où la nécessité des limites aux droits des Etats continentaux, ainsi que celle de l'accord inter-étatique préalable à toute délimitation.

Un projet d'articles sur le régime des îles est présenté par 14 Etats dont le Maroc à la conférence de Caracas (49). Ce texte avait pour ambition de traiter de l'ensemble de la question des îles. Une définition des diverses catégories d'étendues naturelles de terre (Ile, Ilôt) et de simple élévation de terre, (rocher, haut-fond de courant) est donnée (50). Ce projet se voulait un complément à la convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë.

Toutes les étendues énumérées sont considérées comme adjacentes ou non adjacentes selon leur situation géographique par rapport aux côtes de l'Etat auquel elles appartiennent (51). Leur éloignement ne permet pas à l'Etat côtier qui y exerce sa souveraineté ou son contrôle, de revendiquer la juridiction sur l'espace marin les entourant (52). Pour délimiter les espaces marins des îles, il faut tenir compte de « facteurs pertinents » (53). Seule la proximité des îles, ilôts, rochers etc des côtes de l'Etat riverain permet d'appliquer pour ces élévations les mêmes lignes de base que celles applicables à cet Etat.

Pour l'ensemble des auteurs de ce projet y compris le Maroc, les îles soumises à un régime colonial ne peuvent bénéficier des stipulations prévues (54). La sixième session de la troisième conférence de l'ONU sur le droit de la Mer a vu la rédaction d'un projet allant dans le même sens (55).

L'adhérence des présides mineurs au plateau continental marocain et à la côte marocaine et leur occupation manu militari dans le passé justifie leur marocanité. Au large des côtes atlantiques, la proximité des îles Canaries pose un double problème relatif à « l'africanité » des îles (56) et à la notion d'archipel.

(48) Déclaration de Mr Fayache (Tunisie) à la 58e séance du sous-comité du comité du fonds des mers. Doc ONU : A/ AC 138 / S C II /SR 58 p 11.

(49) Doc ONU : A/ conf 62/ C2/L62 Rev 1 note 158 p. 256.

(50) Idem.

(51) Idem art 1 alinéa 5 et 6

(52) C'est le cas donc pour l'Espagne et les présides mineurs

(53) Cf. conférence de Caracas : projet A/ conf 62/C2/L.98.

(54) Cf. Doc ONU A/conf 62 /C2 /L62 /Ref 1 art 5

(55) Cf. Doc ONU A/ conf 62/ C2/ L96 du 11 juillet 1977 in III conf. de l'ONU sur le Droit de la Mer. Doc Off ; volume VII p. 87.

(56) A la réunion des experts africains sur le Droit de la Mer (Addis Abeba 19-22 Décembre 1978) « une délégation a proposé de compléter le paragraphe 5 de la déclaration de l'OUA sur les questions relatives au Droit de la Mer par un paragraphe allant dans le sens d'une réaffirmation de l'appartenance de toutes les îles sous domination étrangère qu'elles soient habitées ou non à l'Afrique ». Il est entendu que dans ce cas et si nous reprenons le raisonnement des juristes espagnols c'est le Maroc qui est au premier chef concerné.

LES POSITIONS DU MAROC CONCERNANT LA QUESTION DES DETROITS

A. AHMADY (*)

La présente étude touche à un problème particulièrement délicat, d'autant plus que ce problème, celui de la définition du régime des détroits, s'inscrit dans le cadre des différentes prises de position qui ont été celles du Maroc indépendant en la matière.

Le Maroc, géographiquement, a été favorisé par la nature avec un littoral qui en fait aussi bien un riverain de la Méditerranée qu'un pays ouvert sur l'océan Atlantique (1).

Cependant, et il faut le remarquer de suite, cette situation positive pour la communication avec l'extérieur est également lourde de responsabilité et pèse sérieusement sur les relations que ce pays noue avec le reste du monde.

En effet, la façade maritime marocaine donnant sur la Mer Méditerranée surplombe, à son extrémité occidentale, un couloir marin fort étroit : le détroit de Gibraltar.

Ce détroit, bordé au nord par la colonie britannique, enclavée en territoire ibérique, (2) est limité au sud par la rive marocaine dont une partie est encore sous domination espagnole (Ceuta) (3).

(*) Enseignant à la faculté de droit de Casablanca.

(1) Cf, pour davantage de détails, la thèse de M. BENALLAL « Le Maghreb et le Droit de la Mer » soutenue à l'Université de Nice le 2 Juillet 1976.

(2) Le Rocher de Gibraltar a été occupé en 1704 et cédé officiellement à la G.B. en 1713 suite aux traités d'UTRECH – Cf à ce sujet le petit livre de B. LARSONNEUR « Histoire de Gibraltar » coll. que Sais-je n° 674, ainsi que les 2 livres rouges espagnols édités en 1967 et 1969.

(3) Cf Octave MARAIS in « les presides au Maroc et Ifni » R.F.S.P. 1968. Cf aussi R. REZETTE in « les Enclaves espagnoles au Maroc » – Nouvelles Editions latines– 1976.

Seule ouverture sur l'océan atlantique, cette passe d'eau est un passage des plus importants tant sur le plan commercial (quelques 65 passages quotidiens (4)) qu'en matière militaire (5). Sa valeur stratégique ne fait aucun doute, chose qui contribue à expliquer, sans le justifier, le statut colonial de ses rives ainsi que la responsabilité qui est celle des deux riverains.

Cependant et si l'Espagne, jusqu'à des temps relativement récents, s'efforçait d'exercer un contrôle politique effectif sur tout passage (6), le Maroc quant à lui, s'est toujours caractérisé par une certaine modération depuis que les derniers soldats de l'Islam se furent retirés d'Andalousie à l'exception de quelques épisodes dits de piraterie qui ne firent pas long feu (7).

Indépendant, le Maroc, sans prétendre contrôler peu ou prou le détroit de Gibraltar, (malgré les avances de l'Espagne (8)), n'a jamais cessé de déclarer les eaux formant le détroit comme étant de juridiction nationale partagée avec le voisin du nord suivant une ligne médiane (9).

Aussi, tant à Genève en 1958 et en 1960 que dans le cadre des travaux du Comité des fonds marins (10) et ceux de la 3ème Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer, le gouvernement marocain ne s'est-il point départi de sa position, constante et continue, rejetant toute existence d'un couloir de haute mer dans les limites du Détroit (11). Ceci étant, il est fondamental de rappeler que cette posi

(4) Thèse de M. BEN ALLAL op. cité p. 98.

(5) Aspects généraux et historiques. Cf. B. LARSONNEUR op. cité. Voir aussi la situation stratégique telle que vue par l'Espagne, A. GUITIAN in « La valorisation de Ceuta et Melilla » Revue AFRICA – Juillet 1965

(6) l'exemple du Mermaid est encore là pour l'attester.

(7) Cf. A. LAROUI « Histoire du Maghreb » un essai de synthèse – Maspéro, série « Textes à l'appui » 1970

(8) Notamment au lendemain de la visite du Ministre espagnol des Affaires étrangères, LOPEZ BRAVO, à Rabat du 12 au 15 Mars 1971. Cf communiqué commun publié à l'issue de cette visite.

(9) Cf. Le Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 Moharram 1893 (2 Mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusives marocaines (art. 2e).

(10) Cf. Doc. A/Conf. 19/C1/L2/Rev. 1 Genève 1958 par lequel le Maroc préconisait déjà, une largeur de 12 milles marins pour la Mer Territoriale. Document appuyé, en qualité de coauteurs, par l'Arabie Séoudite, l'Ethiopie, le Ghana, la Guinée, l'Indonésie, l'Iran, l'Irak, la Jordanie, le Liban, la Lybie, le Mexique, les Philippines, le Soudan, la Tunisie, la République Arabe Unie, le Vénézuela et le Yémen

Cf. également le projet d'articles A/AL 188/SC II/L18 présenté au sous comité II du comité des fonds marins le 27 Mars 1973 par Chypre, Indonésie, Espagne, Grèce, Malaisie, Maroc, Philippines et Yémen

(11) Cf. Document A/ Conf 62/C2/L16 du 22 Juillet 1974 présenté par le Maroc, Oman et le Yémen

tion a d'abord été enregistrée au moment des pourparlers et négociations relatifs à la largeur de la Mer Territoriale, le Maroc ayant toujours été partisan d'un territoire maritime national étendu sur 12 milles marins (12).

Aujourd'hui, si la question de la largeur de la Mer Territoriale revient à l'ordre du jour, le problème prend d'autres proportions à partir du moment où les gouvernements représentés à l'O.N.U. considèrent que non seulement tous les aspects du Droit de la Mer, étant liés, doivent être débattus et résolus sans exclusive (13) mais que, aussi, pour la plupart d'entre eux (14), la question particulière concernant le régime des droits internationaux doit être détachée de celle relative à la Mer Territoriale et traitée selon des mesures et des critères spécifiques.

Dès lors, le Maroc se voit confronté à un problème qu'il n'a apprécié que de façon indirecte aux conférences de 1958 et 1960.

Désormais le régime du détroit de Gibraltar est un dossier supplémentaire dont la diplomatie marocaine s'est vue saisir et à l'instruction duquel elle a été appelée à collaborer.

Le Maroc a eu, de fait, à déterminer et défendre sa position en cette matière suivant les règles de ce que d'aucuns qualifient de « Diplomatie Parlementaire » (15) et qui trouve son expression dans cette 3eme Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer

Notons que le Maroc, à ce sujet, a, dès le départ, inscrit son action dans trois catégories de pays : ceux riverains de détroits, ceux appartenant au groupe arabo-africain et enfin, ceux, plus nombreux, composant le groupe des « 77 » (16).

Compte tenu de cette situation composite des sources d'inspiration de la participation du Maroc à cette conférence, sa position en matière de détroits, tout en s'efforçant d'obéir à des critères intangibles, aura été, en définitive, très nuancée et subira d'autant plus les effets de l'évolution des relations de ce pays avec l'Espagne, que cette dernière est taxée de puissance coloniale et que le Maroc, par le biais

(12) Cf. note (10).

(13) Cf. Résolution 2750/25 du 17/12/70.

(14) Et en tête de liste l'URSS, les USA, la G.B., la France ...

(15) Le mot est du chef de la délégation marocaine auprès de la 3ème Conférence sur le Droit de la Mer. Cf. son intervention devant la 2ème commission de la Conférence lors de la session de Genève du 17 Mars au 10 Mai 1975 et dont le compte rendu a été donné dans le volume IV des compte-rendus de séances p. 77-78.

(16) Le Maroc a en effet participé à plusieurs réunions en marge de la Conférence dans le but d'arrêter des positions communes concernant ces groupes de pays et notamment le groupe africain et le groupe arabe.

même de la redéfinition du Droit de la Mer, souhaite le concours des autres Nations dans son entreprise libératrice et dans sa politique de défense de son intégrité territoriale (17).
C'est donc tout le cheminement de la position marocaine eu égard au régime des détroits que nous allons suivre en essayant d'expliciter autant que possible les motifs politiques aussi bien que les faits objectifs qui ont influencé cette position soit dans un sens, soit dans l'autre.

Le Maroc, ayant fait sien le régime du passage inoffensif, aura tôt fait d'accéder à la volonté des grandes puissances de maintenir les détroits ouverts et soustraits au contrôle des riverains. Y a t il, donc, plusieurs positions ou bien une seule qui aura subi une évolution substantielle ? c'est ce que nous tâcherons d'analyser en nous orientant dans deux directions, celle du régime du passage inoffensif prôné et défendu par le Maroc (I) et celle de l'acceptation, par ce même pays, d'un statut plus ouvert et détaché de la Mer Territoriale et que les grandes puissances n'ont cessé de préconiser (II).

I – LE MAROC ET LE CONCEPT DU PASSAGE INOFFENSIF « UNE DIALECTIQUE CONSTRUCTIVE » À ÉTABLIR ENTRE LES INTÉRÊTS DES RIVERAINS ET CEUX DE LA NAVIGATION INTERNATIONALE

Le Maroc, participant aux travaux du Comité des utilisations pacifiques des fonds marins (18), a clairement défini sa position en matière de détroits en se déclarant acquis au régime du passage inoffensif tel que constaté par La C.I.J. (19) et consacré, de façon écrite et solennelle, par les textes de Genève en 1958.

Cette attitude se veut conforme à la pratique des Etats (A) et est inscrite dans le cadre d'une entreprise de clarification et de reformulation des conditions d'application de ce régime qui devrait rester inchangé quant au fonds (*B*).

A – Le régime du passage innoffensif : Un régime traditionnel consacré par la pratique internationale

Pour la délégation marocaine auprès de la 8eme Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le problème du transit par les

(17) Cf. intervention du chef de la délégation marocaine à Genève en 1975 op. cit.
(18) Cf. note (10)
(19) Affaire du détroit de Corfou, Arrêt sur le fond. Cf. Recueil des Arrêts de la C.I.J. 1949

détroits est, en fait assez simple à présenter : un droit est reconnu aux Etats utilisateurs « conformément aux conventions internationales ... et au principe du passage inoffensif tel qu'il est reconnu et défini par le Droit international ...» (20). Le fait à relever , fondamental au regard du Maroc, est le suivant : si « le droit du transit n'est contesté ni dans la pratique ni au plan des principes ... aucun droit n'est valide si son exercice donne lieu à des abus ...» (20 bis). De fait, la participation active du Maroc aux travaux tant de la Conférence que du Comité des fonds marins, aura consisté dans un premier temps à suggérer, d'un côté, que la reconduction du régime prévu par la Convention de Genève sur la Mer Territoriale et, de l'autre côté, la limitation de certains abus, hérités de l'ère coloniale et qui confondent les droits souverains que, normalement, les pays riverains devraient être appelés à exercer.

a) La position du Maroc, fidèle à l'esprit de Genève 1958

Durant les sessions du Comité des utilisations pacifiques des fonds marins, une divergence très nette a marqué, déjà, les vues des délégations des superpuissances et celles des représentants des pays à détroits tel que le Maroc.

Si l'on fait observer, lors d'une des dernières sessions dudit comité que « le passage inoffensif dans les détroits utilisés pour la navigation internationale, tel qu'il est reconnu et réglementé à présent concernant diverses catégories de navires, conciliait parfaitement, d'une part la souveraineté et la protection des intérêts des Etats riverains ... et d'autre part les intérêts de la navigation ...» (21), l'on n'a pas manqué, par ailleurs, de déclarer que « dans l'intérêt de la navigation internationale, la liberté de transit au travers et au dessus des détroits ... s'imposait parce que le régime du passage inoffensif pourrait prêter à des interprétations diverses et n'offrirait peut-être pas toutes les garanties nécessaires ... » (22).

Inutile de rappeler que cette seconde vision des choses puise son inspiration de la réalité même de la largeur territoriale dont l'extension jusqu'à un minimum de 12 milles marins entraîne, ipso facto, dans son sillage, un nombre substantiel de voies d'eau, jusqu'alors considérées comme « couloirs de haute mer » (23).

(20) Déclaration de M. El KOHEN devant la 2ème commission de la Conférence Doc. off. Vol. I. Compte rendu analytique des séances – Caracas 20 Juin 1974 au 29/8/74 p. 201 et 202.

(21) Rapport du Comité des fonds, A.G. Doc. off. 27ème session Sup. 21 (A/8721) p. 45-46.

(22) Idem.

(23) Cf. D. MOMTAZ in « la question des détroits à la 3ème Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer « AFDI 1974 p. 841 et s.

Et c'est ainsi que si les grandes puissances par le biais de projets d'articles tels que le L 3 (britannique) et le L 11 (U.R.S.S. et satellites) présentés à la 3ème Conférence sur le Droit de la Mer (24) essaient de retirer d'une main ce qu'elles accordent de l'autre, en ce sens que l'élargissement de la juridiction nationale sur des détroits compris dans les limites des 12 milles marins, serait de pure forme, le régime de la liberté de transit aérien et maritime devant prévaloir dans ces espaces, la délégation marocaine, coauteur d'un projet L 16 (25) rejette la dualité des régimes dans la Mer Territoriale et combat la « compartimentation » de cette dernière en déclarant le régime du passage inoffensif seul garant des intérêts des riverains aussi bien que des usagers.

Pour la délégation marocaine, du moins jusqu'à la session de Caracas de l'été 1974, la souveraineté reconnue à l'Etat riverain sur l'espace marin attenant à son territoire terrestre, entraîne nécessairement l'usage des prérogatives découlant des principes mêmes de la notion de souveraineté. Néanmoins et s'inscrivant dans l'esprit des codifications de 1958, la délégation marocaine reconnaît l'obligation de non suspension du transit par les détroits (26).

D'ailleurs cette position n'est qu'une suite logique et conforme à la législation marocaine en matière de transit par la Mer Territoriale. Le Maroc ne venait-il pas d'adopter un dahir portant loi relatif aux limites des « eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines » qui stipule dans son article 3ème que « ... le droit de transit par les eaux territoriales ... et celui de les survoler sont accordés selon les conditions stipulées par les conventions internationales auxquelles le Maroc est partie et conformément au principe du « passage inoffensif » tel qu'il est reconnu et défini par le droit international » (27).

De plus, le projet L 16 lui-même s'inspire directement d'un projet à auteurs encore plus nombreux (28), présenté devant le Comité des fonds marins et dont le préambule précisait :

« (1) La navigation dans la Mer Territoriale et dans les détroits servant à la navigation internationale doit être considérée comme un tout car les détroits en question font partie de la Mer Territoriale... » (29).

(24) Documents A/Conf 62/C.2/L3 et A/Conf 62/C.2/L11.

(25) Document A/Conf 62/L16.

(26) Cf. article 22 al. 2 du document L 16.

(27) Dahir précité, cont. notre (9).

(28) Document précité également, voir note (10).

(29) Préambule reproduit dans le rapport A.G. Doc. off. 28ème session, sup. 21 A 9021 du Comité des fonds marins p. 8 et 9.

Le projet en question, considéré à juste titre, fidèle à la convention de 58 (30), entend corriger celle-ci en tenant compte « des réalités économiques et des progrès scientifiques et techniques réalisés au cours des dernières années ... » (point 4 au préambule) et se réfère expressément à cet instrument conventionnel aux « insuffisances » duquel il entend remédier, « en particulier à celles qui ont trait au passage de navires de guerre dans la Mer Territoriale, y compris les détroits » (point 5 du préambule).

Le Maroc, alors, considérait le moment venu d'affirmer l'autorité légitime du riverain dans son espace marin coïncidant avec le détroit, autorité dont les germes apparaissent déjà en 1958.

b) Le Maroc entend lever les séquelles coloniales du début du siècle.

Si pour d'aucuns, « une conception du passage inoffensif plus favorable à l'exercice de la compétence territoriale constitue une manifestation renforcée du nationalisme maritime » (31), le Maroc, pour sa part, en s'attachant à ce principe, cherche par ce biais à reposer le problème du transit par le détroit de Gibraltar dans ses vraies dimensions et s'emploie à rappeler que l'anarchie qui y sévit sous prétexte de liberté de passage, tire son essence non pas d'une pratique internationale normalement et pacifiquement établie, mais d'un acte colonial remontant au début du 20ème siècle et trouvant son expression dans les accords franco-britannique et franco-espagnol de 1904 et franco-espagnol de 1912 (32).

Sans avoir à analyser les actes en question, chose qui alourdirait sérieusement notre étude, sachons que la délégation marocaine s'est trouvée confrontée, à ce sujet, à deux séries de problèmes.

L'un, posé par les puissances signataires de ces instruments à caractère colonial, moins l'Espagne, consistait à rejeter toute idée de contrôle des riverains du détroit de Gibraltar en ce sens que l'un des riverains précisément était signataire et donc devait souscrire aux obligations en découlant. L'Espagne, en l'occurence, était « juridiquement en position de faiblesse pour soutenir le principe du passage

30 Cf. « International Straits » par DONAT PHARAND – The Law of the Sea – Tessalonique 1977, p. 75.

31 Cf. « Les Etats et la Mer », le Nationalisme maritime.
L. LUCCHINI et M.VOELCKEL N.E.D. Documentation française n° 4451-2 du 10 Janvier 1978 p. 340.

32 Cf. intervention du chef de la délégation marocaine op. cité

inoffensif ... du fait des accords ... de 1904 et de 1912 qui stipulaient la liberté de navigation et qui lui étaient opposables ... » (33).

Or, dans cet ordre d'idées, le Maroc avait toute latitude pour dénoncer le régime actuel du détroit de Gibraltar dans la mesure où non seulement la territorialité des eaux qui coulent par cette bande de mer invoquait le principe du passage inoffensif en sa faveur, d'autant plus que les textes de 1958 vont dans ce sens, mais aussi et surtout parce que ce pays n'était nullement lié par des accords coloniaux qui violaient son intégrité et qui, de surcroît, avaient été élaborés en dehors de lui.

Chose qui explique, par ailleurs que l'Espagne se soit rapprochée du Maroc à ce sujet et ait tenté d'en faire son « meilleur allié dans le soutien (du passage inoffensif) qui sauvegarderait ... ses droits de souveraineté sur la rive européenne du détroit, comme (il) permettrait au Maroc de sauvegarder ... ses droits de souveraineté sur la rive africaine du détroit » (34).

Néanmoins, des puissances non signataires de ces actes et à leur tête l'URSS ont soutenu que si les actes en question doivent être dénoncés du fait de leur nature coloniale, il n'empêche qu'ils ont fini par créer une liberté coutumière de transit par le détroit de Gibraltar et que la question devrait être analysée sous cet éclairage ... Cette manière de voir les choses sa pratiquement indigné le chef de la délégation marocaine qui a invité les participants à se poser la question de savoir ce que valait « une prétendue règle de coutume internationale instaurée en l'absence des principaux intéressés et ne bénéficiant pas, par conséquent, de l'universalité de « l'Opinio necessitatis » et a enchaîné, en remarquant que « beaucoup de pays riverains de détroits (dont le Maroc) s'ils n'étaient du 19ème siècle et à l'aube troublée du 20ème siècle que des objets opprimés du droit international, sont aujourd'hui des sujets de droit international et, comme tels, ont droit maintenant, à plus de considération pour leur sécurité et leurs intérêts nationaux et étatiques ... (35).

Le Maroc, ayant rappelé l'origine coloniale du régime actuel du détroit tient à préciser que cela n'empêchait aucunement la discussion du principe du passage inoffensif dans l'esprit de le préciser et de le clarifier au mieux des possibilités de la Conférence.

33 Idem
34 Idem
35 Idem

B – Le régime du passage inoffensif : un régime à préciser et à corriger.

En intégrant le groupe de pays désireux d'apporter davantage de précisions au concept de passage inoffensif jugé flou et peu clair, le Maroc était décidé à y contribuer en proposant des mesures d'adaptation des données politiques, économiques aussi bien techniques des Relations Internationales.

Se considérant, à juste titre, comme un « interlocuteur indispensable » (36) de par sa position géographique même, le Maroc essaie d'évoluer dans le cadre de la Conférence dans le but d'établir nettement les droits aussi bien que les obligations des riverains et des usagers des détroits. Il est à relever, néanmoins, qu'en accédant à ce souhait de reformulation du principe du passage inoffensif, le Maroc allait, très tôt, se confronter à des positions contradictoires du fait de ceux-là mêmes qui prônent la reformulation en question et qui se situaient, au départ, dans la rangée des tenants du régime du passage inoffensif.

a) « Interlocuteur indispensable », le Maroc est pour une reformulation du concept de passage inoffensif.

« Interlocuteur indispensable », le Maroc semble l'être du fait de deux éléments.

L'un, objectif, ressort de l'importance même du détroit de Gibraltar dont ce pays est « coriverain » avec l'Espagne. Ainsi selon le porte-parole du gouvernement marocain « au fur et à mesure qu'avançait la négociation, l'attention s'est concentrée sur une catégorie de détroits : ceux que la navigation devrait ***obligatoirement*** emprunter, et en l'absence de toute autre voie de rechange. Et pour cette raison..., c'est ***particulièrement autour du détroit de Gibraltar que le problème s'est finalement circonscrit*** » (37)

Le second élément est beaucoup plus politique et tient à celà que l'appartenance du Maroc « au groupe majoritaire de la Conférence, le groupe des 77, et à des groupes aussi influents que le groupe Arabe et le groupe Africain a fait que toute position prise par le Maroc sur cette question pèse d'un tout autre poids que la position de l'Espagne seule » (38).

(36) Note établie par les services du Ministère marocain des Affaires Etrangères en date du 18 Août 1975 non référencée.

(37) Idem

(38) Idem

C'est d'ailleurs, dans le cadre des échanges de vues dans le groupe Africain, que le Maroc a pris position favorable à la redéfinition même du contenu du principe du passage inoffensif. C'est ainsi à l'issue d'une réunion de l'O.U.A que le groupe africain, adhérent à ce principe, déclarait néanmoins : « Que les Etats africains, compte tenu de l'importance de la navigation internationale dans les détroits servant à cet usage, approuvent le principe du régime du passage inoffensif dans les détroits en question », mais reconnaissent la nécessité d'une meilleure clarification du regime (39).

Cependant, il importe de marquer que déjà lors des travaux du Comité des fonds marins, le Maroc avait insisté, à côté des autres auteurs du document L 18 sur la nécessité d'une précision plus accusée du concept du passage inoffensif, chose qui ressort d'un alinéa du préambule dudit document (le point 4) et qu'il nous a été donné d'exposer plus haut.

Par ailleurs, ce même préambule affirmait que « la réglementation adoptée doit contribuer à assurer à la fois la sécurité des Etats riverains et la sécurité de la navigation maritime internationale... » et que « l'objet de la réglementation n'est pas d'entraver ou d'empêcher le passage mais de le faciliter sans qu'il en résulte d'effets préjudiciables pour l'Etat riverain... » (point 3ème du préambule).

Le texte proprement dit du document L 18 (repris par le L 16) clarifie ces intentions en prévoyant des facilités énormes au profit des engins de commerce (dont le passage est *présumé* inoffensif) et en réglementant jusqu'au moindre détail le transit des bâtiments de guerre et des navires dits à « caractéristiques spéciales » (allant jusqu'à admettre l'hypothèse d'une autorisation ou pour le moins une notification préalable).

Les démarches du Maroc (et d'autres pays coauteurs) allaient ainsi dans le sens d'un renforcement des prérogatives des riverains ; le fait cependant d'avoir fait largement admettre la nécessité d'une clarification de ce régime « ancestral » (40) allait donner lieu à des attitudes inconciliables dans les rangs de ceux-là mêmes qui prônaient la reconduction de ce régime mais dans un cadre rénové.

---

(39) Déclaration de l'O.U.A. sur les questions relatives au Droit de la Mer (mai 1973). Distribuée à Caracas sous référence A/Conf. 62/38 le 18 Juillet 1974.

(40) Qualificatif donné par LUCCHINI et VOELCKEL op. cite p. 840.

b) Les tentatives de clarification du concept de passage inoffensif

Une entreprise perilleuse

Il s'agit d'être très clair à ce niveau d'étude, il n'y a jamais eu véritablement « uniformisation » des positions du groupe des 77 sur la question des détroits.

Effectivement, et nous l'avons suffisamment rappelé, la plupart des Etats membres de ce groupe étaient favorables au régime du passage inoffensif, mais ce en tant que régime théorique et pris globalement.

Dès que l'étape des précisions *concrètes* devant être apportées audit régime a été entamée, des brêches et fissures grandissantes ont commencé à voir le jour et, partant, ont contribué à conforter la position des grandes puissances foncièrement attachées au principe de la liberté de transit.

Et c'est ainsi que nous avons assisté à un éventail assez important de propositions et contrepropositions relatives au régime du passage inoffensif aussi variées qu'elles s'inspirent tantôt de « situation géographique désavantagée » et tantôt d'intérêts politiques immédiats ou d'affinités idéologiques tissées en dehors du groupe des 77... Cette réalité a donné lieu à des volontés d'assouplissement des modalités d'application de ce régime, mais aussi à l'introduction de normes parallèles tout à fait étrangères à son esprit et qui le minent de l'intérieur.

Dans ce dernier ordre d'idée, l'Algérie, voisine du détroit de Gibraltar, croit concilier entre son appartenance au groupe des 77 et ses intérêts politiques et commerciaux en invoquant à une dualité de normes eu égard à la *fonction* du navire. Son projet L 20 (41), justifié selon elle par le caractère semi-fermé de la Mer Méditerranée (42), prévoit en effet le régime de la liberté de transit pour les engins à finalité commerciale tout en déclarant s'accomoder du régime du passage inoffensif (qu'elle ne définit nullement) (43) pour tout autre « navire d'Etat affecté à des fins non commerciales ». Compte tenu du régime de faveur établi par le projet L 16 au profit des engins commerciaux, une telle attitude de la part d'un riverain de la Méditerranée ne pouvait que réduire de la position de force du Maroc et

(41) Document A/Conf. 62/C2/L20 du 28 Juillet 1974.

(42) Cf intervention de M.MEJDAD (Algérie) Doc. off. Caracas op. cité p. 189.

(43) Cf. Article 2 du document L 20.

renforcer les appuis recueillis par les projets L 3 et L 11 par exemple qui également invoquent le développement du commerce international comme motif de consécration du régime de libre transit (44).

Cette vision algérienne des détroits, d'autres pays arabes l'ont épousée et notamment l'Irak et surtout le Koweit, le premier étant favorable, grosso-modo, au maintien de la liberté de transit,le second faisant étalage des intérêts commerciaux de la communauté internationale » que seul le libre transit peut protéger (45).

Quant au groupe africain proprement dit, la dislocation n'y est pas moins évidente. Autant un pays comme la Tanzanie, accédant aux soucis de la délégation marocaine, se montre favorable à un minimum de garanties pour le riverain, concrétisées par le principe de la notification préalable ; autant des pays comme le Kenya ou l'Ethiopie rejettent tout semblant de contrôle sur le transit par le détroit et, admettant théoriquement le concept du passage inoffensif, récusent néanmoins toute modalité pratique de vérification de l'innocence du passage (46).

Enfin la Tunisie aura constitué une sorte de pôle modérateur en préconisant l'établissement de *critères objectifs* devant définir le passage inoffensif et garantir le transit des engins des pays non riverains.

C'est dans cette ambiance de contradictions et de difficultés de synthèse, devenues l'apanage du groupe des 77, que le Maroc a évolué et s'est trouvé, à certains égards acculé à faire des concessions aux grandes puissances.

De quelle manière et suivant quels objectifs, tel sera le centre d'analyse de notre seconde partie.

II-LE MAROC POUR LA PHILOSOPHIE DE LA COEXISTENCE PACIFIQUE COMME BASE DE REDÉFINITION DU RÉGIME DES DÉTROITS.

L'idée consistant à élaborer un corps de règles objectives devant présider au transit par les détroits, a commencé ainsi à germer. Les grandes puissances sont parvenues à faire constater la convergence de leurs vues et ont été suivies par la France, le Royaume Uni etc... et ont

(44) Documents cités
(45) Cf. Doc Caracas op. cité
(46) Idem.

maintenu fermement leurs positions qu'elles ont présentées comme non susceptibles de négociation... (47).

Le groupe des pays riverains de détroits ou directement voisins de ces voies d'eau a fini par s'effriter. Dès lors, le Maroc sans se départir de l'esprit d'indépendance qui caractérisait son action au départ, a essayé de prendre une position davantage réaliste tout en insistant sur la nécessité de garantir son *intégrité territoriale* et sa *sécurité politique* et militaire du côté de sa rive méditerranéenne.

C'est ainsi qu'une évolution, très voyante d'ailleurs, allait caractériser ses interventions aussi bien que ses propositions à partir de la session de Genève, du printemps 1975.

A – Le Maroc pour l'élaboration de règles objectives comme base du régime des détroits.

Jugeant le moment propice pour mettre à jour les vraies préoccupations qui l'animent, la délégation marocaine s'est empressée, lors de la session de Mars-Mai 1975 à Genève, de souhaiter la mise en place de « critères objectifs » des modalités de passage dans les détroits servant à la navigation internationale. Cette conception devait rapprocher ses vues de celles des tenants du principe du libre transit, mais autant l'un que les autres se sont employés à dégager les critères objectifs en question dans la perspective de parvenir à un compromis satisfaisant pour la sécurité du riverain et les intérêts de la navigation internationale.

A cet égard, le Maroc a déclaré s'attacher davantage au comportement qu'aux caractéristiques du navire et a justifié l'évolution de sa position en appelant à sa politique « pragmatique » non assujettie au « dogmatisme » stérile.

a) Le Maroc accorde plus d'importance au comportement qu'à la catégorie du navire.

Si le projet L 16 patronné conjointement par le Maroc, le Yémen et l'Oman, insiste sur les caractéristiques et donc la catégorie du navire en transit par les détroits, pour préciser les formalités présidant au passage (et pouvant aller jusqu'à la sollicitation d'une autorisation préalable), la délégation marocaine a rappelé, néanmoins que

(47) LUCCHINI et VOELCKEL Op. cité p. 349.

le « Maroc, pour sa part a déjà fait savoir, très tôt, qu'il accordait ***un intérêt prioritaire au comportement du navire plutôt qu'à ses caractéristiques***... (48).

Ceci constitue un revirement implicite de taille, puisque la délégation marocaine, tout en invoquant les critères objectifs, s'éloigne curieusement d'un texte (le L 16) qui se base sur des éléments matériels pour réglementer le transit (navires à « caractéristiques spéciales », navire de guerre, navire de commerce etc...) et s'attache désormais à un comportement qui semble, apparemment du moins et dans un premier temps, dépendre du capitaine de vaisseau qui aura toute latitude d'observer les règles du transit au moment de franchir la porte du détroit et changer d'attitude et de manœuvres, une fois le transit entamé.

Le Maroc fait figure d'une partie à une négociation qui perd volontiers la seule carte maîtresse qu'elle avait à jouer, à savoir la distinction entre les bâtiments qui transitent par les détroits.

Nous savons, en effet, que contrairement aux grandes puissances, les pays riverains des détroits appuyés par la Chine (49) se sont toujours opposés à la non différenciation entre les catégories de navires et la mission (militaire ou commerciale) qui s'y attache.

Cette distinction, par ailleurs, devait permettre aux riverains, dans le cadre du concept du passage inoffensif, de réglementer très rigoureusement le transit des navires non commerciaux et d'accorder un maximum de facilités sans formalité aucune aux bâtiments relevant du commerce international. Car, le propre même du régime du passage inoffensif, depuis sa rénovation durant le début des travaux de la Conférence, était de distinguer entre les catégories de navires, élément que méconnait le régime de la liberté de transit, lequel met davantage l'accent sur la « liberté » de passage que sur la finalité ou même la nature de ce dernier.

Il reste cependant que la délégation marocaine, en faisant ce pas au devant des préoccupations des puissances utilisatrices des détroits, n'a pas pour autant sacrifié le souci, fondamental, de sécurité qui n'a pas cessé d'alimenter ses interventions. Ainsi et, en termes fort clairs, le chef de la délégation marocaine commentant l'esprit et la fin de ces règles objectives, devait préciser que « le but recherché par cet ensemble de règles devra être, d'une façon générale, la préservation de l'Etat riverain d'une ***manière efficace et sous la garantie de la commu-***

48) Note du Ministère op. cite

49) Conf. Doc. Caracas op. cite

nauté internationale, de tout péril et de tout préjudice, de telle façon qu'il ne demeurera pour l'Etat riverain aucun besoin de s'immiscer par une législation particulière de sa part, dans les modalités de l'écoulement continu de la navigation internationale à travers ses eaux territoriales coïncidant avec le détroit international...(50).

De fait, le Maroc, partisan de la communication pacifique et convaincu des bienfaits de cette dernière, met les Etats utilisateurs devant leurs responsabilités, sachant par ailleurs qu'il est du domaine de l'utopie que de prétendre régenter les détroits contre le gré des grandes puissances.

Cette évolution s'est faite dans le cadre de sa politique dite pragmatique qu'il s'agira de présenter.

b) Le Maroc pour « une politique pragmatique et non dogmatique ».

« Le Maroc s'est toujours fait une conception plutôt pragmatique que dogmatique de l'évolution en cours du droit de la mer, et, en tant que pays non aligné et qui attache un grand prix à son appartenance à l'Organisation des Nations Unies et à des organisations régionales, ce qu'il appelle de tous ses vœux, c'est surtout le renforcement du règne de la loi dans la communauté internationale... » (51).

Cette précision donnée par le chef de la délégation marocaine à Genève en 1975, est claire et n'appelle aucun commentaire particulier.

Le Maroc est pour le règne de la loi et ceci éclaire davantage le souhait qu'il émet de voir s'établir des règles et critères objectifs en guise de réglementation du Droit des Détroits.

Ce règne de la loi devra, par ailleurs, se renforcer selon les enseignements de ce que l'on appelle la « Coexistence Pacifique ».

Cette philosophie qu'est la coexistence pacifique est pour le Maroc le meilleur garant de la paix et de la coopération et doit donc constituer la base de la redéfinition, en cours, du droit de la mer et d'abord dans sa branche relative aux détroits internationaux.

Il ne fait aucun doute pour le Maroc qu'il « est maintenant notoire que la notion de liberté de navigation ne saurait plus signifier une liberté absolue, inconditionnelle et sans frein et sans discipline. De même que les autres libertés des mers, elle est nécessairement devenue relative et fonctionnelle. Comme elles, elle est en fait

(50) Intervention du Chef de la délégation marocaine à Genève 1975 op. cité.
(51) Idem.

devenue un droit que limitent des obligations en conformité avec les principes de la Charte des Nations Unies et avec ses buts qui prohibent toute domination d'un Etat sur l'autre et qui exhortent à la coexistence pacifique entre les Etats, coexistence pacifique dont ils font la base générale de tous les aspects de l'activité dans le domaine international... » (52).

Cette même coexistence pacifique, inspirée des principes et buts de l'O.N.U, aurait un autre avantage, celui de la tolérance ; ainsi et eu égard au nouveau droit de la mer, ce dernier « se doit d'être éminemment non seulement une codification abstraite de plus, mais une véritable concrétisation en tous points, du principe fondamental de la coexistence pacifique. Car il va de soi que les espaces maritimes peuvent lier ou séparer selon qu'on en voudra faire usage dans un esprit de domination brutale ou dans un esprit de sincère respect mutuel... » (53).

Non dogmatiste, le Maroc ne s'en tient donc pas forcément à un régime particulier des détroits internationaux et, pragmatiste, il évolue en fonction des données objectives de la Conférence avec cette constante qu'est la sauvegarde de ses intérêts de riverain.

Mais il importe de savoir, aussi, à ce stade de l'étude, quelle est la consistance des intérêts en question.

B – Le rapprochement des visions des Grandes Puissances et du Maroc et les objectifs réels de la redéfinition du régime des détroits

Le Maroc aura donc fait preuve d'assez bonne volonté dans le cadre des travaux de la Conférence. Autant il s'est voulu et a agi en « interlocuteur indispensable », autant il a refusé de constituer un frein à la bonne marche des négociations et a évolué en fonction de ces dernières.

Les dites négociations ont abouti à un texte de base dit « texte composite de négociations unifié » (54).

Ce texte fait une large part aux propositions des grandes puissances, le Maroc estime cependant y trouver des réponses concrètes à ses préoccupations, d'autant plus qu'il considère les divergences qui subsistent entre lui et les tenants de la liberté de transit comme étant de « simples différences de sémantique »

52 Idem

53 Idem

54 Doc A/ Conf 62/ WP 10 du 15 Juillet 1977.

a) Une divergence d'ordre sémantique

Loin de prêter le flanc à une opinion qui considère la position des riverains de détroits comme étant « celle de l'ignorance » (55), ignorance de la spécificité des détroits par rapport à la mer territoriale proprement dite et ignorance de l'importance de ces voies d'eau pour le développement des échanges internationaux, le Maroc constate que « dans la mesure où la nouvelle notion de « passage en transit » tend à se rapprocher, ***dans ses critères objectifs*** de la notion plus traditionnelle de « passage inoffensif, ***la divergence tend à devenir, comme souvent dans les négociations diplomatiques, d'ordre purement sémantique*** » (56). Au fond une différence de terminologie, voilà qui, désormais, distingue les propositions marocaines de celles des grandes puissances à partir du moment où ces dernières ont esquissé des critères objectifs du passage et compte tenu de ce que le texte composite de négociations accède aux soucis des riverains en établissant de son côté une liste d'actes et de comportements prohibés et que tout aéronef et tout navire devront éviter au moment du survol ou du transit au dessus ou dans les eaux formant le détroit international.

Par ailleurs, ce même texte semble satisfaire la délégation marocaine dans la mesure où il donne toute latitude au (x) riverain (s) de réglementer le trafic en usant de la faculté « de désigner des couloirs de navigation et prescrire des systèmes de séparation du trafic » (57).

Pour la délégation marocaine, en effet, les différentes consultations suivies ont pu... aboutir à faire refléter l'essentiel des vues du Maroc dans « le texte unifié... » (58).

Par ailleurs et à la session de Mai-Juin 1977, la délégation marocaine sans remettre en cause le concept de « passage en transit » proposé par le texte unifié en question, a proposé une série d'amendements dont le plus saillant consiste à inviter les aéronefs en transit à suivre scrupuleusement le couloir aérien surplombant le détroit et à ne pas survoler le territoire terrestre du riverain (59).

(55) LUCCHINI et VOELCKEL Op. cité p. 348.

(56) Note de synthèse du Ministère

(57) Cf. Article 41 du Texte composite dans sa partie relative aux détroits.

(58) Note du Ministre.

(59) Doc. sous référence initiale 77/76665.
Cet amendement que nous citons, rejoint curieusement une disposition du projet de l'URSS présenté au Comité des fonds marins sous la cote A/AC/138/SC 11/L 7 et qui stipule «... les aéronefs en transit prendront les mesures nécessaires pour ne pas violer les limites des couloirs aériens et de l'altitude de vol au-dessus des détroits telles qu'elles sont fixées par les Etats riverains et pour éviter le survol du territoire de l'Etat riverain, pour autant que le couloir établi par l'Etat riverain ne prévoit pas un tel survol...

Cependant et au-delà de ces quelques garanties de principe que le Maroc entrevoit dans le texte unifié, ce pays semble se féliciter davantage de la reconnaissance par ce même texte de la territorialité des eaux coulant dans le détroit.

b) Les véritables préoccupations du Maroc et la question des détroits

Si le Maroc « ne se reconnaît en aucune façon, un droit subjectif et unilatéral de contrôler la navigation dans le détroit de Gibraltar... il lui est d'autant plus impossible d'accepter que soit contesté, ou plutôt remis en cause, le caractère d'eaux territoriales des eaux baignant ses côtes septentrionales, que des séquelles de présence coloniale, aussi bien sur la rive européenne que sur la rive africaine du détroit, font de la territorialité des eaux dans cette région un impératif pour la préservation non-seulement de la sécurité nationale mais, également, du principe même de la souveraineté nationale » (60).

A travers cette déclaration, nous comprenons que le souci principal du Maroc est de voir la conférence consacrer le caractère national des eaux des détroits qui baignent les côtes des pays riverains.

Plus encore et dans le cas particulier du détroit de Gibraltar, dont les rives sont encore sous domination coloniale, le Maroc souhaite à travers cette reconnaissance de la territorialité des eaux du détroit, parvenir à gagner une carte supplémentaire dans sa politique revendicative des présides qui souffrent encore de la présence espagnole.

D'ailleurs, la délégation marocaine ne s'en est nullement cachée et rappelant que « c'est par la mer qu'à l'époque dite des grandes découvertes maritimes, le colonialisme est venu... » (61), a clairement et publiquement dénoncé la domination espagnole qui sévit encore dans la rive méditerranéenne et a présenté le maintien de ce genre d'enclaves coloniales comme étant, plus qu'un simple « anachronisme inquiétant », « des abcès purulents qui frustrent gravement la souveraineté nationale des pays où ils subsistent, au détriment des intérêts supérieurs de la coexistence pacifique entre les Nations sur laquelle entend se fonder le Droit international contemporain... » (62)

Ce sont autant d'éléments qui expliquent que le Maroc se satisfasse de l'économie générale du texte composite de négociations dont

(60) Intervention du Chef de la délégation marocaine op. cité

(61) Idem

(62) Article 84 du texte Composite dans sa partie relative aux Détroits. Op. cité.

le premier article, dans sa partie relative aux « détroits servant à la navigation internationale » dispose : « le régime établi dans la présente partie en ce qui concerne le passage dans les détroits... ne peut porter, à d'autres égards, atteinte au statut des eaux qui forment ces détroits ou à l'exercice, par l'Etat riverain du détroit, de sa souveraineté ou de sa juridiction sur ces eaux et leur espace aérien ou sur le fond de ces eaux et leur sous-sol... »

Dans le cadre de cette 3ème Conférence sur le Droit de la Mer et concernant les détroits, le « marché » était clair : reconnaissance par les grandes puissances de la territorialité des eaux des détroits au bénéfice des Etats riverains et acceptation de la part de ces derniers d'un régime d'ouverture qui sauvegarde les intérêts de puissance des supergrands.

LA PARTICIPATION DU MAROC AUX ORGANISMES INTERNATIONAUX DE PECHE

Hammad ZOUITNI *

INTRODUCTION :

« La pêche mondiale qui, après avoir connu une progression spectaculaire jusqu'aux années 1970, plafonne maintenant autour d'une production de 73 Millions de Tonnes... L'industrie halieutique serait vouée à la disparition si l'on n'aménage et ne gère cette industrie de façon rationnelle... la mariculture suscite évidemment des espoirs mais, pendant de nombreuses années encore, il faudra compter sur la pêche elle-même pour pourvoir aux besoins de l'humanité ».

C'est en ces termes que le Professeur M.C MAURIN s'est exprimé lors de l'ouverture de la 14ème session du C.G.P.M qui s'est tenue à Nantes du 16 au 20 Octobre 1978, pour souligner la crise de la pêche dans le monde de nos jours.

Aménager et gérer d'une manière rationnelle les ressources biologiques de la mer : c'est là l'objectif fondamental que s'assignent les organisations internationales de pêche.

(*) Diplomé d'Etudes Supérieures de Droit Public. Chef du Service de Législation à l'Office National des Pêches.

L'idée de la conservation des pêcheries ne date pas d'hier et « semble toute naturelle à quiconque a l'habitude de ménager les ressources agricoles » (1).

Ainsi, Monsieur Graham fait remonter le premier cas de la réglementation de la pêche en Angleterre à l'« Intervalle du Roi » de 1278 (2) qui réglementait la pêche au saumon.

Cependant, à l'échelon international, les premières tentatives d'organisation de la gestion des ressources ichtyologiques remontent à la période qui a précédé immédiatement la Première Guerre Mondiale (3).

Mais à cette date, on se bornait à l'édiction de certaines mesures de conservation, sans instituer toutefois un organe apte à assurer la continuité.

L'accord conclu en 1921 entre l'Italie et le Royaume des Serbes, des Croates et des Slovènes et réglementant la pêche dans l'Adriatique, a comblé cette lacune, puisqu'il est le premier instrument international prévoyant la création d'un organe permanent de réglementation de la Pêche.

Lorsqu'en 1927, le Conseil International pour l'exploitation de la Mer (C.I.E.M) (4) a été requis pour étudier , en collaboration avec le Conseil Economique de la S. D. N., les formules d'organisation de la protection internationale de la faune marine, il a déclaré que « les problèmes relatifs aux pêcheurs se posaient de telle sorte qu'ils n'intéressaient que les pays dont les pêcheurs ont accès aux lieux et aux pêcheries en cause et que s'il fallait un jour réglementer l'une ou l'autre des pêcheries locales, il s'agirait d'une question à traiter par voie d'accord entre les nations intéressées et entre celles-ci seulement »(5).

---

1 Michael GRAHAM : « Conceptions de la Conservation » A/Conf. 10/L.2. Conférence Technique Internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer organisée par l'ONU à Rome en 1955.

(2) M. GRAHAM – Idem : Le Comité de Cumberland a soumis au Roi qui l'a approuvé, un règlement qui fixait les périodes d'interdiction ; imposait certaines restrictions touchant l'usage des filets et ordonnait de laisser entre les filets posés en rivière un *intervalle* suffisant pour le passage d'une truie et de ses petits.

(3) Notamment le traité de 1911 entre le Japon, la Russie, le Royaume Uni et les U.S.A sur la préservation et la protection des phoques à fourrure dans le Nord de l'Ocean Pacifique

(4) Créé en 1902, non pour adopter des mesures de réglementation mais seulement pour encourager et coordonner la recherche scientifique.

(5) F.A.O Fisheries Circular N° 188 FID/C /188 « Rapport sur les organes chargés de réglementer la pêche » 1972.

Poursuivant son action dans le même sens, la F.A.O., dès le lendemain de sa création, a recommandé que l'Organisation fasse en sorte pour encourager l'institution d'organismes régionaux de pêche et a pris des initiatives dans ce sens (6).

La Conférence de 1958 sur le Droit de la Mer n'a pas fait état d'organes intergouvernementaux de pêche, mais elle a cependant adopté deux résolutions dans lesquelles elle soulignait le rôle que pourraient jouer de tel organes dans l'établissement de programmes de Conservation en général, et dans l'application des mesures particulières de conservation prévues dans la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques (7).

LE MAROC participe d'une manière effective et régulière dans certains organismes de pêche et de conservation qui ont été créés dans le cadre de la F.A.O ou sous son égide et qui ont ces aires de compétence en face de ses côtes Atlantique et Méditerranéenne ; il participe d'une manière sporadique aux organismes internationaux spécialisés dont les activités touchent aux problèmes de la pêche dans ces mêmes régions.

La représentation du MAROC est dévolue à l'OFFICE NATIONAL DES PÊCHES. (O.N.P) (8).

I. – LA PARTICIPATION DANS LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE PÊCHE CRÉÉES DANS LE CADRE DE LA F.A.O.

Plusieurs Commissions ont été établies par la F.A.O. En vertu de son Acte Constitutif, l'Organisation a pu « créer dans chaque cas l'organisme du type le plus approprié en fonction des particularités de la région maritime considérée et compte tenu des Etats intéressés par la conservation et l'exploitation rationnelle de ses ressources » (9).

(6) Création du Conseil Indo-Pacifique des Pêches en 1948 et du Conseil Général des Pêches pour la Méditerranée en 1949.

(7) Notamment les articles : 4 – 5 – 6 et 7.

(8) DAHIR du 21 Février 1969, portant Création de l'O.N.P : Article 3, alinéa 4 : L'Office est habilité à.. « représenter le MAROC à toutes les manifestations d'ordre scientifique ayant pour objet l'amélioration de l'exploitation des produits de la Mer, la Pêche, ou l'Etude des problèmes de nutrition ».

(9) Jean CARROZ : « Le Rôle de la F.A.O. dans la Conservation des ressources biologiques de la Mer » in Colloque de Montpellier : ACTUALITES DU DROIT DE LA MER, p. 256, 1973

Nous nous bornons à l'étude des Organismes au sein desquels le MAROC est représenté.

A. Le Comité des Pêches pour l'Atlantique Centre-Est (C.O.P.A.C.E)

Les Statuts du COPACE ont été promulgués par le Directeur Général de la F.A.O. le 1er Septembre 1967. Le Comité a tenu sa première Session en Mars 1969. Il se compose actuellement de Vingt Neuf Etats (10). Son aire de compétence va du Cap Spartel jusqu'à l'embouchure du fleuve du Congo. Toutefois, lors de sa Cinquième Session (Lomé 1977) le COPACE, a estimé qu'eu égard à l'environnement la nature et la répartition des peuplements ichtyologiques, il conviendrait d'inclure dans son aire les eaux situées au large de l'Angola.

Après examen de cette question par le comité des Pêches de la F.A.O., ce dernier a proposé de recommander au Conseil de l'Organisation de repousser la limite bien au delà c'est-à dire jusqu'aux eaux situées au large de la Namibie. Ainsi donc le nombre des pays Africains riverains passerait de 18 à 20 Etats.

Les fonctions du COPACE sont très larges. Il est chargé, en effet, de la promotion et de la coordination des programmes nationaux et régionaux de recherche et de développement ; il aide « les Gouvernements à définir une base scientifique pour les mesures de réglementation visant la Conservation ». Il apporte le concours et l'assistance nécessaires en matière de formation. Le Comité est enfin le cadre propice pour échanger les informations scientifiques et consolider, le cas échéant, la coopération.

Sur le Plan pratique, les réunions du COPACE fournissent l'occasion de prendre connaissance des résultats atteints par les groupes de travail et éventuellement de faire des recommandations. Là, il faut tout de suite souligner que le texte constitutif ne prévoit aucune procédure pour rendre ces recommandations obligatoires. Mais fondées sur des bases scientifiques, elles conservent, pourrait-on dire l'autorité de la chose recommandée.

Les deux moyens d'action du Comité sont donc les groupes de travail et les Cours et Séminaires. C'est à ce niveau que la participation du Maroc est mise en relief.

(10) Benin – Cameroun – Cap Vert – Congo – Rép. de Corée – Côte d'Ivoire – Cuba – Espagne – U.S.A – France – Gabon – Gambie – Ghana – Grèce – Guinée – Guinée Bissau – Italie – Japon – Liberia – Maroc – Mauritanie – Nigéria – Norvège – Pologne – Roumanie – Sénégal – Sierra Léone – Togo et Zaire.

1) Les groupes de Travail :

Après définition de l'objet de l'étude, les tâches sont réparties entre les scientifiques des différents pays qui, une fois les résultats connus, se rencontrent de nouveau pour les confronter et faire des propositions ou des recommandations (11).

Il serait fastidieux d'énumérer tous les groupes de travail. Néanmoins, nous tâchons d'illustrer leur impact en mentionnant le « sous-comité de l'aménagement des ressources à l'intérieur des limites de la juridiction nationale », créé lors de la IIIème Session du COPACE en Décembre 1972 et ouvert uniquement aux pays riverains de l'Atlantique Centre-Est (12). Ce Sous-comité a pour mandat « non seulement de recommander des mesures de conservation appropriées, mais également de formuler des avis sur la coordination de ces mesures avec celles qui peuvent être en vigueur au delà de la juridiction nationale » (13).

Lors de la Vème Session du COPACE, le groupe de travail a suggéré un certain nombre de mesures ayant trait à l'aménagement. Après avoir identifié sept stocks multinationaux et déterminé leurs lieux de concentration, il a désigné les pays riverains qui sont concernés par leur exploitation et les a invités à multiplier les réunions pour aboutir à des schémas concertés d'aménagement (14).

2) Les Cours et Séminaires :

Le nouveau Droit de la Mer confère aux pays côtièrs la responsabilité directe de la définition des règles d'utilisation des ressources halieutiques (15).

(11) Par ex. Les mesures de réglementation concernant le maillage de 70 mm pour les sparidés et les merlus et de 60 mm pour les céphalopodes.

(12) Les discussions qui ont été à l'origine de la création de ce groupe de travail remontent à la Consultation organisée par la F.A.O à Casablanca, juste après la clôture de la IIème Session du COPACE tenue dans la même ville. Cette Consultation, ouverte aux Etats Africains seulement, et portant sur l'état et l'utilisation des ressources et les perspectives de développement de pêche, a attiré l'attention sur la nécessité de participer activement à la conservation et au contrôle de la pêche au large de l'Afrique et pour ce faire, l'accord a été unanime sur l'institution de zones dans lesquelles les Etats Riverains, exerceraient des droits exclusifs en matière de pêche.
Le MAROC qui avait pris une part active à cette Consultation, a fait sienne cette conviction et a procédé à l'institution d'une zone exclusive de pêche (Dahir du 2 Mars 1978).

(13) J.F. CARROZ : « Arrangements Régionaux et sous régionaux pour l'Aménagement des ressources Biologiques au large de l'Afrique Occidentale ».

(14) Le MAROC est intéressé par les stocks de merlus, de sparidés et de céphalopodes avec l'Espagne, la Mauritanie et le Sénégal.

(15) Article 61 alinéa 2 et Article 62 alinéa 1 : du Texte de négociation composite officieux.

Pour que cette tâche soit menée à bien, il faut que les compétences nationales atteignent un niveau comparable à cette responsabilité. Or, il se trouve que les pays côtiers de la région du COPACE manquent d'Instituts Spécialisés dans ce domaine.

C'est pour cette raison que le COPACE organise, au profit des scientifiques de ces différents pays, des cours et séminaires axés sur des sujets très avancés, c'est-à-dire sur des thèmes que ne couvrent généralement pas les structures d'enseignement disponibles actuellement dans leur pays d'origine.

Les séminaires sont organisés avec l'aide d'experts de la F.A.O. (16) et parfois en collaboration avec d'autres organismes (17). Ils s'intéressent en gros à trois thèmes fondamentaux (18) :

- Les statistiques(organisation à l'échelon national, choix des éléments à récolter, stratégies d'échantillonage).
- La prospection acoustique (Détection de bancs de poisson à l'aide de moyens sonores).
- La Dynamique des populations c'est-à-dire l'étude de l'ensemble de méthodes pour évaluer les stocks et pour déterminer les variations de rendement dans le temps. En effet, en se servant de certains paramètres (croissance individuelle, recrutement, migration, mortalité, prise par unité d'effort ...) Cette discipline aboutit à l'élaboration de modèles mathématiques qui conditionneront dans une phase ultérieure les politiques d'aménagement, de planification et de réglementation.

B – Le Conseil Général des Pêches pour la Méditerranée (C.G.P.M.) (19)

Le texte de l'Accord instituant le C.G.P.M. a été rédigé initialement le 24 Septembre 1949 à Rome. Ce texte a été amendé à deux reprises (en 1963 et en 1976). Ce sont surtout les amendements du 1er

16 Ex Projet COPACE dont le siège est à DAKAR.

17 On peut citer à titre d'exemple le séminaire sur l'évaluation des ressources halieutiques ACDI/ COPACE / F.A.O. (Mars 1978 à CASABLANCA) ; les cours CICTA - COPACE ICSEAF (Avril 1978 aux îles Canaries) ; les cours F.A.O. / NORAD sur les méthodes de prospection acoustiques (Juin – Juillet 1978 à CASABLANCA).

18 Propos recueillis auprès du Dr. R. BIAZ, chercheur ; à l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes –I.S.P.M.–

19 Le C.G.P.M groupe actuellement 19 Etats : Algérie – Bulgarie – Chypre – Egypte – Espagne – France – Grèce – Israël – Italie – Liban – Lybie – Malte – Maroc – Monaco – Roumanie – Syrie – Tunisie – Turquie et Yougoslavie.

Juillet 1976 qui ont apporté des modifications substantielles dans la mesure où ils visaient la redéfinition des tâches du C.G.P.M. Les deux innovations qui retiennent l'attention sont les suivantes :

– La réduction des responsabilités du Conseil aux ressources *marines vivantes,* l'ancien texte faisait état des ressources de la mer tout court et incluait de ce fait les ressources minérales.

– Le renforcement de l'efficacité du Conseil en tant qu'organisme d'aménagement et de développement en élargissant considérablement ses fonctions (20) d'une part et d'autre part en le dotant d'une procédure qui lui permet d'appliquer les recommandations. Cette procédure s'inspire du système connu techniquement comme l'« opting out » (21), et qui permet de faire en sorte que « les recommandations deviennent automatiquement obligatoires si, dans une certaine période, un Etat membre ne s'y oppose pas » (22).

A l'instar du COPACE et d'ailleurs de tout organisme de pêche, les moyens d'action demeurent les groupes de travail, les séminaires, symposiums... Mais en plus des tâches devant aboutir à la conservation et à l'aménagement rationnel (amélioration des statistiques, évaluation des ressources, formation, mesures de réglementation...), le Conseil s'intéresse aux problèmes de la pollution marine et de ses effets sur les ressources biologiques ainsi qu'à la mise en œuvre de programmes coopératifs de recherches sur l'aquaculture.

Il faut dire que le MAROC est tourné beaucoup plus vers l'Océan dans la mesure où la majorité écrasante de sa flottille ainsi que la plupart de ses ports sont basés dans la côte Atlantique. Mais ceci ne l'empêche pas de participer d'une manière régulière, si modeste soit-elle, à ce qui se passe en Méditerranée.

En ce qui concerne l'évaluation des ressources, il convient de citer à titre d'exemple le rapport national du MAROC qui a été présenté au groupe de travail sur l'évaluation des ressources et des statistiques à l'occasion de sa 7ème Session (Janvier/Février 1978 à Rome). La première partie de ce rapport analyse l'état de l'armement Marocain en Méditerranée et son évolution depuis 1974 ; dans une seconde partie, les scientifiques de l'O.N.P exposent les données disponibles sur les stocks pélagiques (particulièrement la Sardine) d'après

(20) cf. Article 3 du nouveau Texte.

(21) Consacré pour la première fois par la convention Internationale sur la Baleine (IWC), l'ICCAT...

(22) Notre traduction A. W. KOERS : « International Regulations of Marine Fisheries » 1978 p. 189.

les résultats obtenus dans le cadre du projet de prospection halieutique mis en œuvre au MAROC sous les auspices du PNUD et de la FAO (Atlantique et Méditerranée).

Pour ce qui est de la lutte contre la pollution marine, le MAROC participe à un programme coordonné FAO/PNUE. C'est ainsi que deux contrats ont été conclus entre le C.G.P.M (FAO) et l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes (I.S.P.M) en 1977, l'un – le MED II – portant sur l'étude de base et la surveillance continue des métaux lourds (deversés généralement par les industries) dans les organismes marins ; le second, le MED III – s'intéressant aux pesticides (DDT, DPC) (23) ainsi que d'autres hydrocarbures chlorés.

L'I.S.P.M. a aussitôt prélevé des échantillons sur les moules, les rougets, les thons, les crevettes au large de Tanger, d'Al Hoceima et de Nador et a procédé à leur traitement en laboratoire pour déterminer le dosage de certains métaux dans la chair animale. Les résultats vont être incessament comuniqués au P.N.U.E.

Enfin, dans le domaine de l'aquaculture, le MAROC vient de commencer une expérience sur l'élevage des moules à Marchica (NADOR) et à Cala-Iris (aux environs d'Al Hoceima). Cependant eu égard à la jeunesse de cette expérience, l'O.N.P ne participe pas encore à des programmes de recherche réalisés sur l'aquaculture entre plusieurs pays.

II. – LA PARTICIPATION DANS LES ORGANISMES DE PECHE INDEPENDANTS DE LA F.A.O MAIS CREES SOUS SON EGIDE : L'ICCAT.

L'ICCAT (24) dont le siège est à MADRID a été créée à la suite d'une réunion de plénipotentiaires organisée par la F.A.O à Rio de Janéiro (BRESIL) en Mai 1966. La Convention est entrée en vigueur en Mars 1969 et la première Session a été tenue au mois de Décembre de la même année.

23 « Les pesticides chlorés pénètrent de deux façons dans le milieu marin : dans les eaux de ruissellement provenant des zones agricoles et par l'atmosphère ». Oscar SCHACHTER et D. SERWER « Rapport sur les problèmes et les solutions relatifs à la pollution des mers » Service de l'Information de l'O.N.U OPI/444 Avril 1971 – 5 M

24 ICCAT ou CICTA (Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique) groupe actuellement 18 Etats : Afrique de Sud – Angola – Benin – Brésil – Canada – Rép. de Corée Côte d'Ivoire – Cuba – Espagne – U.S.A – France – Gabon – Ghana – Maroc – Japon – Portugal – Senégal – U.R.S.S

L'adhésion du MAROC remonte au 26 Septembre 1969.

Cette Commission est chargée d'étudier les thonidés et les espèces voisines de l'Océan Atlantique et des mers adjacentes en assurant des recherches afin d'aboutir à une exploitation rationnelle des stocks en question.

Le MAROC (L'I.S.P.M) a réalisé des études sur les thonidés de la région Ibéro-Marocaine bien avant la création de l'ICCAT (25). Mais cette Commission lui a permis de s'imposer une discipline de travail et de recherche. En effet le MAROC doit envoyer tous les deux ans un rapport national sur les prises de thon et leur évolution ainsi que les travaux scientifiques qui ont été effectués. En dehors de ces rapports, la participation des scientifiques Marocains au sein de l'ICCAT comporte deux volets :

– L'envoi des statistiques

– Le marquage : cette méthode permet la connaissance du trajet, de l'époque et des causes de migration du poisson. Le MAROC a procédé à plusieurs campagnes.

Pour pouvoir mener des études approfondies, l'ICCAT a procédé au recensement des espèces abondantes et a créé quatre sous-commissions (26) en répartissant les tâches selon les pays intéressés par la pêche de telle ou telle espèce (27).

A cet effet,il a été institué un Comité Permanent de la Recherche et des Statistiques (S.C.R.S) qui est chargé de coordonner les études et les recherches entre les scientifiques des différents pays et faire des recommandations à la Commission ou aux sous-commissions appropriées. Ces recommandations sont donc prises par celle-là ou celles-ci selon les cas et prennent effet pour toutes les parties contractantes six mois après la date de notification. Si une objection intervient à l'intérieur de ce délai, la recommandation est suspendue pendant un délai supplémentaire de soixante jours, et toute autre partie peut alors présenter une objection avant l'expiration de ce nouveau délai. Après l'expiration de ces délais, la recommandation devient obligatoire pour toutes les parties qui n'ont pas présenté d'objection.

(25) Voir les travaux de Mr. ALONCLE in Bulletin de l'I.S.P.M. N° 12 (Décembre 1964) et N° 14 (Juillet 1966).

(26) Sous – Commission 1 (Thonidés tropicaux ; Albacore – Listao)
Sous – Commission 2 (Thonidés des eaux tempérées Nord (Thon .Rouge-Germen)
Sous – Commission 3 (Thonidés des eaux tempérées Sud : Thon rouge-Germen)
Sous – Commission 4 (Autres espèces de Thons : Thon obèse-Bonités des

(27) Le MAROC est membre des deux premières Commissions et il assure la présidence de la 2ème Sous-Commission depuis 1969.

« Cependant, si des objections n'ont été présentées que par une seule ou moins du quart des parties contractantes, elles sont considérées comme sans effet. Toutefois, ces Etats disposent d'un délai pour réaffirmer leur objection. A l'expiration de ce délai, la recommandation entre en vigueur sauf à l'égard de la ou des Parties contractantes qui ont présenté une objection et l'ont confirmée dans le délai prévu (Art. 8 Statuts I.C.C.A.T). Ce n'est que si la majorité des parties contractantes présentent des objections que la recommandation n'entre pas en vigueur ».

C'est en vertu de ce système de l'« opting-out » dont nous avons parlé plus haut que deux recommandations ont été adoptées pour assurer la conservation de certaines espèces :

- La première, prise en Décembre 1972, interdit « toute prise ou débarquement du ***thon Albacore*** d'un poids unitaire inférieur à 3,2 Kg ».
- La deuxième, entrée en vigueur le 10 Août 1975 interdit la pêche du ***thon rouge*** de moins de 6,4 Kg.

Il faut noter ici que cette dernière mesure touchait directement le MAROC bien que les prises concernant cette espèce soient trop faibles en comparaison avec les autres pays.. Cependant, soucieux de préserver les intérêts de certains pêcheurs traditionnels (pêche à la ligne de traîne et à l'appât vivant), le MAROC a présenté un mémorandum explicatif dans lequel il a insisté sur les conséquences néfastes sur le plan social que pourrait entraîner une telle réglementation et a demandé à la Commission de faire preuve de souplesse en insérant un amendement ou en prévoyant une dérogation en sa faveur. La Commission n'a pas pris de décision mais elle observe depuis lors une certaine tolérance à l'égard du MAROC.

III. – LA PARTICIPATION DANS LES ORGANISATIONS OU REUNIONS INTERNATIONALES QUI ONT UNE INCIDENCE SUR LA PECHE

1) Le Pnue

L'O.N.P apporte une contribution dans le cadre du projet I.S.P.M C.G.P.M (28) relatif à l'étude de la pollution en Méditerranée par les métaux lourds et les pesticides.

(28) Voir supra B

Il faut noter que l'I.S.P.M a poussé ces études jusqu'au large de Kénitra sur la côte Atlantique.

2) Projets O.N.P./F.A.O réalisés avec l'aide du PNUE :

– Le 1er Projet (1973-76) était très vaste puisqu'il envisageait une étude globale du secteur. Les résultats escomptés n'ont pas été atteints faute de moyens financiers et humains mais l'on peut porter à l'actif de ce projet la réalisation de certains travaux notamment en matière d'évaluation des ressources et de formation (création d'écoles d'apprentissage).

– Le 2ème Projet qui a commencé en Janvier 1979, porte sur l'estimation et le contôle continu des ressources halieutiques. Il aura pour objectifs de « renforcer l'I.S.P.M en expertise et en matiériel de façon à lui permettre de jouer immédiatement son rôle de service scientifique et technique conseillant le Gouvernement sur les actions à prendre pour planifier, organiser et réglementer le développement de la pêche marocaine », et d'assurer le transfert de technologie de façon à créer d'ici 1983 une structure nationale apte à prendre en charge la totalité des études.

3) La Réunion des pays non-alignés et d'autres pays en développement :

La première réunion de coopération dans le domaine de la pêche des pays non-alignés et d'autres pays en développement s'est tenue à la Havane (CUBA) du 3 au 7 Novembre 1977. Rappelons que cette réunion a été précédée d'une rencontre à NEW-YORK en juillet 1977 au cours de laquelle un groupe de travail (29) a été constitué pour établir l'ordre du jour et fixer le lieu de la première réunion.

(29) Le Groupe a été composé de : Cuba malte – Inde – Somalie – Maroc – Pérou – Vietnam – Bolivie – Sri Lanka et Tanzanie.

- La première a été chargée de l'étude des pêcheries et des possibilités de développement de l'aquaculture ; de l'étude de création d'entreprises multinationales de pêche ; de la coordination des résolutions nationales sur la pêche ; la surveillance commune des pêcheries et de l'étude des accords de coopération dans le domaine de la pêche.
  A la fin de ces travaux, elle a recommandé la constitution d'une Commission permanente (81) chargée de déterminer les domaines de coopération.

- La deuxième Commission s'est vue confier l'examen des possibilités de création d'un centre de formation et de recherche dans le domaine de la pêche et l'étude de l'aide et de l'assistance mutuelles.

« Mais l'heure est venue de se demander si l'organe scientifique de l'O.N.P. (I.S.P.M.) s'acquitte d'une manière satisfaisante de cette tâche, et dans quelle mesure pourrait-il le faire demain avec une Zone Économique Exclusive de 200 milles marins et avec les responsabilités qui en découlent ?.

(81) Les pays coodinateurs sont :
la Lybie – le Maroc – Cuba – Somalie – Angola – Vietnam et Srilanka.

LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE

Mohamed AZZOU (*)

Il me paraît approprié avant d'aborder le thème qui m'a été proposé, d'esquisser brièvement le contexte dans lequel se déroule ce séminaire et les implications de l'extension des compétences des Etats riverains sur l'état des ressources halieutiques.

Il est en effet indiscutable que la pêche maritime mondiale entre actuellement dans une phase de mutation profonde. Cette mutation revêt pour certains pays un aspect de crise aigüe, et pour d'autres une espérance.

– *Crise aiguë,* pour les pays industrialisés disposant de grandes flottes de pêche ; accusées de piller les ressources alimentaires indispensables au développement des pays côtiers et à l'alimentation de leurs populations, ces flottes sont repoussées au delà des zones de pêche. L'accès aux lieux de pêche étant désormais difficile, voire, impossible la rentabilisation des gros investissements engagés s'avère précaire.

– *Espérance,* car pour un nombre de pays riverains en voie de développement, l'extension des eaux territoriales doit se caractériser par la volonté de prendre en main la conservation des ressources halieutiques et de participer de façon effective à leur exploitation, d'autant plus que pour certains, les activités de pêche peuvent être raisonnablement considérées comme un facteur important de développement économique et social (exemple le MAROC).

(*) Directeur de l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes

Cette situation est donc bel et bien l'aboutissement logique d'une exploitation irrationnelle des ressources engendrant ainsi la contestation et les revendications du Tiers-Monde à l'appropriation légitime des espaces marins.

Si aucun Etat ne se déclare aujourd'hui ouvertement opposé à la création d'une zone économique, nul n'ignore que cette évolution laisse entrer plusieurs difficultés inhérentes à l'utilisation des ressources. Pour suivre et orienter convenablement l'exploitation des ressources, les structures nationales de recherche doivent être à même de procéder à leur évaluation et d'assurer le contrôle continu des stocks. C'est précisément le rôle primordial de la recherche.

Cette recherche est abordée sous deux angles d'aspect contradictoire, mais en réalité complémentaire.

Premièrement, s'agissant de ressources vivantes, elles sont donc gérées. Elles représentent un patrimoine, que l'on doit tout mettre en œuvre pour le maintenir en bon état pour les générations futures. Elles représentent donc un capital d'où l'on peut, sans le mettre en danger, extraire tous les ans un intérêt substantiel. Préserver ce capital, c'est préserver le poisson et pour ce faire, la recherche analyse l'équilibre des populations dans leur rapport avec le milieu et dans le rapport prédateur-proie. Bien entendu, le pêcheur est considéré comme le principal prédateur.

Deuxièmement, après l'intérêt du poisson, si j'ose m'exprimer ainsi, il faut prendre en considération l'intérêt du pêcheur et pour ce faire la recherche essaie de comprendre, d'analyser et d'utiliser les données de la pêche en tant qu'activité économique dans ses aspects techniques, financiers et même sociologiques.

En conséquence, la recherche halieutique est «pluridisciplinaire».

I. – DOMAINES D'ACTION.

Dans notre pays la recherche halieutique est effectuée par l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes, Organisme scientifique et technique rattaché à l'Office National des Pêches.

Il s'agit en réalité d'une recherche appliquée et les programmes sont fondés, non sur une curiosité intellectuelle, mais sur la réalité des problèmes et des motivations économiques, sans pour autant négliger certaines études fondamentales.

Mais comme je le disais précédemment, le poisson étant une matière vivante, son exploitation rationnelle est identique à celle d'une forêt ou d'un élevage industriel, elle est régie par les lois générales de la vie, et la biologie demeure la discipline de base.

Toutefois d'autres disciplines n'en sont pas moins importantes : océanographie, statistiques, acoustique, technologie, économie...

La biologie des pêches

Ce terme général recouvre plusieurs types de recherche convergeant vers un seul but : l'estimation des stocks et la connaissance des différents paramètres qui régissent leur évolution dans le temps et dans l'espace.

Parmi ces paramètres, je vous citerai :

– La reproduction, étudiée en fonction des époques, des lieux et des taux de fécondité (observation continue des gonades ou prélèvements de plancton).

– La nutrition, intéressante à connaître pour l'établissement des chaînes trophiques (prélèvements stomacaux).

– Les migrations sont des données essentielles à élucider pour l'étude d'une pêcherie.

– La croissance en taille et en poids des animaux marins, fait l'objet d'études approfondies car sa connaissance est indispensable à l'utilisation de modèles mathématiques élaborés pour le calcul du rendement du stock.

II. – LES ETUDES DYNAMIQUES DE POPULATION.

Une population est un ensemble d'individus vivant à un moment donné dans un échosystème déterminé et possédant des caractères communs transmissibles par hérédité.

Elle comprend des individus à tous les stades de développement : larves, post-larves, immatures et reproducteurs.

D'un côté cette population est une réalité concrète que l'on peut connaître et étudier par l'intermédiaire d'échantillons représentatifs. De l'autre, c'est aussi un système bio-énergétique qui échange constamment de l'énergie avec son environnement.

Une partie de l'énergie empruntée au milieu extérieur est transformée en matière vivante. Par le jeu de la reproduction, de la crois-

sance, la biomasse, c'est-à-dire le poids total de matière vivante tend à augmenter.

En même temps, les mortalités dues à la vieillesse, aux prédateurs, ou à l'exploitation par l'homme, tendent à réduire la biomasse. Ce processus aboutit à un bilan, s'il est positif, la population s'accroît, s'il est négatif, elle décline.
La dynamique des populations a pour but d'étudier les effets de ces facteurs antagonistes en termes de biomasses et de structures démographiques.

III. – LES ETUDES ACOUSTIQUES.

Depuis une trentaine d'années environ, l'application des sondeurs à ultra-sons pour la détection des bancs de poissons s'est généralisée. Les scientifiques disposent maintenant de sondeurs extrêmement perfectionnés capables de détecter la moindre concentration isolée.

Les intensités des échos reçues par le sondeur peuvent être totalisées grâce à un intégrateur. En réalisant ensuite un quadrillage, après avoir effectué un étalonnage adéquat, on peut obtenir une bonne évaluation de la biomasse présente au moment de l'expérience. Cette technique a été utilisée pour l'estimation de la sardine le long de nos côtes.

IV. – TECHNIQUES DE PÊCHE.

Ces activités s'effectuent en mer et elles ont pour but l'amélioration et les rendements de la flotte de pêche. Elles sont entreprises dans plusieurs directions :

– Les pêches exploratoires :

Destinées à trouver de nouveaux fonds exploitables, elles permettent en outre de comparer les rendements et la diversification des espèces avec les débarquements de la flotte de pêche actuelle. Elles servent en outre à cartographier les ressources disponibles et à en faire une première estimation.

– Essais de nouveaux engins de pêche :

Avant de préconiser le remplacement d'engins classiques par d'autres mieux adaptés et plus productifs, il faut effectuer des séries d'essais avec les différents modèles.

– Etude de la sélectivité :

Il ne suffit pas de déterminer le modèle de filet le plus rentable, mais il faut trouver aussi la meilleure dimension de maille qu'il faut attribuer. Avec des mailles trop petites, le filet est vite colmaté et les poissons pêchés sont trop jeunes. Avec des mailles trop grandes, beaucoup de poissons commercialement intéressants s'échappent. Une sélectivité s'impose suivie d'une réglementation.

V. – TECHNOLOGIE DU TRAITEMENT DE POISSON.

Les activités de l'Institut des pêches se sont récemment étendues à la technologie des produits de la mer. Des travaux sont entrepris dans les domaines suivants :

– Essai d'introduction de nouveaux matériaux et types d'emballage,

– Meilleure utilisation de certaines espèces de poissons de faible valeur commerciale (bécasse de mer, chinchard).

– Amélioration de la qualité des produits de la pêche.

VI. – L'OCEANOGRAPHIE.

L'étude physique du milieu marin dont l'action est fondamentale sur le comportement des poissons, fait partie de l'activité de la recherche marine.

Les variations de température, de salinité, de courants permettent de contrôler les grands mouvements de masse d'eau qui sont à l'origine de la productivité intense de nos côtes.

C'est ainsi qu'à partir du Sud d'Agadir, se développe un phénomène hydrologique important qui est à la base même de la richesse en sardines et autres espèces, c'est « L'UPWELLING » ou affleurement d'eaux profondes.

Les eaux de surface sont mises en mouvement et repoussées vers le large par l'action conjuguée de trois forces qui sont le Courant des

Canaries, les vents alizés soufflant du Nord-Nord Est, et la force de Coriolis qui est due à la rotation de la terre.

Ces eaux superficielles repoussées vers le large sont remplacées par des eaux issues des profondeurs qui remontent vers la côte sur le fond du plateau continental. Outre leur température plus basse, elles se caractérisent surtout par leur teneur élevée en sels nutritifs minéraux : phosphates, nitrates, etc... Ces eaux sont donc chargées en engrais, et leur ascension vers la côte permet aux rayons solaires de les pénétrer. On aboutit à la fameuse équation :

« Eau + Engrais + Rayons solaires = VIE ».

Il s'ensuit un extraordinaire développement du plancton, assurant une production alimentaire de base très importante pour la nutrition du poisson. C'est cette abondance de plancton qui permet notamment à la sardine, d'avoir une croissance plus rapide que partout ailleurs. (EUROPE et MEDITERRANEE).

Ce sont là un résumé des activités de la recherche halieutique, avec bien entendu d'autres interventions dans le domaine de la pollution, la salubrité des parcs aquicoles etc... Quant aux études effectuées jusqu'à présent, elles étaient essentiellement orientées vers l'estimation des ressources pélagiques ou poisson dit industriel. Ceci m'amène naturellement, à discuter de la distribution et de l'abondance des stocks.

VII. – POTENTIALITES ET ETAT DES STOCKS.

Je tiens tout d'abord à préciser que les chiffres que je vous commenterai doivent être considérés avec la réserve nécessaire et ce, pour deux raisons principales :

1. – Tous les animaux marins sont mobiles, au moins pendant une partie de leur existence, mais le degré de mobilité varie considérablement d'une espèce à l'autre. Les principaux stocks de poissons qui intéressent notre pays ont des aires de répartition relativement vastes ou effectuent des migrations de grande amplitude. L'exploitation de tels stocks dans une région particulière de leurs aires de répartition peut donc se répercuter sur l'abondance et les captures dans d'autres zones. ***Or les potentiels estimés étaient valables jusqu'en 1976,*** et ne concernaient que les fonds de 100 à 350 mètres (18 milles) et n'englobaient pas les eaux sahariennes.

2. – Un autre facteur particulièrement évident dans la conservation des ressources, c'est le contrôle des captures. Or l'activité des navires à grande autonomie, originaires des pays éloignés des lieux de pêche est intense, il s'ensuit donc à plus ou moins longue échéance des conséquences néfastes sur les stocks.

Un stock présent à un instant donné subit donc des fluctuations dans le temps.

Je voudrais avant de conclure, tout en restant dans le cadre de ce séminaire et compte-tenu de l'évolution du Droit de la Mer, présenter certaines considérations d'ordre général sur les ressources vivantes dans les zones économiques et au-delà.

La généralisation des zones économiques à 200 milles revient à y inclure les zones de pêche suivantes :

1. – Tout le plateau continental, limité traditionnellement par l'isobathe 200 mètres (alors que c'est plutôt l'isobathe 120-150 m).

2. – Dans le cas où le plateau continental n'est pas particulièrement étendu, c'est toute la zone du talus continental (de 150 m à 3.000 mètres de profondeur). Dans cette zone, les fonds ne sont normalement exploités actuellement que jusque vers 800 mètres.

3. – La presque totalité des aires de haute fertilité découlant de l'existence des « UPWELLING ».

Ceci revient à dire, qu'à quelques exceptions près, le poisson est capturé en-deçà de la limite des 200 milles. L'exception la plus importante concerne le thon dont environ 40 % des captures, soit 650.000 tonnes environ, proviennent de régions situées au-delà de 200 milles.

On a parfois évoqué la possibilité d'exploitation au-delà des 200 milles, du « Krill », petite crevette de 4 à 5 cm. Il faut évidemment mentionner que ce Krill représente une potentialité fabuleuse, mais son exploitation pose de sérieux problèmes (vit dans la région antarctique). Il en est de même pour certains céphalopodes.

VIII. – CONCLUSION.

De toute évidence, la zone économique à 200 milles réserve à l'Etat riverain la quasi totalité des ressources halieutiques, d'où une grande responsabilité pour la gestion rationnelle de ce patrimoine. Dès lors une politique de conservation des ressources vivantes repose sur la détermination de l'Etat riverain de contrôle des stocks et de surveillance de côtes.

La recherche scientifique peut et doit jouer un rôle majeur pour le contrôle des stocks. Parmi ces apports potentiels, la contribution à une gestion sur des bases saines et durables. Elle doit s'insérer comme un élément du système global des pêches. Personnellement, j'estime que son rattachement à l'Office National des pêches, organisme à caractère économique est un atout. Elle devra toutefois être connectée plus étroitement qu'elle ne l'est actuellement avec la profession.

C'est pourquoi, il est nécessaire que son importance s'accroisse et qu'elle bénéficie d'encouragements substantiels.

On a tendance souvent, lorsque l'on parle de l'aménagement des Océans, à ne voir dans ce concept, que le libre accès à la navigation à l'aménagement touristique des côtes, à la pollution des plages, aux problèmes de l'exploitation du pétrole off-shore... On ne pense à la pêche que pour mémoire, ou en tant qu'activité traditionnelle.

Et cependant, le poids de la pêche dans l'économie de notre pays est important. Il pourrait l'être davantage grâce à une meilleure gestion. Mais, quoiqu'il en soit, la recherche scientifique n'est qu'un élément dans cet édifice que constitue l'aménagement des ressources halieutiques.

Il me reste en terminant, à remercier les organisateurs de ce séminaire pour nous avoir permis un certain nombre d'échanges de vue sur l'évolution du cadre juridique dans lequel s'exercent les activités maritimes et de pêche.

ESTIMATION ACOUSTIQUE
SARDINE

ANNÉE 1976

Tableau 1

RESUME DES ESTIMATIONS D'ABONDANCE

REGION	Première Prospection (29 Octobre – 4 Novembre)			Deuxième Prospection (12 Novembre – 16 Novembre)		
	Densité (Tonnes/mille2	Surface mille 2	Biomasse de poissons (tonnes)	Densité Tonnes/mille2	Surface mille 2	Biomasse de poissons (tonnes)
C. Cantin – C. Aglou						
Catégorie I	3.8	717	2.724	5.0	180	900
Catégorie II	42.5	1261	58.592	40.2	1448	58.210
Catégorie III	179.1	406	72.714	285.0	496	141.360
Catégorie IV	0	0	0	0	0	0
Total	PB = 54.1	2384	129.020	PB = 94.4	2124	200.470
C. Aglou – C. Drâa						
Catégorie I	5.3	47	249	0	0	0
Catégorie II	40.4	781	32.552	38.7	1095	42.876
Catégorie III	225.6	254	57.302	280.4	398	111.599
Catégorie IV	1159.0	4	4.636	2125.0	131	278.814
Total	PB = 86.3	1086	93.739	PB = 266.2	1624	432.289
C. Drâa-Pte Stafford						
Catégorie I	5.9	200	1.180	0	0	0
Catégorie II	46.7	1254	58.560	33.3	1458	48.551
Catégorie III	335.1	1445	484.219	306.2	668	205.010
Catégorie IV	2017.6	219	441.854	1656.0	176	291.621
Total	PB = 316.2	3118	985.813	PB = 236.5	2297	548.182
Total Général	PB = 183.5	6588	1.208.572	PB = 194.5	6045	1.175.941

RENDEMENT MAXIMUM SOUTENU : 495.000 tonnes

ESTIMATION ACCOUSTIQUE DE L'ABONDANCE DES BECASSES DE MER

Mars 1976

Tableau 2.

RÉSUMÉ DES ESTIMATIONS PAR ZONES ET CATÉGORIES

Région	Catégorie	Surface (Milles) 2	Biomasse (Tonnes)
	I	41	359
Cap Juby	II	1251	67.193
Cap Ghir	III	390	113.302
	Sous total	1682	180.854
	I	34	300
Cap Ghir	II	914	37.704
Cap Blanc	III	533	138.721
	Sous total	1481	176.725
	I	48	458
Cap Blanc	II	848	41.132
	III	1857	549.307
Cap Spartel	IV	301	358.086
	Sous total	3054	948.983
TOTAL		6217	1.306.562

Les estimations de la biomasse de bécasse de mer arrondies à 1000 tonnes près, par zone, donnent les valeurs suivantes :

Cap Juby	– Cap Ghir	(28°02'N)	181.000 tonnes
Cap Ghir	– Cap Blanc	(30°38'N – 33°10'N)	176.000 tonnes
Cap Blanc	– Cap Spartel	(33°10'N – 36°10'N)	950.000 tonnes

ESTIMATION TOTALE 1.307.000 TONNES

Les concentrations les plus importantes de bécasse, se situaient entre le Cap Blanc et le Cap Spartel (73 % du total) avec des zones de grande abondance (plus de 1000 tonnes par mille) devant Rabat, Moulay-Bou-Selham et le Cap Spartel. Il est vraisemblable d'autre part que ces concentrations se poursuivent dans des proportions similaires le long des côtes sud de la péninsule Ibérique.

Les bécasses de mer se situaient entre les isobathes de 100 et 150 mètres sur le rebord du plateau continental, en couches près du fond, au sud du Cap Blanc, et en bancs entre deux eaux au nord du Cap Blanc.

Les résultats obtenus ne constituent qu'une première estimation de la biomasse de cette espèce, ils doivent être considérés avec la réserve nécessaire, tant que des études complémentaires n'auront pas permis de les confirmer.

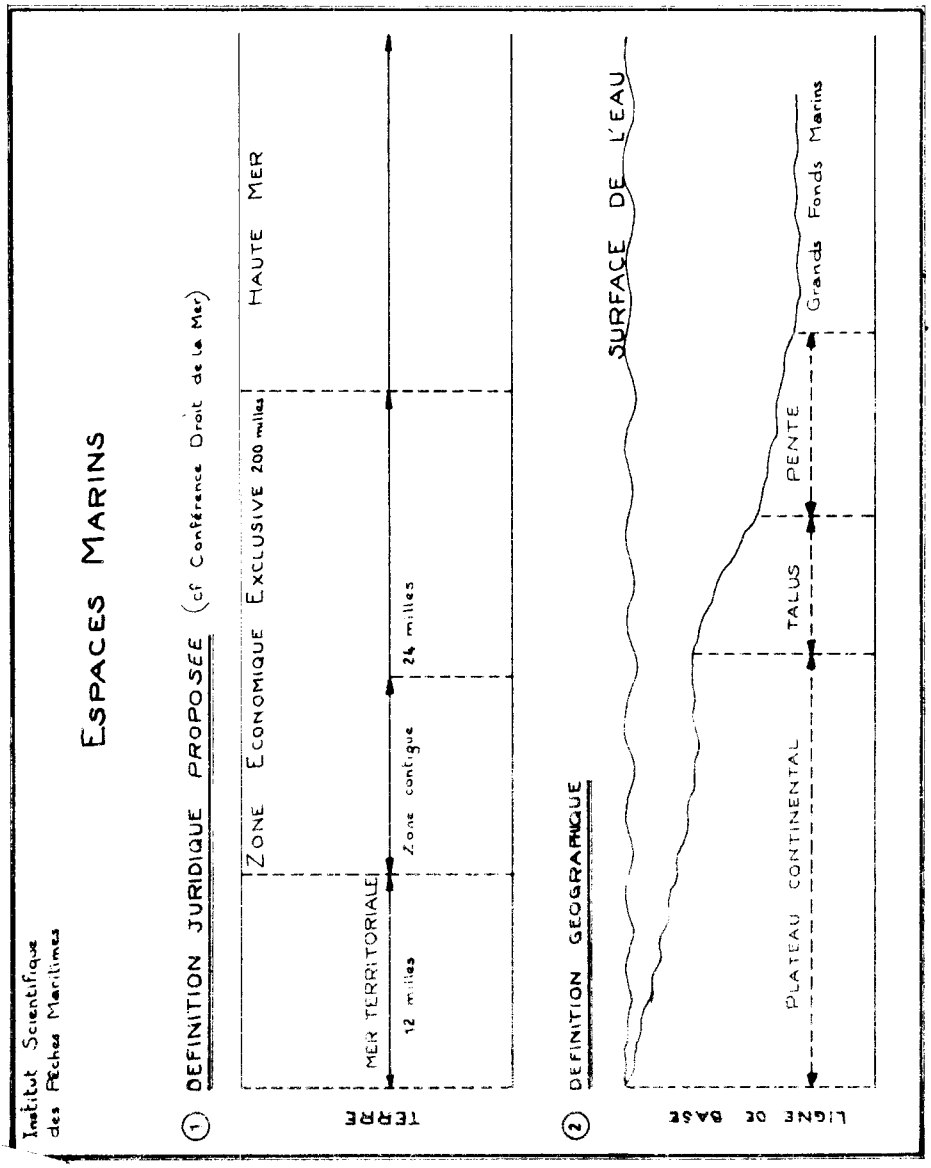
La biomasse totale instantanée du stock de bécasse de mer des eaux atlantiques marocaines comprises entre le Cap Spartel et le Cap Juby a été estimée à ***1.307.000 tonnes*** se composant comme suit :

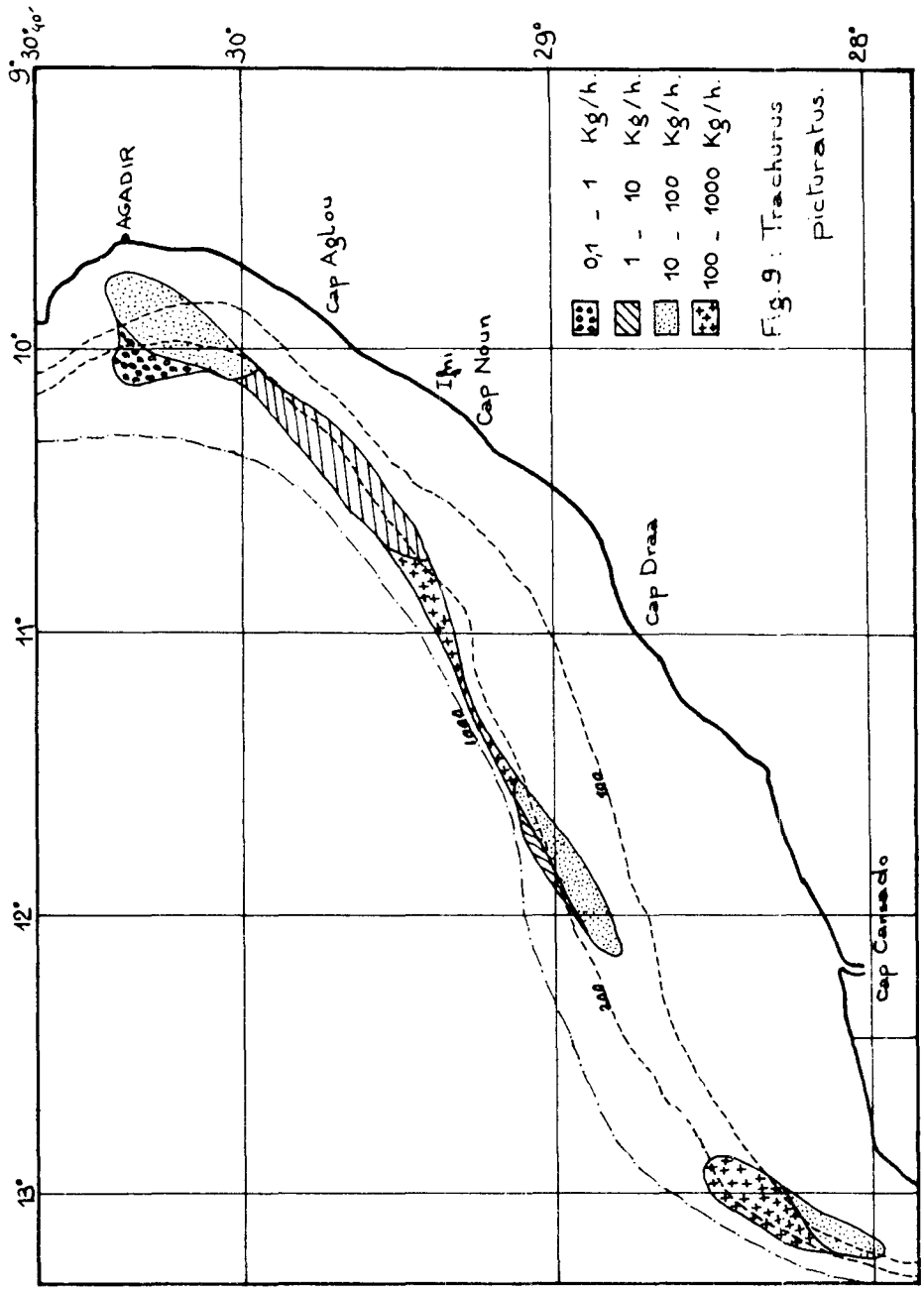
181.000 tonnes du Cap Juby au Cap Ghir

176.000 tonnes du Cap Ghir au Cap Blanc

950.000 tonnes du Cap Blanc au Cap Spartel.

Une estimation provisoire du rendement maximum peut être calculée. Si l'on tient compte du fait que cette biomasse « Bo » correspond à un stock vierge, et en utilisant la formule de Gulland Y = 0,5 M Bo, avec un cœfficient de mortalité naturelle M = 0,6 (BRETHES 1976), on peut estimer ***le rendement maximum annuel*** « Y » ***à 400.000 tonnes environ.***


Institut Scientifique des Pêches Maritimes
ESPACES MARINS
① DEFINITION JURIDIQUE PROPOSÉE (cf Conférence Droit de la Mer)
TERRE
MER TERRITORIALE
12 milles
ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE 200 milles
Zone contigue
24 milles
HAUTE MER
② DEFINITION GEOGRAPHIQUE
LIGNE DE BASE
PLATEAU CONTINENTAL
TALUS
PENTE
SURFACE DE L'EAU
Grands Fonds Marins


9°30'40'
30°
29°
28°
10°
11°
12°
13°
AGADIR
Cap Aglou
Ifni
Cap Noun
Cap Draa
Cap Cansado
100 m
200 m
0,1 - 1 Kg/h.
1 - 10 Kg/h.
10 - 100 Kg/h.
100 - 1000 Kg/h.
Fig. 9 : Trachurus picturatus.

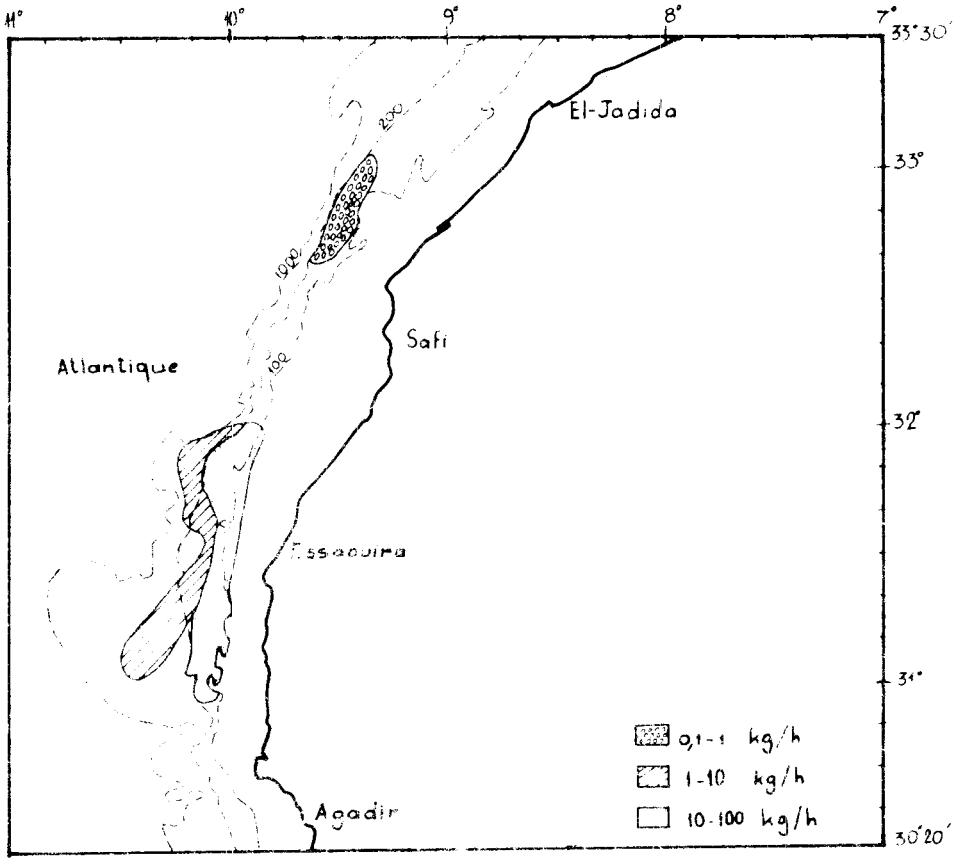


Fig 8 : Trachurus Picturatus
Rendement horaire

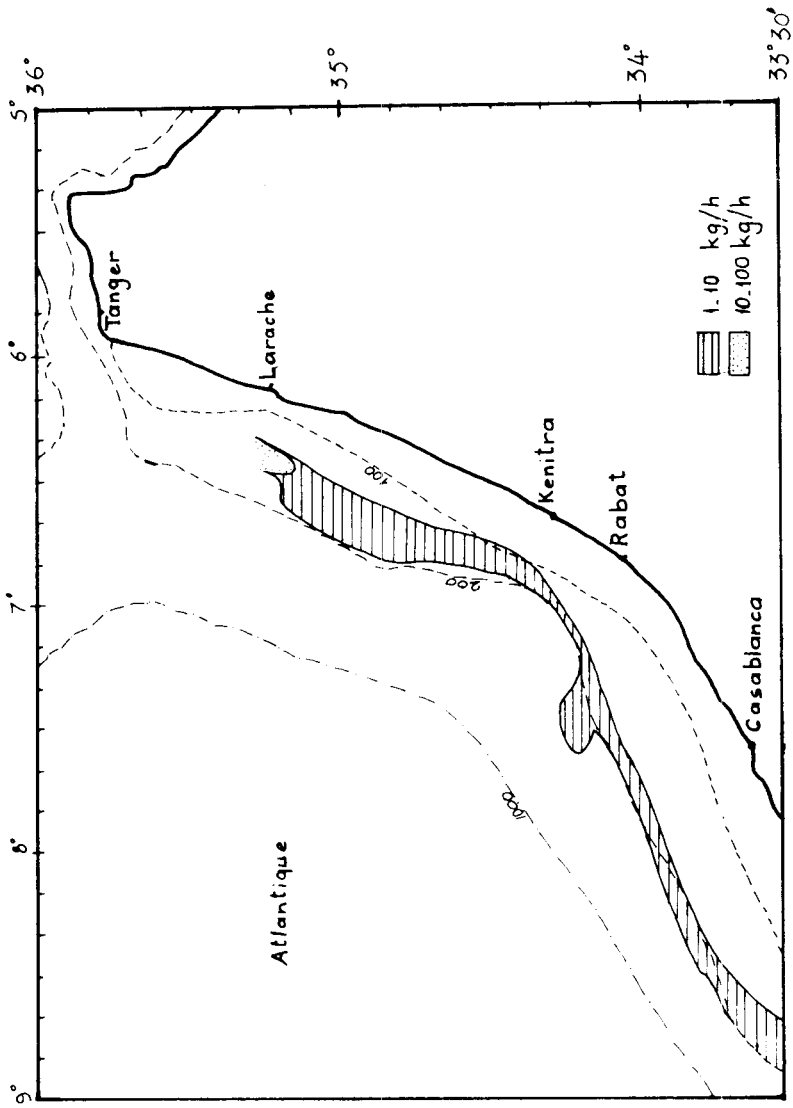


Fig: 7. Trachurus Picturatus
Rendement horaire

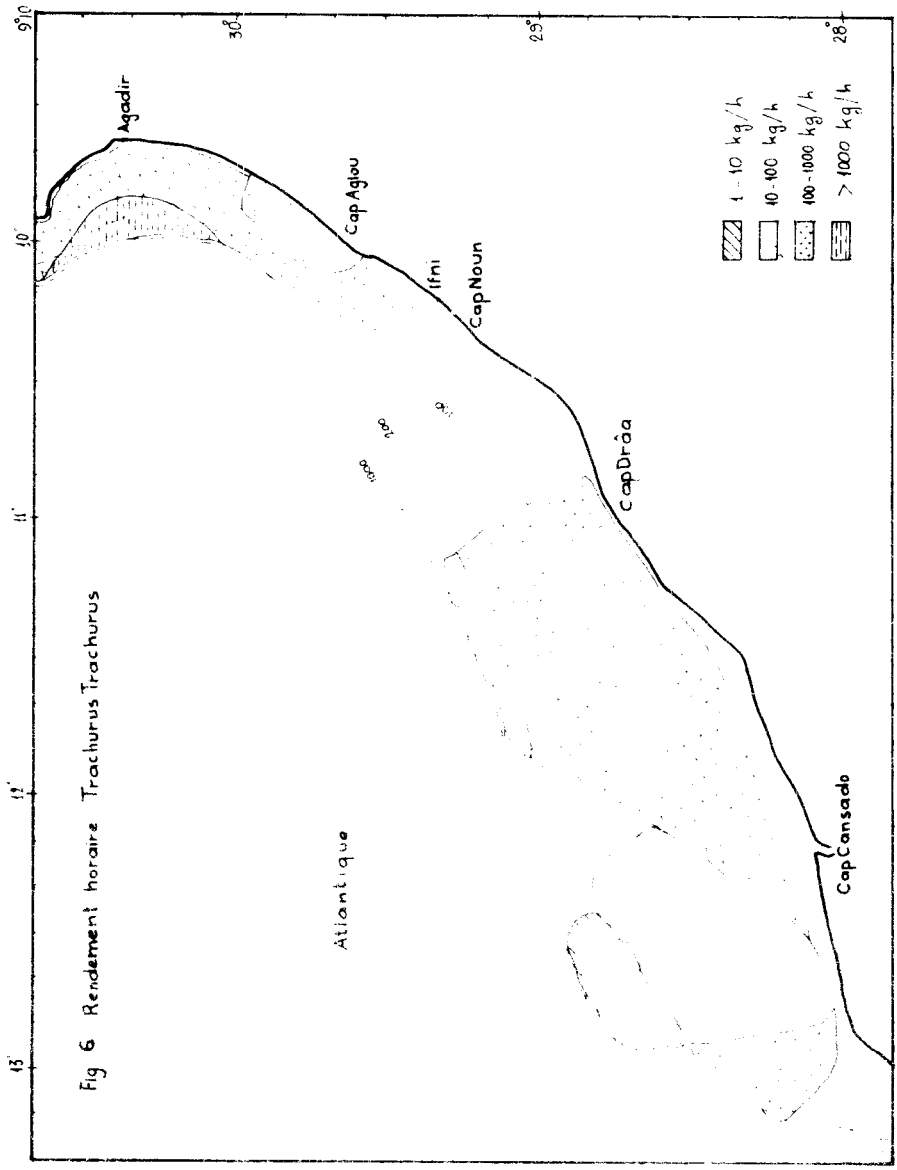


Fig 6 Rendement horaire Trachurus Trachurus

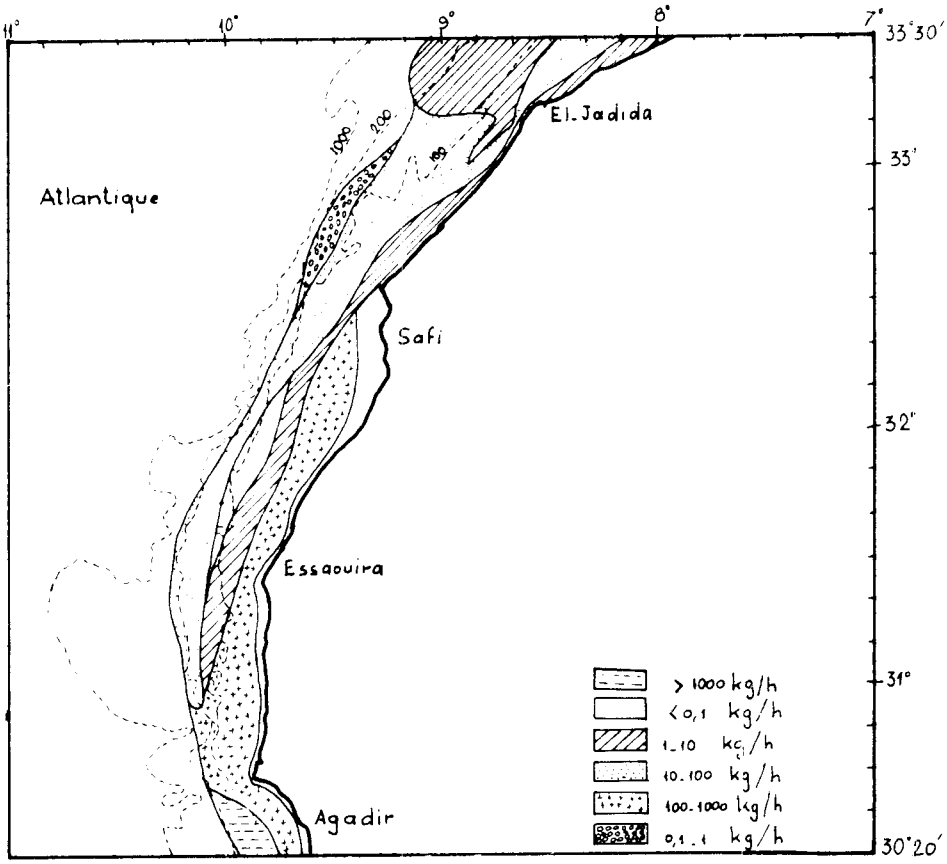


Fig. 5 : Trachurus Trachuru
Rendement horaire

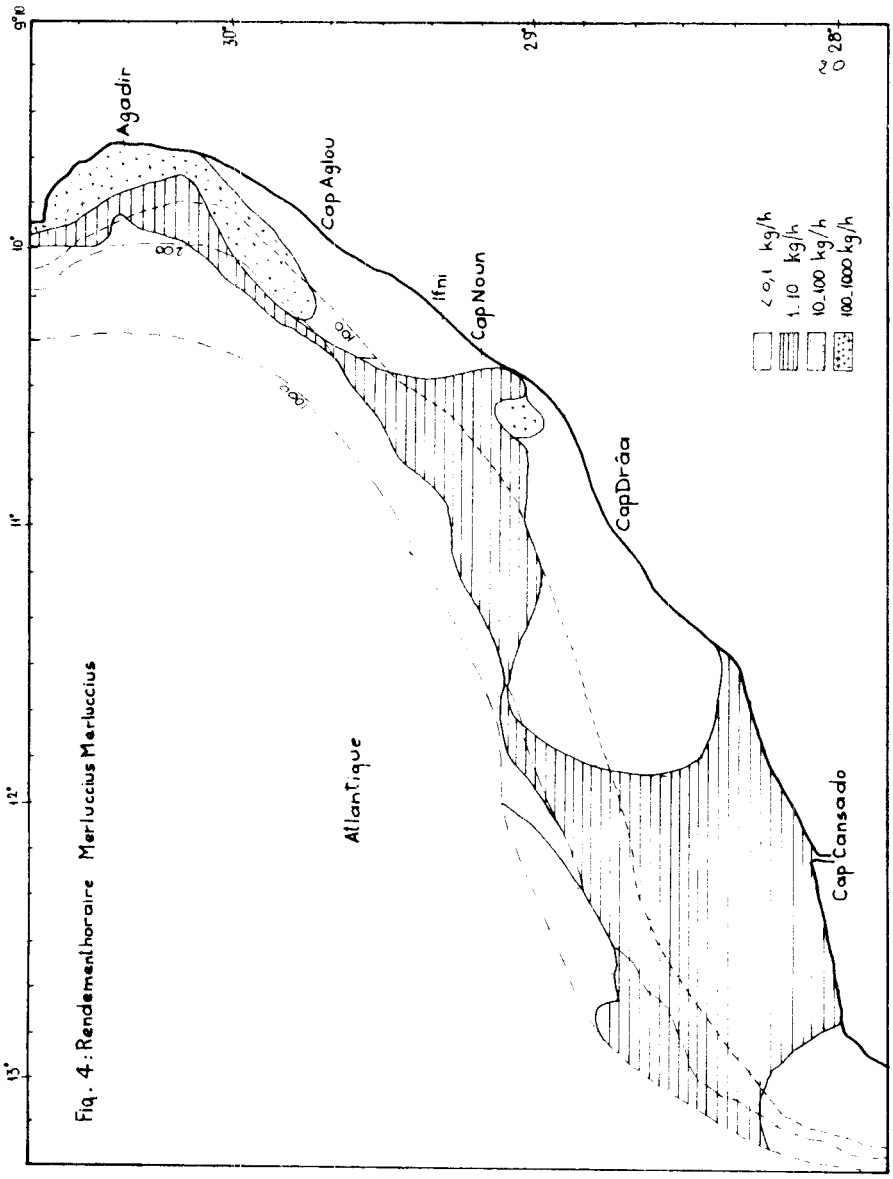


Fig. 4: Rendement horaire Merluccius Merluccius

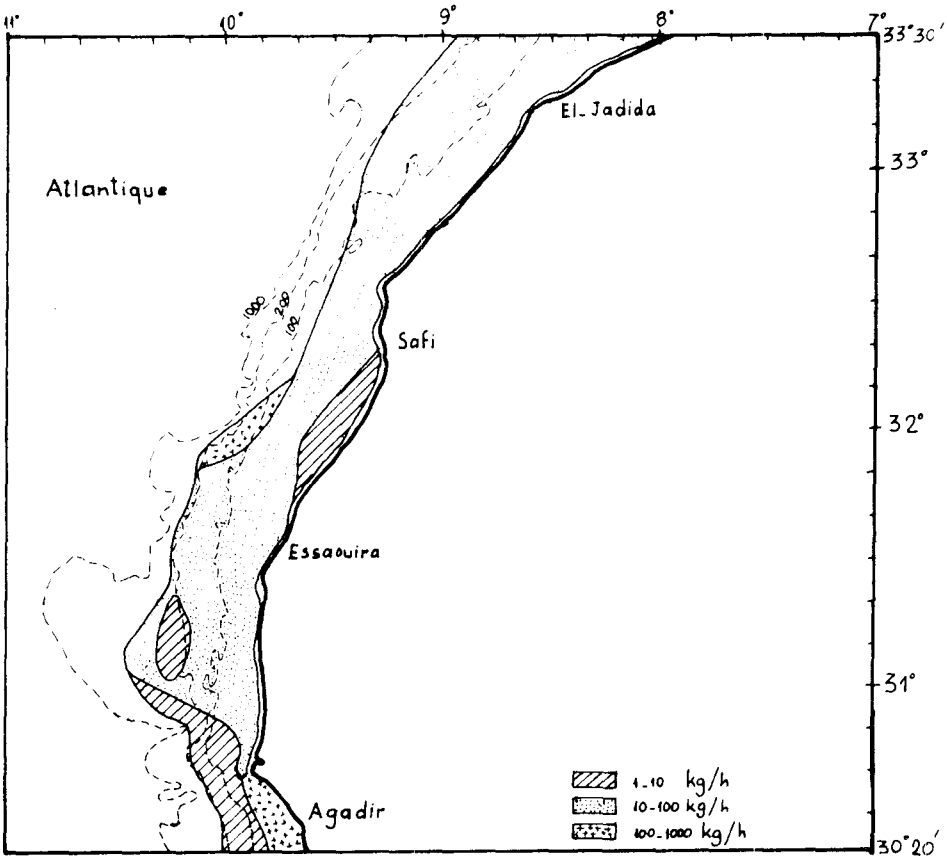
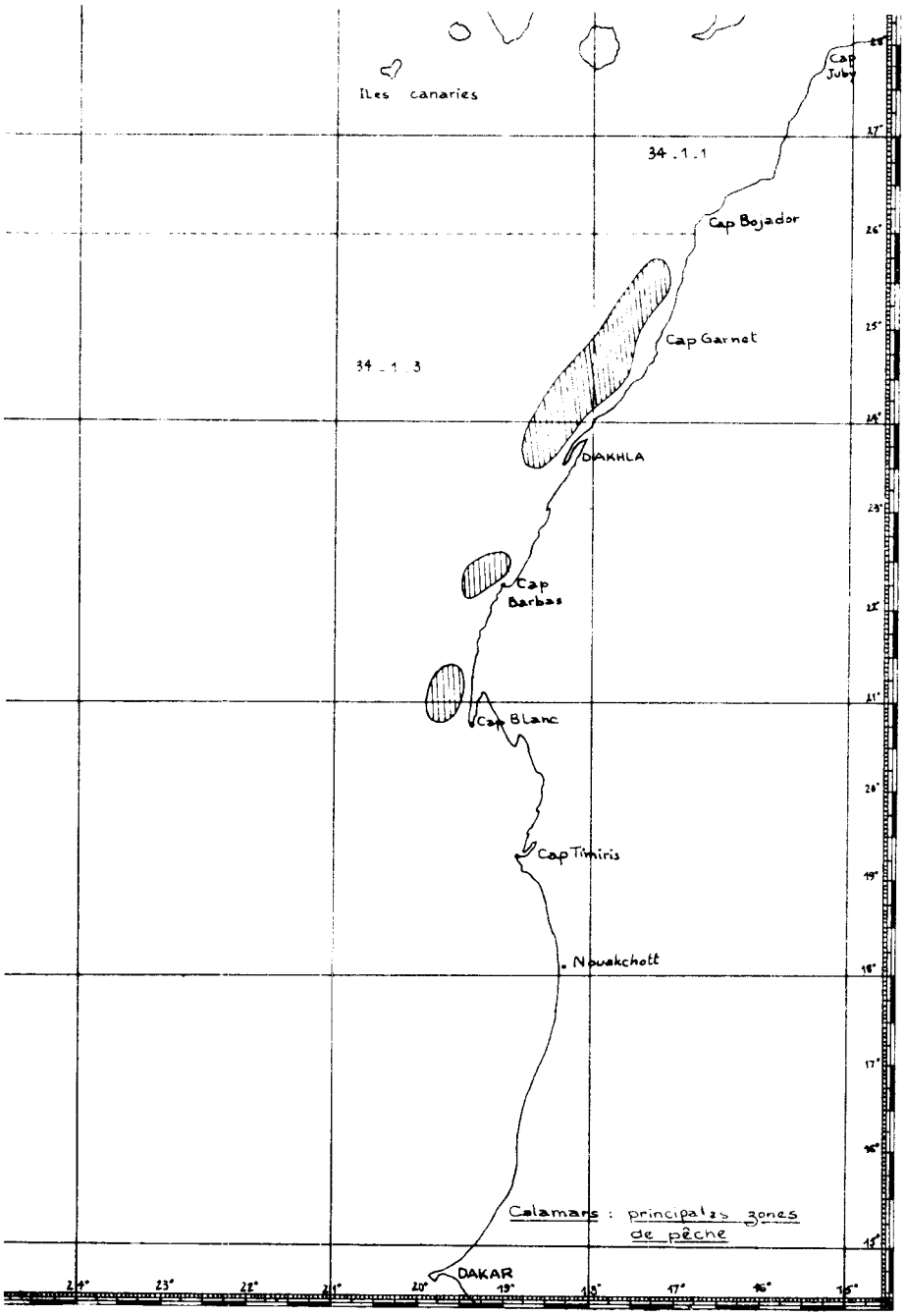
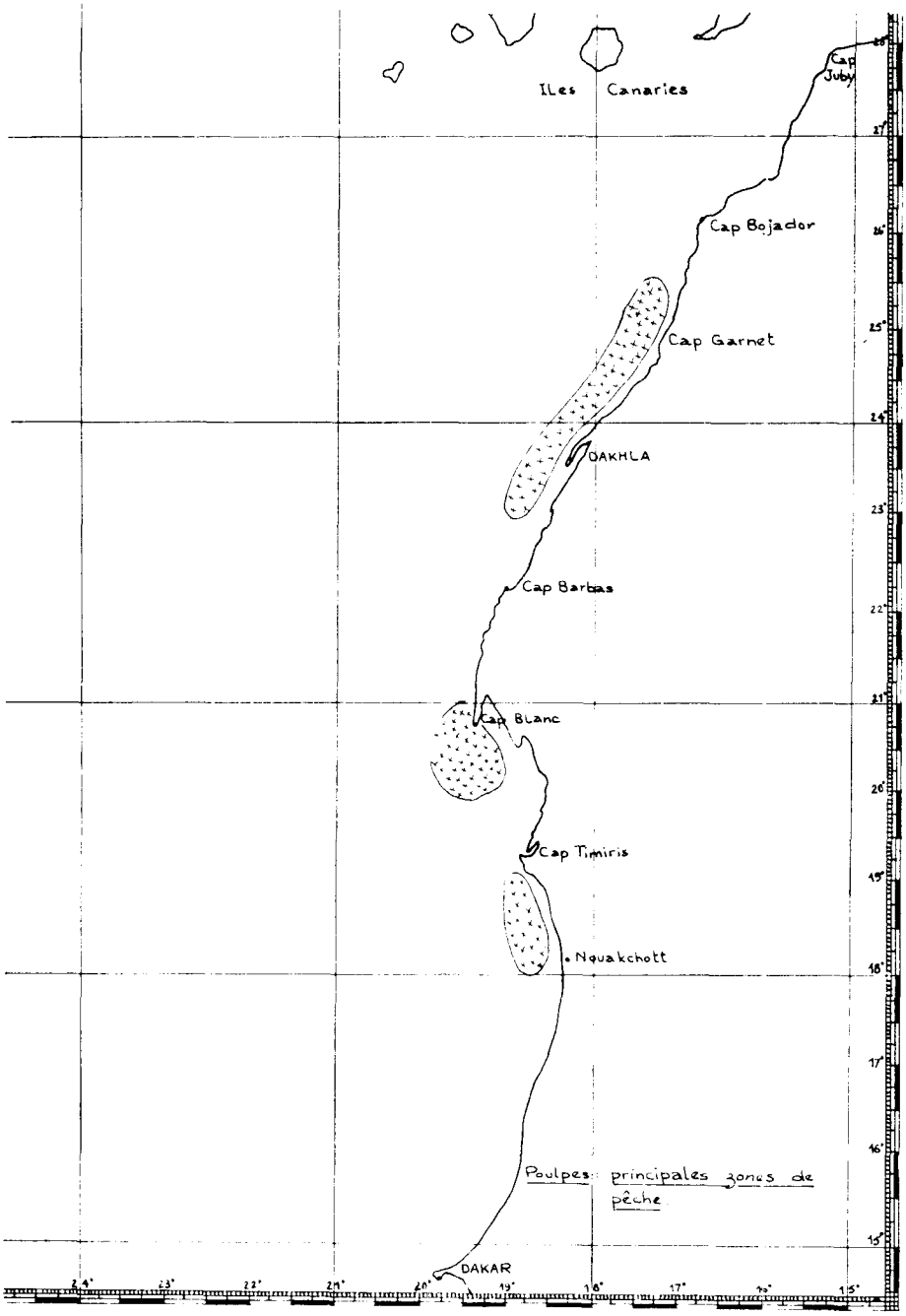
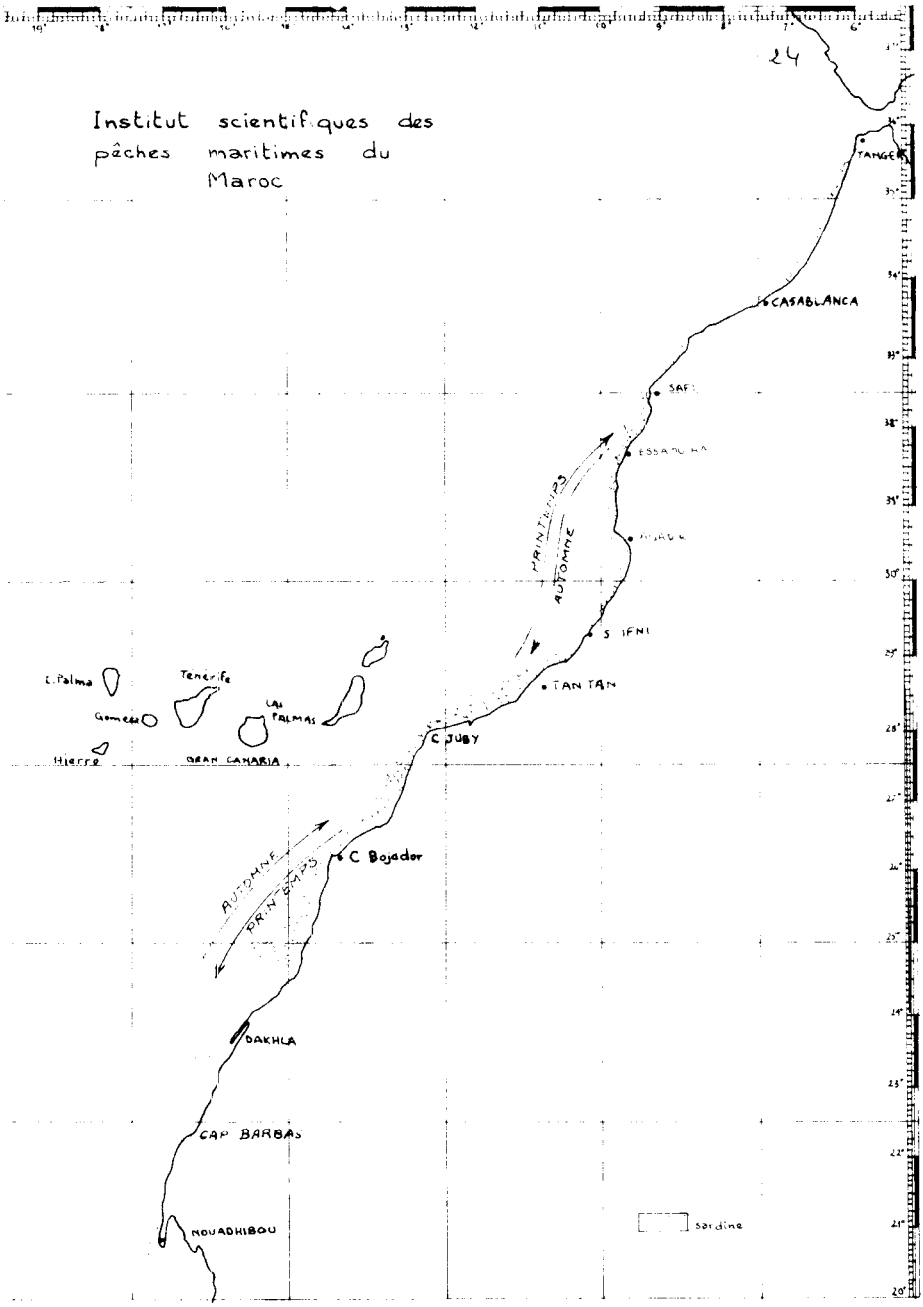


Fig. 3 : Merluccius Merluccius
Rendement horaire


Iles canaries
34.1.1
Cap Jubi
Cap Bojador
Cap Garnet
34.1.3
DAKHLA
Cap Barbas
Cap Blanc
Cap Timiris
Nouakchott
Calamars : principales zones de pêche
DAKAR


Iles Canaries
Cap Juby
Cap Bojador
Cap Garnet
DAKHLA
Cap Barbas
Cap Blanc
Cap Timiris
Nouakchott
Poulpes: principales zones de pêche
DAKAR
28°
27°
26°
25°
24°
23°
22°
21°
20°
19°
18°
17°
16°
15°
24°
23°
22°
21°
20°
19°
18°
17°
16°
15°


Institut scientifiques des pêches maritimes du Maroc
24
TANGER
CASABLANCA
SAFI
ESSAOUIRA
AGADIR
S IFNI
TAN TAN
C JUBY
C Bojador
DAKHLA
CAP BARBAS
NOUADHIBOU
PRINTEMPS
AUTOMNE
AUTOMNE
PRINTEMPS
L.Palma
Tenerife
Gomera
Hierro
LAS PALMAS
GRAN CANARIA
sardine

LES CONVENTIONS CONCLUES PAR LE MAROC EN MATIERE DE PROSPECTION OFF-SHORE DES HYDROCARBURES

Allal KANOUNI (*)

PRESENTATION

1 – Conventions Pétrolières Maritimes signées à ce jour.

Sur les quinzes Conventions Pétrolières signées, dix, ont été arrêtées, cinq seulement sont en cours.

A – Contrats expirés

1967 marque une nouvelle étape dans l'exploration, ESSO EXPLORATION AND PRODUCTION MOROCCO inc. passe un accord avec le Gouvernement pour l'exploration de 4 permis totalisant 20.000 km^2 environ dans l'Off-shore de Tarfaya.

Cette prise de permis sur le plateau continental atlantique est le prélude à une série d'accords conclus entre le B.R.P.M. et des Groupes Etrangers qui aboutira à la couverture presque complète par des permis de l'Off-shore Atlantique et Méditerranéen.

– en 1969, Contrat entre BRPM, SNPA, APEX et SCP pour l'exploration des permis Cap Sim-Oualidia-Safi.

– en 1970, Contrat entre le B.R.P.M. et TEXAS-EASTERN pour l'exploration des permis Souss et Ifni.

– en 1971, Contrat entre le B.R.P.M. et BURMAH pour l'exploration Larache et Rabat Maritime.

(*) Ingénieur au Bureau de Recherches et de Participations minières.

– en 1974, reprise de l'exploration sur les permis Souss et Ifni par l'association BRPM-SUN OIL.

– en 1974. Contrat entre B.R.P.M. et CHEVRON pour l'exploration du permis Taïfor en Méditerranée.

L'année 1974 fait date également dans l'exploration en mer profonde.ESSO et SHELL, en association avec le B.R.P.M., s'attaquent à la recherche en eau profonde entre 200 et 2.000 m, en Atlantique comme en Méditerranée.

C'est ainsi que 8 Contrats ont été signés, le premier entre B.R.P.M – ESSO et SHELL pour l'exploration des permis dits Atlantique profond A, B, C, D, E, situés au large de Tarfaya et Agadir : le deuxième entre ESSO-SHELL et B.R.P.M. formant un groupe pour l'exploration des permis dits Tarfaya Haute Mer et le troisième entre B.R.P.M. et SHELL pour l'exploration du permis Taïfor Profond situé en Méditerranée au large de Cabo-Negro.

B – Contrats en cours

En 1976, un Contrat sur Atlantique Profond fut signé entre le B.R.P.M. et le Groupe formé par PHILLIPS-GETTY et AGIP et B.P pour les permis Cap Sim et Cap Tafelney Profond au large d'Essaouira. Un autre Contrat groupant les mêmes partenaires, a été signé sur l'Off-shore de la même zone portant sur le permis Smimou maritime.

En 1977, un troisème et un quatrième contrats sur l'Atlantique furent signés entre le B.R.P.M et le groupe formé par PHILLIPS et B.P au large des Provinces Tarfaya, El Ayoun et Boujdour couvrant 10 permis de recherche de 50.000 km².

En 1978, un Contrat fut signé avec TEXACO pour la reprise d'exploration sur les permis Taïfor en Méditerranée.

2 – Bref aperçu sur les Recherches Pétrolières

Un gisement de pétrole n'est pas une sorte de poche libre souterraine dans laquelle se trouve enfermé le liquide. C'est au contraire une masse rocheuse compacte, qui se comporte comme une éponge. le pétrole y est dispersé sous forme d'une infinité de minuscules gouttelettes, dans des pores de dimensions et de calibres variables.

– Rappelons tout d'abord que les hydrocarbures naturels résultent de la transformation des matières organiques contenues dans un grand nombre de sédiments.

Ils s'accumulent dans des roches poreuses et perméables appelées « réservoirs ».

Ils sont protégés par des roches imperméables appelées « couverture » ayant pour rôle d'empêcher le pétrole de fuir vers la surface du sol.

– Les pièges qu'affectent les réservoirs où les hydrocarbures en voie de migration s'accumulent, sont de nature structuraux (anticlinaux) ou stratigraphiques.

C'est sur leur recherche que sont axées actuellement toutes les méthodes d'exploration.

Une fois les hypothèses géologiques et paléogéographiques sur les conditions d'accumulation, de conservation, et de protection sont supposées être remplies et que la sismique a mis en évidence les structures favorables, alors les forages sont implantés pour vérifier l'existence ou la non existence du gisement.

– Généralités sur la recherche pétrolière en mer

On désigne sous le nom de Plateau Continental la zone qui s'étend en mer depuis la côte jusqu'à la profondeur de 200 m environ. Au delà, le fond de l'océan s'enfonce rapidement (talus) pour atteindre des profondeurs de plusieurs milliers de mètres. Le terme « mer profonde » est consacré à des tranches d'eau entre 200 et 2000 m.

L'exploration pétrolière n'a quitté la terre ferme pour ne s'aventurer en mer que très progressivement. Les premiers sondages « off-shore » étaient réalisés par des appareils de forage montés sur les plates-formes reposant sur le fond de la mer. Cette technique évolua vers des plates-formes de plus en plus gigantesques supportées par des piliers pouvant atteindre des hauteurs de 70 mètres.

L'apparition de derricks montés sur les barges flottantes, ensuite sur des bateaux à ancrage a permis d'étendre l'exploration à tout le plateau continental.

Un nouveau pas a été récemment franchi à l'évolution des techniques qui permettent d'envisager des sondages sous des épaisseurs d'eau considérables dépassant 1000 m, par la mise au point de bateaux de forage à positionnement dynamique.

Le milieu marin, s'il rend les opérations de forage plus difficiles et plus coûteuses que sur terre, facilite par contre les opérations de reconnaissance, principalement sismique. Cette méthode, rappelons le, est utilisée pour déceler l'architecture du sous-sol grâce à des

ébranlements (minuscules tremblements de terre) dont on enregistre le temps mis par l'onde pour se réfléchir sur les différentes couches et son arrivée à la surface.

Si à l'origine les ébranlements étaient créés par des explosions de charge de dynamite, la technique a rapidement évolué et actuellement cette méthode est utilisée sans le moindre effet sur la faune et la flore sous-marines. L'air comprimé et la vapeur d'eau sous pression remplacent progressivement la dynamite.

Malgré ses coûts très élevés, les résultats récents montrent que le rendement de l'exploration en mer est souvent plus élevé et les succès plus rapides que dans les bassins terrestres, les conditions marines permettent une stratégie plus rationnelle de l'exploration. Les coûts du développement et de l'exploitation du gisement en mer sont si élevés que seuls les gros gisements sont économiquement exploitables.

Les techniques d'exploitation des gisements découverts évoluent également rapidement. Si actuellement l'exploitation en mer des hydrocarbures sous des tranches d'eau dépassant 100 m entraîne des dépenses prohibitives, il est certain que, dans un proche avenir, cet handicap sera surmonté et que tout gisement découvert pourra être exploité dans des conditions économiques rentables. La hausse du prix de pétrole et l'insuffisance des réserves mondiales vont permettre l'exploitation en mer de gisements qu'il y a peu de temps étaient considérés non rentables.

3 – Code des hydrocarbures

L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures sont régies par le code des hydrocarbures dahir n° 1-58-227 du 4 Moharrem 1378 (21 Juillet 1958).

Par contre le raffinage, la distribution et la commercialisation sont exclus de ce code.

Sans entrer dans les détails législatifs, une présentation des points principaux de cette loi sera suivie par un aperçu sur le cadre dans lequel ont été conclues les différentes Associations entre le BRPM et les Compagnies Pétrolières pour l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures au Maroc.

1°) Les gisements d'hydrocarbures font partie du domaine de l'état, les permis de recherche et les concessions d'exploitation sont accordés par le Ministère de l'Energie et des Mines. Ils sont accordés à

toute personne morale ayant les capacités techniques et financières pour faire face à ces travaux et agréés par l'Etat.

Le permis est accordé pour une période de 4 ans renouvelable pour d'autres périodes à condition que le programme initial de travaux soit exécuté au courant de cette période.

A égalité de condition la préférence est accordée aux demandeurs qui offrent une participation financière à l'état d'au moins 50 % et à celui qui s'engage à décharger l'état des risques de la recherche.

En cas de découvertes commerciales, le permissionnaire a le droit d'obtenir une concession d'exploitation.

Il est assujetti à verser des redevances à l'état soit en nature soit en espèce en fonction de la production du champ. Cette redevance n'excède pas 12,5 %, elle est de 5 % pour le gaz. A cette redevance, s'ajoutent les impôts sur les bénéfices qui sont de 50 %.

Les hydrocarbures produits ne peuvent être exportés que dans la mesure où la production excède les besoins du marché local.

Chaque producteur devra tout d'abord approvisionner le marché local proportionnellement à sa production avant d'exporter l'excédent.

Par ailleurs un régime douanier assez libéral donne une franchise totale ou partielle pour les matériaux d'équipement nécessaires aux activités des recherches et d'exploitation des hydrocarbures.

En période d'exploitation, le concessionnaire conserve 50 % des devises à l'extérieur provenant des exportations de brut pour faire face aux remboursements d'emprunt, achat de matériel et toutes autres dépenses engendrées pour l'activité des recherches et d'exploitation.

Après cette brève présentation, il est important de signaler que tous les contrats passés avec le BRPM sont en conformité avec le code des hydrocarbures et les lois en vigueur au Royaume du Maroc.

Ces accords définissent plus particulièrement les relations entre le BRPM et ses associés dans le respect de ces lois.

4 – Contrat d'association BRPM-Partenaire

1°) ***L'objet*** du contrat est d'entreprendre et de poursuivre l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en commun sur un ou plusieurs permis demandé et obtenu en cotitularité.

2°) ***Intérêt :*** BRPM 50 %.

Partenaire 50 %

3°) ***Programme de travaux*** 1ère période de 4 ans.

a – 1ère phase de 18 mois géologie et géophysique.

A la fin de cette 1ère phase, le partenaire prend la décision de continuer ou d'abandonner.

b – 2ème phase de 30 mois.

Réalisation d'un ou de deux forages selon le cas avant la fin de la 1ère période.

Les périodes suivantes comprennent de la géologie et de la géophysique ainsi que des travaux de forage en fonction des résultats obtenus.

4°) ***Dépenses d'exploration***

Ces dépenses sont prises en charge entièrement par les partenaires jusqu'à la découverte commerciale et sont totalement amortissables et non remboursables.

5°) ***Dépenses de développement et d'exploitation***

Ces dépenses sont prises en charge à raison de 50 % pour le B.R.P.M. et 50 % pour les Partenaires.

Le financement de la quote-part du B.R.P.M dans les frais de développement et d'exploitation pourrait être obtenu aux meilleurs taux par le groupe.

Le remboursement sera effectué par le B.R.P.M pendant la période d'exploitation selon un calendrier à convenir d'un commun accord.

6°) ***Les opérations***

Les opérations et travaux menés en commun sont exécutés par l'opérateur sous la direction du comité de direction, composé des représentants de toutes les parties.

Les travaux, budgets et décisions sont approuvés par le comité de direction dont le B.R.P.M. est président.

L'opérateur est désigné parmi les partenaires pendant la période d'exploration. En période d'exploitation, une Société à but non lucratif est créée pour les opérations d'exploitation. Dans le cas contraire, le B.R.P.M. devient opérateur 5 ans après la mise en exploitation.

7°) ***Commercialisation***

Chaque participant étant seul propriétaire de sa quote-part de production aura le droit de l'enlever et en assurer la commercia-

lisation directement. Toutefois le partenaire s'engage à commercialiser une partie de la part du B.R.P.M selon sa demande dans des conditions à définir d'un commun accord.

8°) *Régime fiscal*

Redevance 12,5 % prise comme charge
Impôts et Taxes 55 %
Assiette des impôts : prix affiché.

9°) *Avantage*

a – Libre exportation par le partenaire de l'excédent de produit après satisfaction du marché local pour sa quote-part.

b – Liberté de garder les devises provenant des ventes à l'extérieur avec obligation de rapatrier les devises pour faire face aux besoins locaux et pour couvrir les redevances, taxes et impôts.

10°) *Abandon*

L'abandon pour un des partenaires :

– sur les permis de recherches, est soumis à la condition que les engagements financiers souscrits aient été intégralement remplis.

– sur une concession d'exploitation détenue en commun, est conditionné par la réalisation des travaux prévus au dernier budget approuvé par le comité de Direction.

11°) *Cession*

Si la cession à une Société filiale ou affiliée ne pose pas de problème, la cession à une Société tierce donne au B.R.P.M le droit de préemption à exercer dans un délai de 90 jours. En cas de cession partielle ou totale, le concessionnaire s'engage à remplir toutes les obligations souscrites par le cédant.

12°) *Arbitrage*

Tous les litiges sont soumis pour conciliation ou arbitrage aux règles établies par la Convention Internationale pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements signée le 18 Mars 1965 et ratifiée par le Maroc.

13°) *Durée*

Le contrat a une durée égale à celle des périodes d'exploration, ou à l'expiration des concessions d'Exploitation.

La durée de ces concessions d'exploitation est de 30 ans, elle pourra être prorogée en fonction de la vie du gisement.

Autres formes de contrats

En dehors des Associations en participation, d'autres formules telles que les contrats de partage de production ou les contrats de service ont été négociés mais pas signés.

a) Dans le cas des *contrats de partage de production*, les droits miniers sont accordés à l'établissement d'Etat et par conséquent, la propriété sur les produits pouvant être extraits. Le partenaire étranger est considéré comme un simple contracteur qui prend en charge l'ensemble des travaux et les dépenses nécessaires depuis l'exploration jusqu'à l'exploitation.

En cas de production, le partenaire recevra une certaine partie de production dont la vente lui assurera un certain profit après récupération des dépenses engagées.

Un prélevement de 40 % est fait en faveur de la Société étrangère pour couvrir ses dépenses de production et rembourser les investissements de l'exploration, du développement et des installations, le reste est partagé entre l'Etat et la Société dans la proportion de :
65 – 35, 70 – 30, 80 – 20

La Société n'est assujettie à aucun prélèvement fiscal, sa part de production est considérée comme un revenu après taxe. Le partage de production globale entre l'Etat et la Société se traduit en définitif par :
39 – 61, 42 – 58, 48 – 52

Ce contrat pose des difficultés au niveau des prix de vente de brut pour le calcul de la retenue de 40 % prévus pour couvrir les dépenses et les amortissements. Il est évident que les 40 % réservés aux frais d'exploitation et aux divers amortissements sont revus, en baisse après amortissement total, il reste, bien entendu, que les frais d'exploitation tiennent compte des pièces de rechange et de l'entretien.

b) Dans le cas de *Contrat de service*, le partenaire étranger prend à charge le financement de l'exploration et les risques correspondants.

En cas de découverte, l'Etat remboursera la totalité des investissements déjà réalisés mais reste le seul propriétaire des réserves mises en évidence. La part financée par le partenaire pour le développement et les diverses installations, lui est remboursée, majorée d'intérêt, sur les recettes tirées de l'exploitation.

En compensation des risques techniques et financiers encourus par la société, cette dernière aura la possibilité d'acheter un certain

pourcentage du brut à des conditions avantageuses, il reste bien entendu que la Société n'est assujettie à aucune taxe, ni impôt, ni redevance.

5 – Les recherches pétrolières en mer au maroc

Les recherches d'hydrocarbures effectuées sur terre dans le Rharb et dans les Provinces d'ESSAOUIRA – AGADIR – TARFAYA avaient montré que les conditions favorables à l'existence de gisements d'hydrocarbures devaient s'améliorer vers l'Ouest, c'est-à-dire sur le Plateau Continental Atlantique. Pour valoriser au maximum ces données, l'attention des Experts de différentes Sociétés Pétrolières fut attirée en mettant à leur disposition les résultats des sondages effectués sur terre et soulignant l'intérêt de la poursuite des objectifs pétroliers en mer. Dès 1967, ESSO signait un Accord couvrant 4 permis dans l'Off-shore de Tarfaya. Après des travaux sismiques importants, ESSO entreprenait une campagne de sondages profonds. De 1968 à 1970, 7 sondages totalisant plus de 20. 000 m forés ont été exécutés. L'un d'entre eux montra d'importants indices de pétrole de très mauvaise qualité (huile lourde et visqueuse) et non exploitable dans l'état actuel. Poursuivant ses efforts, ESSO, après des travaux et études complémentaires, a entrepris vers la fin de 1971 un huitième sondage. C'est ce sondage, MO. 8, qui a montré quelques indices de pétrole dont l'intérêt réel n'a pas été prouvé. La poursuite des travaux permettra seule de juger si les formations géologiques rencontrées sont susceptibles de renfermer du pétrole et surtout si celui-ci est exploitable commercialement.

Alors que les travaux d'exploration d'ESSO étaient en cours, le B.R.P.M. poursuivait ses efforts pour intéresser de nouveaux investisseurs à la recherche sur le plateau continental atlantique. En 1969, il signait un accord avec la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine (S.N.P.A.) pour l'exploration de trois permis marins au large du bassin d'Essaouira et des Doukkala entre le Cap Rhir au Sud et El Jadida au Nord. La Société Chérifienne des Pétroles (S.C.P.) et American Petrofina Exploration (A.P.E.X) venaient se joindre aux deux principaux associés.

Après une importante campagne sismique, un sondage était implanté au large d'Essaouira. Il a atteint les profondeurs de 3500 m et a été arrêté pour des raisons techniques sans atteindre son objectif. De nouveaux travaux sismiques seront réalisés pour préparer d'autres emplacements de forage.

En 1970, le Groupe Américain TEXAS-EASTERN signait à son tour avec le B.R.P.M. un accord pour l'exploration de deux permis situés dans le Golfe d'Agadir et au large d'Ifni. Deux autres Groupes Américains AMERADA et PACIFIC LIGHTING se sont associés au premier sur les mêmes permis. Les travaux sismiques ont permis d'implanter un premier sondage au large d'Agadir. Réalisé en été 1971, ce sondage a atteint la profondeur de 3300 m et a donné de sérieux encouragements pour la recherche.

Ensuite le B.R.P.M., en association avec BURMAH OIL en 1971, a entrepris des travaux sismiques au large de la plaine du Rharb et de la région de Larache.

Les travaux ont abouti à l'implantation d'un sondage LAR. 1 qui a été arrêté à quelques mètres du toit de la nappe prérifaine à cause des difficultés techniques.

Ces travaux ont amené le B.R.P.M. à déposer deux nouveaux permis qui couvrent le Plateau Continental entre El Jadida et Tanger.

De 1967 à 1974, tout le plateau continental atlantique de Tarfaya à Tanger est couvert de permis de recherches d'hydrocarbures. 13 permis couvrent une superficie totale de 35.000 km² et s'étendent en mer depuis la côte jusqu'à une distance variant de 40 à 60 km.

Depuis 1967, plus de 23.000 km de profils sismiques ont été établis, 10 sondages ont été achevés. Plus de 40.000 m ont été forés.

Des travaux d'interprétation ont permis d'intéresser la Société SUN OIL pour la reprise de l'exploration sur les permis Souss et Ifni par la signature de l'accord B.R.P.M. – SUN OIL en 1974. Deux sondages Ifni n° 1 et Souss n° 1 n'ont pas traversé les objectifs prévus. Cette zone reste encore à explorer.

A la suite de découvertes faites par SHELL sur les côtes Espagnoles en Méditerranée, le B.R.P.M. a repris les études déjà entamées sur les problèmes du littoral méditerranéen.

Ces études sont destinées à évaluer les possibilités de développement en mer, et à préparer en premier lieu une mission sismique le long du littoral méditerranéen.

C'est ainsi qu'en 1974, Contrat entre B.R.P.M. et CHEVRON pour l'exploration du permis Taïfor en Méditerranée où seul le sismique a été exécuté, le forage a été jugé trop risqué.

L'année 1974 fait date, également dans l'exploration en mer profonde ESSO et SHELL, en associaition avec le B.R.P.M, s'attaquent à la recherche en eau profonde entre 200 et 2.000 m, en Atlantique comme en Méditerranée.

C'est ainsi que 3 Contrats ont été signés, le 1er entre B.R.P.M. ESSO et SHELL pour l'exploration des permis dits Atlantique Profond A,B,C,D,E, situés au large de Tarfaya et Agadir ; le 2ème entre ESSO-SHELL et B.R.P.M formant un groupe pour l'exploration des permis dits Tarfaya Haute Mer et le 3ème entre B.R.P.M. et SHELL pour l'exploration du permis Taïfor Profond situé en Méditerranée au large de Cabo-Negro. Les structures ont été jugées trop petites par rapport aux profondeurs d'eau dans lesquelles elles se trouvent.

En 1976, un troisième Contrat sur Atlantique Profond fut signé entre le B.R.P.M. et le Groupe formé par PHILLIPS-GETTY et AGIP et B.P pour les permis CAP SIM et CAP TAFELNEY profond au large d'Essaouira. Un autre Contrat groupant les mêmes partenaires, a été signé sur l'Off-shore de la même zone.

En 1977, un quatrième et un cinquième Contrats sur l'Atlantique furent signés entre le B.R.P.M. et le groupe formé par PHILLIPS et BP sur le large des Provinces Tarfaya, El Ayoun et Boujdour couvrant 10 permis de recherche de 50.000 km².

En 1978, un Contrat fut signé avec TEXACO pour la reprise de l'exploration sur le permis Taïfor.

Après la vaste campagne sismique réalisée sur les permis Essaouira – Agadir qui a permis l'exécution de plusieurs forages ayant débouché sur la découverte d'hydrocarbures à Toukimt et de gaz à N'Dark d'importants travaux géologiques ont abouti à l'extension de l'exploration vers l'Ouest et la reprise des travaux tant en Off-shore qu'en Mer Profonde. C'est ainsi qu'une Convention a été signée avec PHILLIPS, GETTY, AGIP et BP sur Cap Sim et Cap Tafelney en Mer Profonde jusqu'à 2.500 m de tranche d'eau. Les travaux sismiques réalisés ont amené ces sociétés à étendre la recherche sur l'Off-shore d'Essaouira (Smimou).

Les résultats géologiques entrepris sur terre et les nouvelles données géophysiques et DEEP WATER ont confirmé les hypothèses de départ par l'implantation d'un sondage ayant plusieurs objectifs et situé dans des séries connues productives ailleurs et à l'intérieur d'une structure importante quant à ses dimensions.

Le bateau Sedco 445 à positionnement dynamique a d'ores et déjà entamé ce sondage. Il est actuellement à 3.000 m, le dernier des 3 objectifs se situe autour de 4.400 m.

Perspectives et prévisions

Il ressort de l'ensemble du bilan des recherches en mer que l'effort d'exploration doit être poursuivi en fonction des connaissances acquises à ce jour sur chacune des zones. Les diverses synthèses qui ont été réalisées,ont permis de dégager divers thèmes de recherches. Quelles que soient les idées et quelles que soient les théories avancées, les conclusions et les recommandations resteront lettre morte si elles ne sont pas étayées par un effort soutenu d'exploration et plus particulièrement de la sismique et du forage.

L'effort d'exploration réalisé reste insuffisant par rapport aux surfaces du plateau continental et la mer profonde qui s'étalent sur des côtes dépassant 2.500 km. Si on considère que 18 sondages seulement ont été exécutés, on peut considérer que le domaine Off-shore est encore vierge et que les efforts doivent être poursuivis pour juger du potentiel pétrolier de ce domaine.

Les encouragements rencontrés permettent d'affirmer que cet effort sera poursuivi dans les années à venir. Si l'on sait que les chances de découverte de pétrole augmentent avec l'intensité de la recherche, il n'est pas interdit d'être optimiste et d'espérer que des découvertes importantes viendront couronner l'effort considérable qui doit être entrepris.

Délimitation

Le Dahir n° 1-58-227 du 4 Moharrem 1378 (21 juillet 1958) portant code de la recherche et de l'exploitation des gisements d'hydrocarbures définit les zones maritimes dans son Article 8.

Le plateau continental, au sens du présent dahir, comprend le fond de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes du territoire marocain, situées même en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux permet l'exploitation des gisements d'hydrocarbures desdites régions.

« Dans le cas où un même plateau continental est adjacent au territoire marocain et aux territoires de deux ou plusieurs Etats dont les côtes lui font face, la délimitation du plateau continental est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale du Maroc et de chacun de ces Etats ».

Le plateau continental est délimité selon la même règle dans les zones où les côtes de l'Etat marocain sont limitrophes aux côtes d'un autre Etat.

le Dahir du 30 Juin 1962 a étendu les eaux territoriales marocaines à 12 milles « au point de vue de la pêche ».

Bien que la mer profonde n'ait pas été mentionnée, l'article 3 prévoit cette extension au delà de 200 m.

Du côté Méditerranée, entre les côtes marocaines et les côtes espagnoles, l'application du système d'équidistance ne semble poser aucun problème. Pour le permis Taïfor en mer profonde faisant l'objet du Contrat BRPM-SHELL, la limite Nord a été déterminée par le système d'équidistance entre les côtes. Ceuta et Mellila ont été couverts purement et simplement par les permis Taïfor Maritime et Nador Maritime. Les travaux sismiques réalisés à ce jour, n'ont soulevé aucun problème.

Tout le long de l'Atlantique, l'attribution des permis Tarfaya Haute Mer et permis E en mer profonde, dans le cadre. le Contrat BRPM-ESSO-SHELL, a été établi en fonction d'une limite théorique entre les côtes marocaines et les Iles Canaries par application du système d'équidistance.

Le Permis a dans le cadre PHILLIPS-BP – BRPM a été demandé en tenant compte du même système d'équidistance entre la côte marocaine et les Iles Canaries.

Du fait que les longueurs des côtes entre ces îles et la terre ferme du territoire marocain sont disproportionnées, du fait que le lit de la mer s'enfonce progressivement du côté marocain, et de façon abrupte du côté des îles, un système de partage pourrait être suggéré qui tiendrait compte d'une part des longueurs des côtes se trouvant en face les unes des autres et d'autre part des profondeurs du lit de la mer séparant les mêmes côtes.

I – LES RECHERCHES PÉTROLIÈRES EN MER SUR LE PLATEAU CONTINENTAL

1°) Bref aperçu sur les recherches pétrolières en général

Un gisement de pétrole n'est pas une sorte de poche souterraine dans laquelle se trouve enfermé le liquide. C'est au contraire une masse rocheuse compacte, qui se comporte comme une éponge. Le

pétrole y est dispersé sous forme d'une infinité de minuscules gouttelettes, dans des pores de dimensions et de calibre très variables.

Rappelons tout d'abord que les hydrocarbures naturels résultent de la transformation des matières organiques contenues dans un grand nombre de sédiments.

Ces matières organiques proviennent essentiellement des planctons ayant vécu dans les mers, les lagunes, les grands lacs des époques passées.

La transformation des matières organiques en hydrocarbures est essentiellement provoquée par l'action des bactéries anaérobies.

L'accumulation et les conservations de ces matières organiques sont favorisées par les profondeurs, l'absence du courant, les conditions réductrices et la présence et l'abondance des sédiments se déposant en même temps.

C'est pourquoi la première préoccupation pour une campagne de recherches est de concentrer tout effort sur les bassins sédimentaires.

L'existence des bassins sédimentaires ne justifie d'engager les dépenses d'exploitation que si, en plus des roches mères, d'autres conditions sont remplies à savoir :

Une roche poreuse et perméable appelée « réservoirs » dans lesquels le pétrole peut se loger.

Des roches imperméables « couvertes » ayant pour rôle d'empêcher le pétrole de fuir vers la surface du sol.

Les pièges qu'affectent les réservoirs où les hydrocarbures en voie de migration s'accumulent.

Ces pièges sont de plusieurs natures structuraux (anticlinaux) ou stratigraphiques.

C'est sur leur recherche que sont axées actuellement toutes les méthodes d'exploration.

Une fois les hypothèses sur les conditions d'accumulation, de conservation, de protections sont supposées être remplies, la sismique aura en évidence les structures favorables, les forages sont implantés pour vérifier l'existence ou la non existence des gisements.

2°) Généralités sur la recherche pétrolière en mer

On désigne sous le nom de Plateau Continental la zone qui s'étend en mer depuis la côte jusqu'à la profondeur de 200 m environ. Au delà, le fond de l'océan s'enfonce rapidement (talus) pour atteindre

des profondeurs de plusieurs milliers de mètres. Le terme mer profonde est consacré à des tranches d'eau entre 200 et 2000 m.

L'exploration pétrolière n'a quitté la terre ferme pour s'aventurer en mer que très progressivement. Les premiers sondages « Offshore » étaient réalisés par des appareils de forage montés sur des plates-formes reposant sur le fond de la mer. Cette technique évolua vers des plates-formes de plus en plus gigantesques supportées par des piliers pouvant atteindre des hauteurs de 70 mètres.

– Plate-forme auto-élévatrice 30 à 70 mètres.

Un système à crémaillère permet, sur l'emplacement de forage, d'abaisser les piles sur le fond sous-marin où elles reposent puis de faire coulisser la plate-forme le long de ces piles jusqu'à la hauteur convenable au-dessus du niveau de la mer, la plate-forme supporte le derrick ainsi que toutes les installations annexes de service. 50 à 60 hommes peuvent vivre sur la plate-forme de forage (qui comprend une aire d'atterrissage pour l'hélicoptère de liaison).

L'apparition de derricks montés sur les barges flottantes.

– Plate-forme semi-submersible 180-200 mètres maximum.

Plate-forme montée sur caissons que l'on immerge à une profondeur telle (15 à 20 mètres) que les remous de la mer en surface ne les agitent pas, et maintenue par des lignes d'ancrage.

Tout comme l'auto-élévatrice, la plate-forme semi-submersible est handicapée dans ses déplacements car elle nécessite un remorquage, lent et tributaire de l'état de la mer.

Ensuite sur des bateaux qui ont permis d'étendre l'exploration à tout le plateau continental.

Bateau de forage à ancrage classique 180 à 200 mètres maximum.

Un nouveau pas a été récemment franchi grâce à l'évolution des techniques qui permettent d'envisager des sondages sous des épaisseurs d'eau considérables dépassant 1.000 m par la mise en service d'un bateau de forage à positionnement dynamique.

– Bateau de forage à positionnement dynamique est capable de forer par des fonds de 300 mètres et même au-delà libre de tout système d'ancrage classique, pour se maintenir au-dessus du point de forage, dispose de son système de propulsion et de 5 hélices latérales à pas variable placées en tunnel.

Des répondeurs acoustiques situés au fond de la mer permettent de déterminer l'orientation et la position du navire par rapport au point de forage ; un ordinateur assure la transmission des ordres aux hélices pour ce positionnement.

Les techniques d'exploitation des gisements découverts évoluent également rapidement. Si actuellement l'exploitation en mer des hydrocarbures sous des tranches d'eau dépassant 100 m entraîne des dépenses prohibitives, il est certain que, dans un proche avenir, cet handicap sera surmonté et que tout gisement découvert pourra être exploité dans des conditions économiquement rentables.

Le milieu marin, s'il rend les opérations de forage plus difficiles et plus coûteuses que sur terre, facilite par contre les opérations de reconnaissance, principalement sismique. Cette méthode, rappelons le, est utilisée pour déceler l'architecture du sous sol grâce à des ébranlements (minuscules tremblements de terre) dont on enregistre les ondes. Le temps mis par l'onde pour se réfléchir sur les différentes couches et son arrivée à la surface.

Si, à l'origine, les ébranlements étaient créés par des explosions de charge de dynamite, la technique a rapidement évolué et actuellement cette méthode est utilisée sans le moindre effet sur la faune et la flore sous-marines.

La reconnaissance sismique en mer a un rendement très supérieur à celui obtenu sur terre. Il est courant d'établir plus de 1000 km de profils en un mois, alors que 100 km sur terre représentent une belle performance. Le coût des opérations se trouve ainsi beaucoup diminué ou plus exactement il est possible de couvrir une grande surface rapidement pour des dépenses relativement peu élevées. D'autre part, les conditions d'application de la méthode se trouvent simplifiées par l'homogénéité des conditions de surface (la mer) et la qualité des résultats s'en trouve améliorée. Enfin l'emploi des ordinateurs dans le traitement des informations sismiques a fait faire des progrès énormes à la méthode et il est actuellement possible d'obtenir des résultats qu'on n'aurait pu espérer il y a quelques années seulement.

Dépenses d'exploration en mer

Si le coût des opérations sismiques en mer est relativement peu élevé (environ 1500 à 2000 DH contre 10.000 à 15.000 DH à terre le kilomètre interprétation comprise), les opérations de forage sont extrêmement onéreuses. Actuellement, pour des sondages exécutés sous des tranches d'eau entre 100 et 300 (c'est le cas au Maroc), le coût des opérations est de 320.000 DH à 450.000 par jour contre 100.000 DH par jour à terre. Un sondage atteignant une profondeur de 3500 m à 4000 m, ce qui nécessite, si tout va bien, environ 3 à 5 mois de forage, entraîne donc des dépenses de l'ordre de 30 à 50 millions de

DH contre 10.000.000 à 15.000.000 DH à terre. Si des difficultés surgissent, et en mer elles sont nombreuses, ce prix peut être doublé.

Malgré ces chiffres très élevés, les résultats récents montrent que le rendement de l'exploration en mer est souvent plus élevé et les succès plus rapides que dans les bassins terrestres, les conditions marines permettent une stratégie plus rationnelle de l'exploration. Le coût du développement et de l'exploitation du gisement en mer sont si élevés que seuls les gros gisements sont économiquement exploitables.

Les techniques d'exploitation des gisements découverts évoluent également rapidement. Si actuellement l'exploitation en mer des hydrocarbures sous des tranches d'eau dépassant 100 m entraîne des dépenses prohibitives, il est certain que, dans un proche avenir, cet handicap sera surmonté et que tout gisement découvert pourra être exploité dans des conditions économiquement rentables.

Conditions de travail sur les sondages Off-shore

La barge où le bateau-sonde supporte la tour de forage (derrick) et toutes les installations nécessaires à son fonctionnement. Une centrale électrique fournit l'énergie nécessaire.

Si les opérations de forage en mer ne diffèrent pas beaucoup de celles d'un forage sur terre, un point toutefois est particulièrement délicat. C'est celui qui consiste à relier l'élément fixe qui est la tête du puits au fond de l'eau, avec l'appareil de forage qui est mobile (marée, houles, tempêtes etc...) Un astucieux système de joints flexibles et coulissants permet de résoudre ce problème. Parmi les appareils spéciaux utilisés sur la barge, il convient de signaler une caméra de télévision qui peut être descendue jusqu'au fond de l'eau et qui permet de vérifier constamment l'état et le bon fonctionnement des installations sous-marines. Les manipulations et réparations nécessitent l'emploi de plongeurs (hommes-grenouilles) et de cloche de plongée pour les profondeurs importantes.

Une soixantaine d'hommes peuvent vivre à bord, dans des quartiers à air-conditionné. La sonde travaillant 24 heures sur 24, deux équipes se relayent toutes les 12 heures. Après deux semaines de ce travail intensif, les équipes vont se reposer à terre et sont remplacées par d'autres. La vie est rude à bord, compte-tenu de l'encombrement de la barge qui supporte un matériel important et perfectionné.

Les installations de forage proprement dites sont complétées par des laboratoires qui permettent d'étudier minutieusement les terrains

traversés au fur et à mesure de l'avancement du forage. Aucun indice d'hydrocarbures liquide ou gazeux ne doit échapper aux géologues qui peuvent déclencher toutes les opérations spéciales nécessaires pour « tester » les couches intéressantes.

Une base opérationnelle est installée à terre dans le port le plus proche qui permet l'approvisionnement du sondage en gros matériel par des bateaux de service.

II – CODE DES HYDROCARBURES

L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures et les activités annexes sont régies par le DAHIR n° 1-58-227 DU 4 MOHARREM 1378 (21 JUILLET 1958) PORTANT CODE DE LA RECHERCHE ET DE L'EXPLOITATION DES GISEMENTS D'HYDROCARBURES.

Par contre, le raffinage, la distribution et la commercialisation sont exclus de ce Dahir.

Sans entrer dans les détails, les dispostions suivantes seront présentées.

- Dispositions générales
- Dispositions minieres
- Dispositions fiscales
- Régime douanier
- Régime des changes

I – Dispositions Générales

Les gisements d'hydrocarbures naturels font partie du domaine de l'Etat.

Du point de vue territorial, le Code Pétrolier s'applique à l'ensemble des zones terrestres (zone I et II) ainsi qu'au plateau continental marocain (zone III) défini à l'article 3 du code :

« Le Plateau continental, au sens du présent Dahir, comprend leLit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux Côtes du territoire marocain, situées même en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeurdes eaux permet l'exploitation des gisements d'hydrocarbures des dites régions ».

« Dans le cas où un même plateau continental est adjacent au territoire marocain et aux territoires de deux ou plusieurs Etats dont les côtes lui font face, la délimitation du plateau continental est cons-

tituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale du Maroc et de chacun de ces Etats ».

Le Plateau continental est délimité selon la même règle dans les zones où les côtes de l'Etat marocain sont limitrophes des côtes d'un autre Etat.

Le Dahir du 30 Juin 1962 a étendu les eaux territoriales marocaines à 12 milles « au point de vue de la pêche ».

La reconnaissance géologique ou géophysique de surface, la recherche de gisements d'hydrocarbures et l'exploitation de ces derniers sont subordonnées à l'octroi préalable d'une autorisation de reconnaissance, d'un permis de recherche ou d'une concession d'exploitation.

L'Autorité compétente est le Ministère de l'Energie et des Mines.

II – Dispositions minières

1) Permis de reconnaissance

Durée : 1 an (prorogeable d'un an maximum).

Droits conférés : reconnaissance par méthodes géologiques et géophysiques, à l'exclusion du forage et des travaux de sismique.

2) Permis de recherche

Les permis de recherche accordés aux Sociétés ayant les capacités techniques et financières pour faire face aux travaux de recherche et d'exploitation.

A égalité de condition, la préférence est accordée au demandeur qui offre une participation financière à l'Etat d'au moins 50 % et à celui qui s'engage à décharger l'Etat des risques de la recherche.

– Durée :

Zone I

4 ans – avec 2 prorogations successives de 4 ans

– avec 1 prorogation exceptionnelle de 3 ans, si au cours de la dernière prorogation, un indice suffisant pour justifier la poursuite des recherches est découvert.

Zone II et III

4 ans – avec 3 prorogations successives de 4,4 et 3 ans.

– minimum : 500 Km²

– maximum : 5000 Km² (sauf autorisation spéciale pour les Sociétés à participation d'Etat d'au moins 50 %).

– Obligations de travaux et dépenses minima :

Zone I

dans les 6 mois de l'octroi du titre

Zone I et II

dans les 9 mois de l'octroi du titre

– Réalisation d'un programme compatible notamment avec la durée et l'étendue du permis et comportant le forage d'au moins 1 puits profond (sauf zone III).

– Engagement de consacrer aux travaux de recherche un effort financier minimum (chiffre fixe ou index), compte tenu du programme des travaux.

– Rendu : Obligatoires

Période	Superficie rendue	Superficie restante
Lors de la 1ère prorogation	25 %	75 %
Lors de la 2ème prorogation	25 %	50 %
Lors de la 3ème prorogation	12,5 %	37,5 %
En cas de prorogation exceptionnelle.	12,5 %	25 %

III – Dispositions fiscales

A) Redevance

Taux – a) Huile et condensats

Production 50.000 T/an	0 %
Tranche comprise entre 50.000 T et 100.000 T/an	6 %
Tranche comprise entre 100.000 T et 300.000 T/an	9 %
Tranche comprise entre 300.000 T et 1.000.000 T/an	12 %
Production 1.000.000 T/an	14 %

Plafond : 12,50 % de la valeur départ-champ des produits.
sauf accords particuliers.

b) Gaz

Production	300.000.000 m^3/an	0 %
Production	300.000.000 m^3/an	5 %

(sauf accord particulier fixant un barême supérieur).

Assiette : Valeur départ-champ des produits vendus (hors réinjection et consommation interne) déterminée, d'après l'article II du cahier des charges type, de la manière suivante :

Huile : Valeur du brut calculée d'après la cotation courante moyenne F.O.B. pendant les 4 mois précédents, sur marché libre du Maroc, du pétrole brut produit au Maroc du même type ou d'une qualité équivalente.

Moins :

– Les frais et coûts de transports depuis les réservoirs du champ jusqu'à l'embarquement inclus.
– Eventuellement, une correction due au positionnement du ou (des) port (s) d'embarquement par rapport au point de cotation.

GAZ *Prix de vente* – frais de transport de la tête de puits au lieu de vente.

Nature : Avance sur impôt
Perception : Soit en nature, soit en espèces, soit partie en nature partie en espèces au choix du Gouvernement.

B) Impôt sur le Bénéfice

1) Imputation des autres impôts dûs sur l'Activité du concessionnaire.

a) Pendant la période de recherche :

– En cours d'exercice, le concessionnaire paie :
. les impôts de droit commun (taxes municipales, impôt de patente etc...)
. les impôts sur son activité pétrolière (loyers d'exploration).
– Aucune régularisation n'intervient en fin d'exercice.

b) Après découverte

– En cours d'exercice, même processus, les impôts sur l'activité pétrolière comprenant en sus, la royalty.

– En fin d'exercice et seulement lorsqu'est atteint le « niveau de production » (1000 T/j de brut ou 1.000.000 m^3/j de gaz pour un même concessionnaire à partir de l'ensemble de ses concessions) ou lorsqu'est échu le « terme effectif » (4 ans à compter de la production régulière de pétrole ou de gaz dans les concessions), on procède à une comparaison entre les 2 termes suivants :

1er terme : Total des loyers + royalty + taxes et impôts de droit commun.

2ème terme : 1/2 bénéfice d'exploitation.

Si le terme 1 1/2 bénéfice d'exploitation, versement d'une surtaxe égale à la différence (pour assurer le complément à 50 %).

Si le terme 1 1/2 bénéfice d'exploitation, l'exédent est dégrevé.

Des accords particuliers peuvent modifier le partage 50/50 par élévation du taux de la surtaxe.

2) Règles d'amortissement de certaines catégories d'actif (Article 33 du Code Pétrolier).

1°) Frais « intangibles »

– Frais de reconnaissance et de recherche
– Frais de forage non compensés
– Frais de forage des puits secs
– Frais d'établissement.

PASSATION EN CHARGES

OPTION ANNUELLE

CAPITALISATION

Dans le cas de capitalisation, l'amortissement a lieu :
– au taux choisi annuellement par le titulaire (plafond 20 %) pour les dépenses avant le terme effectif » ;
– au taux choisi annuellement par le titulaire (plafond 10 %) pour les dépenses après le terme effectif.

3) Banalisation des dépenses en vue de leur amortissement sur le résultat fiscal

Les textes des articles 32 et 33 du Code Pétrolier préviennent que toutes les dépenses de recherche, quel que soit le lieu où elles

auront été faites (terre ou mer), seront imputables sur le résultat d'exploitation d'un gisement.

IV – Régime douanier

1 – Franchise de droits de douane ;
Franchise totale ou partielle de toute autre taxe d'importation
– sur les importations de matériel nécessaire aux activités de recherche, d'exploitation et aux activités annexes.

2 – Ces exemptions ne sont accordées que dans la mesure où le marché local ne peut fournir un matériel du type approprié à des conditions (qualité, prix) équivalentes.

3 – Pour la comparaison des prix, on tient compte en ce qui concerne le matériel importé :
– des frais de transport
– des droits de douane à concurrence de 10 % maximum.

4 – En cas de revente ultérieure du matériel admis en franchise, le vendeur doit :
– obtenir l'accord du Ministre de l'énergie et des Mines pour la cession ;
– payer les droits et taxes qui auraient été dus à l'importation.

5 – L'exemption couvre les importations de matériel effectuées par l'association d'une Société titulaire de titres miniers dans laquelle l'Etat ou son représentant, le BRPM, détient une participation.

V – Régime des changes

1 – Les Sociétés de droit étranger doivent se procurer la *totalité* des devises nécessaires à leurs besoins pendant la période d'exploration.

2 – En période d'exploitation, le concessionnaire peut conserver 50 % des devises reçues en paiement des ventes-export, sous réserve qu'il utilise en priorité ces sommes aux paiements suivants :
– achat de matériel ;

- remboursement d'emprunt et services des intérêts correspondants ;
- dividendes ;
- rapatriement de capital dans les délais convenus ;
- transfert de tout ou partie de la rémunération en espèces du personnel étranger non-résident ;
- d'une manière générale, règlement de toutes opérations relatives à l'activité de recherche et d'exploitation du concessionnaire et de ses activités annexes.

3 – Le pourcentage de 50 % peut être accru dans le cas d'une Société mixte concessionnaire dans laquelle l'Etat détiendrait au moins 50 % du capital.

4 – Dans tous les cas, fourniture périodique d'états précisant :
– les avoirs étrangers provenant des ventes-export ;
– les paiements effectués à l'aide des devises correspondantes.

III – CONTRAT POUR LA RECHERCHE ET L'EXPLOITATION DES HYDROCARBURES

ENTRE :

LE BUREAU DE RECHERCHES ET DE PARTICIPATIONS MINIERES (B.R.P.M.) Etablissement Public Marocain constitué par Dahir du 15 Décembre 1928, dont le siège social est à RABAT, 5-7 Charii Moulay Hassan, dénommé : « B.R.P.M ».

ET :

Le Groupe formé par :

Du fait qu'il y a plusieurs partenaires, les engagements pris dans le cadre du Contrat, doivent être remplis conjointement et solidairement par les membres du Groupe à la fois.

OBJET DU CONTRAT

L'objet est d'entreprendre et de poursuivre en commun, conformément aux dispositions du Contrat et aux lois et règlements du

Royaume du Maroc, l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures (y compris les substances associées) du domaine minier choisi d'un commun accord.

Les parties seront tenues aux obligations résultant du Contrat et du dahir n° 1-58-227 du 4 Moharrem 1378 (21 juillet 1958) portant Code de la Recherche et de l'Exploitation des Gisements d'Hydrocarbures au Maroc, et des décrets ou règlements pris en application de ce Dahir.

Les parts d'intérêt dans les droits et obligations découlant de ce Contrat, se répartissent comme suit :

– B.R.P.M. : 50 %

– PARTENAIRES : 50 %

Les parts d'intérêt définies ci-dessus, appartiennent au B.R.P.M. et à chacune des sociétés du Groupe. Chacune d'elles bénéficie séparément des droits résultant du contrat et est soumise séparément aux obligations fiscales découlant du Contrat.

a) Les dépenses d'exploration sont prises en charge et financées en totalité par le Groupe sans aucun remboursement de la part du B.R.P.M.

En cas de découverte, ces dépenses seront entièrement amortissables par le Groupe et non remboursables par le B.R.P.M

b) Les dépenses de développement et d'exploitation d'un gisement, à partir du moment où une découverte commerciale aura été faite, sont prises en charge par le Groupe et le B.R.P.M. à raison de :

50 % pour le Groupe et

50 % pour le B.R.P.M.

Le financement de la quote-part du B.R.P.M dans les frais de développement et d'exploitation pourrait être obtenu aux meilleures conditions par le Groupe.

Le remboursement de ces prêts sera effectué par le B.R.P.M. à raison d'une somme appropriée par baril provenant de la part de production du B.R.P.M. ou suivant tout autre mode de remboursement à convenir entre le B.R.P.M. et les prêteurs et suivant un échéancier qui ne prendra effet qu'à partir de la mise en exploitation du gisement.

ZONE D'INTERET

Les zones auxquelles s'applique le Contrat correspondent aux permis définis au préalable par les Parties.

Si les engagements prévus par le Contrat sont remplis par les Parties et que le Groupe décide de poursuivre les travaux, les Participants devront demander conjointement le renouvellement des permis miniers dont elles seront copropriétaires avant l'expiration de chacune des périodes de validité des permis de recherche précisées par l'Article 18 du dahir du 4 Moharrem 1378 (21 juillet 1958) n° 1-58-227, susvisé, dans les délais et conditions prévus par la règlementation et compte tenu des dispositions du Contrat.

ABANDON

Chaque Participant aura à tout moment la faculté d'abandonner ses droits moyennant un préavis de 8 mois.

a) Sur l'ensemble des permis de recherche détenus en commun à la condition expresse que les engagements financiers souscrits, aient été intégralement remplis.

b) Sur une ou plusieurs concessions d'exploitation détenues en commun à la condition que soient réalisés et réglés les travaux correspondant au dernier budget approuvé par le Comité de Direction.

CESSION

Au cas où le Groupe désirerait céder une partie de la totalité de ses intérêts, il devra notifier par lettre recommandée au B.R.P.M. la cession envisagée.

Le B.R.P.M. ainsi saisi, disposera d'un droit de préemption qu'il devra exercer dans un délai de 90 jours à compter de la notification.

Passé ce délai, et si, d'une part, le B.R.P.M. n'a pas exercé son droit de préemption, et a pris accord de Monsieur le Ministre de l'Energie et des Mines, la cession pourra être librement effectuée à condition que le cessionnaire devra s'être engagé à remplir toutes les obligations souscrites par le cédant aux termes du présent Contrat et de ses Annexes ou Avenants.

Par contre le B.R.P.M. pourra, à tout moment, et sur simple notification par lettre recommandée au Groupe, céder ses droits et obligations en partie ou en totalité, à toute société contrôlée entièrement par lui, ou se substituer en tout ou en partie tout autre établissement public désigné à cet effet, à charge pour ce dernier de se conformer strictement aux clauses du présent Contrat et à la législation en vigueur.

TRAVAUX D'EXPLORATION

On entendra par travaux d'exploration toutes opérations de recherche ou d'appréciation visant à établir l'existence d'hydrocarbures, réalisées soit à l'intérieur des permis de recherche, soit sur les concessions d'exploitation.

Les travaux d'exploration dans le cadre des permis de recherches commenceront dès l'entrée en vigueur du contrat. Ils consisteront aux :

engagements minima suivants :

– ***Première (1ère) période*** : Quatre (4) années

– ***Deuxième (2ème) période*** : Quatre (4) années
Troisième (3e) et
Quatrième (4e)
Forages

Les engagements successifs deviennent fermes chaque fois que le Groupe notifie par écrit au B.R.P.M. sa décision de poursuivre une phase ou période de travaux de recherche, sinon il y a abandon.

Un engagement ferme équivaut :

– Soit à la réalisation par le Groupe des travaux prévus,

– Soit au versement par le Groupe au B.R.P.M. de la somme correspondant aux travaux non réalisés tel que précisé ci-dessus.

Chaque engagement pris fera l'objet avant le début de chacun de ces programmes de travaux de la remise au B.R.P.M. par le Groupe d'une caution solidaire, donnée par une banque locale, d'un montant égal aux engagements minima pour chaque engagement.

Chaque caution sera libérée lorsque le Groupe aura rempli chacun de ses engagements successifs et elle sera alors restituée par le B.R.P.M. à la banque émettrice.

En cas de non réalisation des travaux prévus, soit dans leur totalité, soit dans une partie seulement, chaque caution jouera automatiquement au profit du B.R.P.M. sans opposition aucune de la part du Groupe jusqu'à dûe concurrence des sommes prévues et non dépensées et la banque sera tenue d'exécuter son engagement de caution solidaire sur le simple vu de l'un ou de l'autre des documents suivants:

1) soit une déclaration écrite du Groupe faisant connaître qu'il n'entend pas effectuer ou achever les travaux prévus.

2) soit une lettre du B.R.P.M. mentionnant que le Groupe n'a pas rempli ses engagements dans le délai prévu et indiquant la somme correspondant à cette non-exécution.

La somme à verser au B.R.P.M. par la banque, portée caution solidaire dans les conditions ci-dessus énoncées, sera le montant, objet de l'engagement de travaux pour la phase ou période correspondante, diminué, le cas échéant, des dépenses effectuées par le Groupe et reconnues valables par le B.R.P.M.

En cas de contestation de la part du Groupe sur les sommes ainsi versées au B.R.P.M. par la banque, le B.R.P.M. s'engage à rembourser au Groupe les sommes faisant l'objet de la contestation, dans le cas ou une sentence arbitrale aura reconnu fondée la contestation du Groupe. A cet effet, il fournira au Groupe, à sa demande, une garantie bancaire portant sur le montant contesté.

DECOUVERTE COMMERCIALE

Une découverte est réputée commerciale dès le moment qu'il y a justifications, conformément au Code des Hydrocarbures, pour demander une ou plusieurs concessions d'exploitation.

COMITE DE DIRECTION

Les opérations et travaux menés en commun seront exécutés par l'Opérateur sous la direction d'un Comité de Direction composé des représentants des Participants.

Le Comité de Direction aura à :

a) Examiner l'ensemble des programmes et budgets annuels qui lui seront soumis par l'Opérateur et suivre leur exécution jusqu'à la découverte d'un gisement commercial, étant entendu que la décision appartiendra à l'Opérateur.

b) Décider des programmes et budgets annuels ainsi que de leur exécution durant la phase de développement et d'exploitation. Ces programmes et budgets seront soumis par l'Opérateur au Comité de Direction trois mois avant le début de chaque année calendaire. Dans les 30 jours (trente) qui suivront la présentation de ces programmes et budgets, le Comité de Direction décidera du programme d'opération et du montant des dépenses prévues nécessaires à son exécution pour la période couverte par ce programme et ce budget.

Chaque programme d'opération ainsi décidé pourra être révisé par le Comité de Direction. Mais de telles révisions ne devront pas porter préjudice à l'Opérateur en ce qui concerne les dépenses engagées antérieurement à ces révisions.

c) Examiner, dans les trois (3) mois qui suivent la fin de chaque année, les comptes annuels tenus par l'Opérateur pendant les phases et les périodes d'exploration.

d) Approuver dans les trois (3) mois qui suivent la fin de chaque année les comptes annuels tenus par l'Opérateur pendant les périodes de développement et d'exploitation.

e) Examiner les termes et conditions des contrats et marchés importants notamment de sismique et de forage, nécessaires à l'exécution de la mission de l'Opérateur.

f) Prendre au préalable les décisions nécessaires pour les contrats et marchés afférents au développement d'un gisement :

1/ – Exceptionnellement, en cas de situation urgente, la décision pourra être prise par l'Opérateur, sous réserve d'informer sans retard le Comité de Direction.

2/ – En cas de désaccord entre les Parties, l'Opérateur fournira au Comité de Direction toutes les justifications sur la mise en concurrence et le choix des contracteurs et s'emploiera à obtenir l'accord de Comité de Direction.

g) Vérifier les conditions de la production d'hydrocarbures et de son partage entre les Parties.

Le Comité de Direction est composé de représentants nommés par le B.R.P.M. et d'un représentant nommé par chaque Participant du Groupe. Ils pourront être assistés éventuellement d'experts. Chaque Participant aura, à tout moment, le droit de changer son représentant, à la seule condition d'en informer au préalable le Président du Comité de Direction. Toutes décisions du Comité de Direction seront prises à l'unanimité des voix. Pour la validité des délibérations, un représentant au moins de chaque Partie doit être présent à chaque réunion.

Le Président du Comité de Direction sera un des représentants du B.R.P.M. sans voix prépondérante.

Le Comité de Direction se réunira en principe tous les trois (3) mois en tout lieu convenu à l'avance d'un commun accord, sur la convocation de son Président, adressée à chaque membre du Comité de Direction avec l'ordre du jour de la séance, au moins quinze jours à l'avance par Telex.

OPERATEUR

L'opérateur désigné aura la direction effective de toutes les opérations et la surveillance des travaux en prenant toutes dispositions

utiles dans le respect des décisions du Comité de la Direction, dans le cadre du Contrat et dans les limites établies par les programmes de travaux et les budgets agréés.

L'Opérateur :

a) Soumettra au Comité de Direction l'ensemble des programmes et budgets des travaux communs. Il en assurera l'exécution après examen du Comité de Direction jusqu'à la découverte d'un gisement commercial et, après approbation du Comité de Direction, durant les phases de développement et d'exploitation.

b) Tiendra en conformité avec la Procédure Comptable admise par le participant pendant les phases d'exploration de même que pendant les phases de développement et d'exploitation, la comptabilité de toutes les opérations réalisées dans le cadre du présent Contrat et toutes pièces justificatives à la disposition des Participants. La comptabilité sera toutefois soumise à tous moments raisonnables à l'inspection du B.R.P.M.

c) Exécutera dans le cadre des budgets, soit directement, soit avec le concours d'entrepreneurs ou de contracteurs, les programmes examinés ou approuvés par le Comité de Direction,

d) Consultera au préalable le B.R.P.M pour tout contrat ou marché important nécessaire à l'exécution des programmes et budgets.

e) Adressera :

– au fur et à mesure de leur établissement à chacun des Participants tous les documents d'importance majeure (contre-calques des originaux, copies et tirages) relatifs aux travaux en cours,

– mensuellement, à chacun des Participants, une note sur l'état d'avancement des travaux,

– trimestriellement, au Comité de Direction, des rapports détaillés sur l'état d'avancement des travaux, ainsi que tous les documents techniques les concernant. Il sera tenu, notamment, de porter immédiatement à la connaissance des Participants, toute découverte importante d'hydrocarbures, ainsi que tout incident dont la gravité risque de compromettre la marche des travaux.

f) Etablira le dossier technique en cas de découverte commerciale,

g) S'assurera, en temps utile, de la bonne exécution de tous les engagements afférents aux différents titres miniers, délimitera avec l'accord du Comité de Direction les surfaces de réduction des permis

ainsi que les périmètres des concessions et effectuera toutes les démarches qui pourraient être nécessaires.

Toutes les démarches administratives nécessaires qui concernent les titres miniers seront confiées au B.R.P.M. par l'Opérateur sous la direction du Comité de Direction.

Les travaux de développement et d'exploitation devant être, supportés à 50 % par le B.R.P.M. et 50 % par le Groupe, l'Opérateur, dans le cadre des bugets approuvés par le Comité de Direction, adressera à chacun des Participants avant le début de chaque trimestre une estimation des dépenses nettes prévues au titre de ces travaux pour le trimestre suivant. Chaque Participant s'engage à verser sur appel de fonds de l'Opérateur le montant des dépenses exigibles qui lui incombent pour le mois suivant, tel que celui-ci ressort des états des dépenses à payer.

Les Participants désignent comme Opérateur un des partenaires. Dans les quatre vingt dix (90) jours de la délivrance du premier permis d'exploitation, une société sera formée à parts égales entre le B.R.P.M. et le Groupe et désignée comme opératrice en remplacement du premier opérateur pour effectuer toutes les opérations de développement et d'exploitation. Les éléments de base des statuts de cette société sont définis en Annexe 4 jointe au présent Contrat. Si les Parties décident de ne pas former cette société, le B.R.P.M. deviendra seul Opérateur pour toutes les opérations de développement et d'exploitation effectuées dans le cadre du présent Contrat, cinq ans après la date de la première production commerciale du premier gisement. Jusqu'à cette date, le Partenaire désigné restera Opérateur.

L'Opérateur ou la Société Opératrice ne doit tirer aucun bénéfice ni subir aucune perte résultant de son rôle d'Opérateur.

Dans ses activités d'Opérateur, PHILLIPS s'engage à associer étroitement le personnel du B.R.P.M. et à lui confier des fonctions de responsabilité au fur et à mesure de sa formation et emploiera par préférence du personnel de nationalité marocaine pour l'exécution des opérations communes à égalité de compétence.

A ce titre, l'Opérateur s'engage à prêter son entier concours pour la formation et le perfectionnement du personnel technique marocain selon un programme établi chaque année par le Comité de Direction et à participer aux charges qui en résultent de manière à aboutir à la marocanisation progressive du personnel après la mise en production du premier (1er) gisement commercial, ceci compte tenu

des possibilités de recrutement du personnel technique et de sa formation.

TRAVAUX DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION

On entendra par travaux de développement et d'exploitation, les forages et toutes les opérations entreprises sur un gisement reconnu commercial après la décision du Comité de Direction de déposer conjointement une demande de concession d'exploitation, en vue de réaliser toutes les installations et tous les équipements nécessaires à l'extraction, la séparation, le stockage, le transport et le chargement, y compris tous les moyens annexés et notamment la récupération secondaire.

a) Le Comité de Direction examinera, dès reception, le dossier technique établi par l'Opérateur, relatif aux conclusions de ce dernier sur le développement et l'exploitation du gisement.

b) A l'issue de cet examen et dans un délai n'excédant pas trente (30) jours à partir de la réception de ce dossier technique, le Comité de Direction se prononcera sur les moyens de développer en commun ce gisement.

Le Comité de Direction décide le développement d'un ou plusieurs gisements et la date de la présentation commune de la demande de concession.

En cas de désaccord, le Participant qui ne désire pas s'associer au développement d'un ou plusieurs gisements, ne pourra pas s'opposer à ce que les autres Participants le fassent et obtiennent une concession en leurs noms propres.

La suite des travaux de recherche sur le reste des zones d'intérêt continuera d'être à la charge du Groupe.

Le niveau et le rythme auxquels un gisement devra être développé en commun, seront fixés par le Comité de Direction sur proposition motivée de l'Opérateur, compte tenu des conditions économiques et techniques optimales de récupération et des possibilités de commercialisation à long terme. Cette décision du Comité de Direction devra intervenir dans un délai maximum de quatre vingt dix 90 jours après la décision de développement du gisement considéré.

COMMERCIALISATION

Chacun des Participants étant seul propriétaire de sa quote-part de production, aura le droit d'enlever et de disposer du Pétrole Brut et

du Gaz Naturel, en assurera la commercialisation directement et pour son propre compte, dans les conditions de la règlementation en vigueur, et notamment conformément à l'Article 5 du Décret n° 2-58-877 du 6 Moharrem 1378 (23 juillet 1958).

Les opérations commerciales seront inscrites dans la comptabilité propre à chacun des Participants. Elles ne pourront en aucun cas, et sous quelque forme que ce soit, figurer dans les comptes communs tenus par l'Opérateur.

Chaque Participant du Groupe aidera individuellement, proportionnellement à sa part d'intérêt, le B.R.P.M à assurer la commercialisation à l'exportation d'une partie ou de la totalité de la production lui revenant si le B.R.P.M en fait la demande et s'engage à commercialiser à l'exportation la production du B.R.P.M faisant l'objet de sa demande, dans la limite de la moitié du marché dont il dispose.

Aucun contrat conclu en conformité avec le présent paragraphe ne sera établi pour une période excédant une (1) année et tout mandat de conclure des contrats pour le compte du B.R.P.M. sera révocable sur simple décision du B.R.P.M.

Le prix de vente de la partie de production confiée ainsi au Groupe sera égal au prix moyen obtenu par ce dernier auprès d'autres compagnies.

Ce prix moyen sera égal à la moyenne pondérée des prix obtenus par le Groupe au cours de la même année pour la vente de sa part de production à des tiers indépendants, réalisée dans des conditions comparables de délai, de tonnage et de qualité, étant entendu que ces ventes représenteront au moins 10 % de la part lui revenant des gisements exploités en commun. Le prix de vente de la production servant à l'approvisionnement du marché local par le Groupe sera le même prix moyen défini à ce paragraphe.

Le Groupe sera tenu de fournir au B.R.P.M tous les documents relatifs aux opérations de ventes réalisées pour son compte.

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

Pour l'exercice de leurs activités dans le cadre du présent Contrat, le Groupe et le B.R.P.M sont tenus de se conformer aux lois et règlements en vigueur et en particulier, au dahir n° 1-58 227 du 4 Moharrem 1378 (21 juillet 1958) portant Code de la Recherche et de l'Exploitation des Hydrocarbures au Maroc, tel que ce texte a été modifié ou complété et pour autant que les stipulations du présent Contrat n'en disposent pas autrement.

Redevances Taxes et Impôts sur le Pétrole produit :

Chacun des Participants du Groupe versera séparément à l'Etat Marocain :

a) ***Une redevance*** de 12,5 % sur la valeur du pétrole brut lui revenant et de 5 % maximum sur la valeur du gaz naturel lui revenant. Cette redevance sera considérée comme dépense dans le calcul du bénéfice imposable et non comme une avance sur les impôts dûs par les Participants du Groupe.

b) ***Un impôt direct*** au taux de 55 % calculé sur les bénéfices imposables résultant des productions annuelles de pétrole brut revenant à chacun des Participants du Groupe en conformité avec l'Article 81 du Dahir portant Code des Hydrocarbures.

Les redevances et impôts ci-dessus seront calculés sur la base ***« d'un prix affiché marocain »*** : ce prix sera établi à partir du « prix affiché » sur les marchés du Moyen-Orient et de la Méditerranée pour les pétroles bruts présentant des caractéristiques équivalentes en tenant compte de tout différentiel notamment ceux de qualité et de fret.

Dans le cas où la structure de prix affiché viendrait à être substantiellement modifiée ou à disparaître, les Parties établiront d'un commun accord une nouvelle base de calcul tendant à un résultat économique équivalent.

Les redevances et impôts dûs seront réglés par utilisation en premier lieu des produits provenant de la vente sur le marché local, ensuite des devises étrangères rapatriées au Maroc en conformité avec l'Article 87 du dahir portant Code des Hydrocarbures et en cas de besoin des devises à rapatrier. Chacun des Participants du Groupe pourra exporter librement à la fin de chaque exercice tout excédent de devises après paiement des dépenses locales, des redevances et des impôts.

Le matériel et l'équipement importés nécessaires à la recherche et l'exploitation dans le cadre du présent Contrat, bénéficieront dans les conditions de l'article 36, titre V du dahir portant Code des Hydrocarbures de la franchise de tous droits de douane et de toutes autres taxes perçues à l'importation.

PRIMES

Le Groupe s'engage à verser à l'Etat Marocain au début de la première production commerciale une prime de
et en outre des primes dites primes de productivité lorsque la produc-

tion journalière moyenne de barils de pétrole, maintenue sur une période d'un an,peut atteindre pour la première fois les niveaux ci-dessous :

250.000 barils/jour
350.000 barils/jour
500.000 barils/jour

soit un total de :

Les sommes versées par le Groupe à ce titre ne seront considérées ni comme charges d'exploitation ni déduites des recettes de l'Etat au titre des produits de l'exploitation.

DISPOSITIONS DIVERSES

Le B.R.P.M. et chacun des Paricipants du Groupe seront seuls responsables de la tenue de leur propre comptabilité dans laquelle chacun inscrira ses recettes particulières, ainsi que le montant des factures qui lui seront adressées par l'Opérateur, correspondant à sa quote-part des dépenses pour les travaux et opérations réalisées en commun.

Chacun des Participants pourra prendre connaissance des renseignements acquis par l'Opérateur dans le cadre des travaux réalisés en commun.

Le représentant désigné par chaque Participant aura la possibilité d'accéder à tout moment aux opérations communes.

Toutefois, les Participants s'engagent pour leur compte comme pour le compte de leurs différents représentants, mandataires, agents ou employés à ne pas divulguer à des tiers autres que les Sociétés Affiliées des renseignements concernant le présent Contrat et les opérations communes non encore tombées dans le domaine public sauf accord exprès des autres Participants, accord qui ne pourra être refusé sans raison valable.

En outre, il est expressément convenu qu'à l'expiration du présent Contrat et notamment en cas d'arrêt définitif des travaux d'exploration ou d'exploitation à la suite de l'abandon par le Groupe, le B.R.P.M aura en sa possession tous les documents et les échantillons concernant les titres miniers dont les Parties étaient co-titulaires, établis et recueillis depuis le début des travaux de sismique, et de forage, et qu'il pourra en disposer librement.

L'Opérateur, dans toute la mesure compatible avec la bonne exécution des travaux et pour autant que les prix, qualité et délai de livraison demeurent équivalents à ceux qui peuvent être obtenus

à l'étranger y compris les frais de transport jusqu'au Maroc, utilisera de préférence, d'une part, les moyens que chacune des Parties sera susceptible de mettre à sa disposition avec priorité le B.R.P.M. et, d'autre part, du matériel ou des matières produits au Maroc ainsi que les services d'entreprises installées au Maroc.

RESPONSABILITE ET ASSURANCE

La responsabilité des Participants ou de l'un d'entre eux vis-à-vis des tiers, sera réglée selon la législation marocaine et compte tenu des dispositions ci-après :

L'Opérateur souscrira au Maroc et maintiendra en vigueur les polices d'assurance couvrant vis-à-vis des tiers sa propre responsabilité civile ainsi que celle des Participants pour le cas où l'un d'entre eux serait mis en cause à l'occasion des opérations effectuées en commun. L'Opérateur veillera également à ce que tout entrepreneur ou contracteur engagé par lui en fasse de même.

Chaque Participant pourra, à ses frais et en son nom, prendre toute assurance complémentaire qu'il jugera utile.

FORCE MAJEURE

Le fait de la part de l'une ou l'autre des Parties présentes de ne pas exécuter l'une quelconque de ses obligations, sera excusée dans la mesure où l'exécution est empêchée par un événement de Force Majeure. Au sens du présent Contrat, et en sus des cas stipulés au paragraphe 5.4 ci-dessus, par Force Majeure, il faudra entendre toute cause échappant normalement au contrôle d'une Partie n'est pas en mesure de prévenir ou de surmonter en exerçant une diligence normale et en exposant des frais normaux.

La période pendant laquelle une obligation ne peut être exécutée en raison de la survenance d'un évènement de Force majeure sera ajoutée à la durée des différentes phases et périodes prévues au présent Contrat pour l'exécution de ladite obligation dans les limites prévues à l'Article 5.4.

ARBITRAGE

Tous les litiges qui pourraient survenir relativement à l'interprétation, l'application et l'exécution du présent Contrat, seront soumis à une conciliation et un arbitrage conformément aux règles établies par la Convention Internationale pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements, signée le 18 Mars 1965 et ratifiée

par le Maroc. Il est précisé que le recours à l'arbitrage se fera directement sans qu'il soit nécessaire de mettre en œuvre aucune autre procédure administrative ou judiciaire.

DUREE DU CONTRAT

Le Contrat et ses Annexes sera approuvé dans toutes ses dispositions par les Autorités Marocaines Compétentes. Les lettres d'approbation des Autorités Marocaines Compétentes ainsi que les Annexes, feront partie intégrante du Contrat. La date d'entrée en vigueur du présent Contrat sera celle de son approbation par les Autorités Marocaines Compétentes.

Si le Groupe abandonne ses droits sur le présent Contrat, il est précisé que le B.R.P.M. aura en sa possession tous les documents et échantillons concernant les titres miniers dont les Participants étaient co-titulaires, établis et recueillis depuis le début des travaux de sismique et de forage, et qu'il pourra en disposer librement.

Si les travaux de recherche aboutissent à une ou plusieurs découvertes commerciales, le présent Contrat continuera à s'appliquer jusqu'à l'expiration des concessions.

Si le Groupe en fait la demande, cette durée pourra être prolongée à la discrétion du Gouvernement Marocain, d'une durée supplémentaire de vingt (20) ans au maximum au cas où des réserves additionnelles sont prouvées et peuvent être prêtes pour l'exploitation à la fin de la période de trente (30) ans.

IV – HISTORIQUE SUR L'EXPLOITATION PETROLIERE DU DOMAINE MARITIME MAROCAIN

Le domaine maritime marocain peut être divisé en deux parties : 1) le Domaine Atlantique, qui s'étend de Tanger, jusqu'au Nord de Dakhla. Ce domaine est géologiquement varié. Il englobe, au Nord, entre Tanger et Kénitra, l'extension vers l'Ouest du bassin du Rharb et de la chaîne rifaine, au milieu l'extension vers l'Ouest du domaine de la Meseta et au Sud le domaine Anti-Atlasique. 2) Le domaine Méditerranéen, comprend la zone entre Sebta et Oued Kiss. Ce domaine a été exploré par la sismique mais au point de vue forage reste vierge jusqu'à l'heure actuelle.

1) – Le Domaine Atlantique

Le premier contrat signé par le gouvernement marocain et ESSO EXPLORATION AND PRODUCTION, a eu pour but d'explorer l'Off shore de Tarfaya, date depuis le 10 Mars 1967.

Des efforts considérables ont été employés pour explorer cette région vu son importance sur le plan géologique. D'abord cette région restait encore vierge et en plus à l'échelle mondiale c'était presque le commencement d'une nouvelle ère dans le domaine de l'exploration pétrolière : l'accès à l'exploration des plateaux continentaux.

Dans la première campagne sismique, 8347 Km de profils sismiques réflexions ont été exécutés dans la région. L'interprétation de ces données a démontré que le bassin maritime de Tarfaya s'approfondit vers l'Ouest. La partie côtière est faillée en horst et graben tandis que la partie vers la mer ouverte est percée par des structures diapiriques. Des structures favorables à l'accumulation des hydrocarbures ont été mises en évidence. Les objectifs au début des recherches étaient constitués par les formations du Crétacé et du Tertiaire. Le Jurassique fut ensuite ajouté à la liste des objectifs lorsque fut mise en évidence la présence de formations récifales.

Entre 1968 et 1972, huit sondages ont été exécutés dans la région de Tarfaya. Le deuxième sondage a démontré la présence des hydrocarbures lourds dans des récifs du Jurassique moyen mais avec des réserves non économiques. D'autres sondages ont révélé seulement des indices d'hydrocarbures et particulièrement dans le Jurassique.

Un permis Tarfaya Haute mer a été octroyé au B.R.P.M, à ESSO et SHELL à l'Ouest de la région précédente 26/1/74. Après une campagne de sismique, un sondage a été implanté sur une structure anticlinale gigantesque, 1400 Km^2

Le but de ce sondage a été d'explorer les grès deltaïques du Crétacé inférieur. Le sondage HM 1 a été arrêté à la profondeur de 8292 dans le Crétacé inférieur sans rencontrer aucun indice d'hydrocarbures.

Une autre zone plus étendue, les permis de l'Atlantique profond, a fait l'objet d'un troisième accord entre le B.R.P.M, ESSO et SHELL le 20/5/1974. Une campagne sismique a été exécutée en 1974 : 2641 Km de profils sismiques. Les résultats de ces études sismiques ont révélé la présence d'une zone extensivement diapirique. Des structures ont été cartées particulièrement dans le Tertiaire. Par suite de la

profondeur de l'eau dans cette région et de la petite taille de ces structures, il a été décidé d'arrêter la recherche dans la zone de l'Atlantique profond pour le moment.

L'Offshore du Sahara Marocain reste encore à explorer. Seulement quatre sondages ont été forés dans cette vaste région. le B.R.P.M et PHILLIPS PETROLEUM COMPANY et BP ont pris dix permis dans l'Offshore du Sahara le 1/8/1977. Une campagne sismique a d'ores et déjà été entreprise. Cette étude sismique est en cours d'interprétation.

– Deux permis, Souss et Ifni maritimes, ont été explorés par le B.R.P.M et TEXAS EASTERN 4/2/1970 et le 4/2/1974 ils étaient repris par le B.R.P.M et SUN OIL COMPANY.

Une campagne s'est déroulée en 1970 et une autre en 1972. 2040 Km de profils sismiques ont été réalisés.

Les résultats des interprétations sismiques ont permis de sélectionner deux zones anticlinales dont l'une a été choisie pour l'implantation du sondage BTS-1. Ce sondage exécuté en 1971 a prouvé l'intérêt pétrolier du Crétacé mais n'a pas rencontré les réservoirs Jurassiques prévus.

SUN OIL a repris les études effectuées sur ces deux permis, en redéfinissant un modèle géologique nouveau dans la région. Cette nouvelle synthèse a été fondée essentiellement sur les possibilités de développement des récifs dans le Crétacé et le Jurassique dans les zones de changement de faciès.

Deux sondages, Ifni n° 1 et Souss n° 1, ont été exécutés entre 1976 et 1977. Le premier a été arrêté dans le Précambrien après avoir traversé le Crétacé et le Jurassique, tandis que Souss-1 a été arrêté dans le Crétacé à cause des difficultés techniques. Cette zone reste encore à explorer et particulièrement les récifs dans les zones de transitions de faciès.

– Un groupe de permis (Oualidia, Safi et Cap Sim) dans l'Offshore d'Essaouira a été obtenu par le B.R.P.M, SNPA, APEX et SCP le 4/3/ 1969. Après une étude sismique de reconnaissance en 1969 et une autre de détail en 1970 et 1972, un forage a été implanté sur une structure à l'Ouest d'Essaouira. L'objectif de ce sondage était d'explorer en position favorable le Jurassique et particulièrement le réservoir de Sidi Rhalem (Jurassique moyen). ESW 1 bis a été arrêté à la profondeur de 3532 m dans le Trias sans rencontrer de réservoirs intéressants.

Deux permis, Cap Sim profond et Cap Tafelney profond, dans l'eau profonde d'Essaouira, font actuellement l'objet d'un accord entre

le B.R.P.M, PHILLIPS, AGIP et Bp le 8/9/1975. Une campagne de sismique a été réalisée dans la région. La sismique a démontré la présence d'une tectonique compliquée due au glissement de terrain sous l'effet de la gravité. Il a aussi révélé, dans la partie orientale du permis, la présence d'une structure interprétée comme une structure récifale. Une partie de cette grande structure s'étendait dans le permis SMIMOU, ce qui nous a amené à une extension de ce permis le 1/8/1977. Après une étude très détaillée sur cette structure un sondage Cap Sim IX, a été implanté en Octobre 1978 qui se trouve actuellement aux environs de 3000 m de profondeur. D'autres objectifs restent encore à forer dans le permis SMIMOU. la majorité de ces objectifs se situe dans le Jurassique. Le forage sera poursuivi jusqu'à la profondeur de 4400 m.

– Le B.R.P.M a obtenu deux permis, EL Jadida et Casablanca Maritimes, le 21/8/73. Une campagne de géophysique s'est déroulée dans la région l'année suivante : 1753 km de profils sismiques ont été réalisés. Cette étude a démontré que la partie côtière est faiblement structurée. La série Tertiaire, repose directement sur le Paléozoïque, est très réduite et ne présente aucun intérêt pétrolier. Les séries Secondaires et Tertiaires s'épaississent vers le large de l'Atlantique. Cette région reste encore à explorer par la sismique et le forage.

– Un contrat a été signé entre le B.R.P.M et BOSCO PETROLEUM CORPORATION pour la recherche et l'exploitation des hydrocarbures entre Tanger et Rabat en 1970. A la suite de la signature de ce contrat une campagne de sismique a réalisé 2000 km de profils réflexion.

Un nouveau contrat a été conclu sur ce permis avec BURMAH OIL Co le 22/8/73. Une étude de sismique de détail a réalisé 2220 km de profils sismiques réflexions.

Les résultats de ces études ont démontré la présence d'un bassin Tertiaire post orogénique qui repose directement sur la nappe du glissement Pré-rifain. Cette étude a abouti à l'implantation d'un sondage au large de Larache LAR-1. Il avait pour but d'explorer des horizons gréseux dans la série Tertiaire. Ce sondage a été arrêté à quelques mètres de toit de la nappe à cause des difficultés techniques.

Des études géochimiques, effectuées sur les échantillons prélevés de ce sondage ont confirmé que les argiles au fond du sondage sont assez mature pour la genèse des hydrocarbures liquides. L'échec de ce sondage est due à l'absence des roches réservoirs.

2°) Domaine Méditerranéen

Le domaine méditerranéen marocain est peu varié au point de vue géologique. Ce domaine est un bassin Tertiaire post orogénique et qui se caractérise par des diapirs d'argile et des percements de roches volcaniques. Quatre permis ont été acquis dans cette zone :

– permis Nador par le B.R.P.M le 14/5/1974. Le B.R.P.M a effectué 955 km de sismiques réflexions dans cette zone.

– permis Al Houceima et Taïfor par le B.R.P.M et CHEVRON OIL Co. aussi le 14/5/1974. 1650 km de profils sismiques ont été réalisés à la suite de la signature de contrat entre le B.R.P.M et CHEVRON OIL Co.

– permis Taïfor profond par B.R.P.M et SHELL OIL Co. le 31/3/1975. 1873 km profils sismiques ont été réalisés à la suite de la signature du contrat.

Les études sismiques effectuées dans cette zone ont démontré la présence de plusieurs petites structures et particulièrement dans les deux permis : Taïfor et Al Houceima. Vu la taille de ses structures et le grand risque de ne pas rencontrer des roches réservoirs nécessaires pour l'accumulation des hydrocarbures dans ses structures, CHEVRON OIL Co. et SHELL ont décidé de se retirer.

Le B.R.P.M et TEXACO OIL Co ont repris la zone d'intérêt entre le permis Taïfor et Al Houceima-Nador (le permis actuellement dénommé : Jebha le 9/11/1978). Une campagne d'échantillonages de fond de la mer a été exécutée dans la même année. Le but de cette campagne était de dater les formations géologiques affleurantes au fond de la mer pour mieux interpréter la sismique. Les études de résultat de cette campagne sont en cours.

CONCLUSION

Vu la longueur des côtes marocaines, dépassant les deux mille km, et le très faible nombre des sondages, 18 sondages seulement, effectués dans ce domaine depuis 1967 on peut conclure que ce domaine est encore relativement vierge et que d'autres efforts plus intenses sont nécessaires pour vraiment avoir une idée juste sur le potentiel pétrolier du domaine maritime marocain.

Les facteurs nécessaires pour la genèse des hydrocarbures sont assurés soit dans le Jurassique, le Crétacé ou dans le Tertiaire comme il était démontré par plusieurs sondages. Les études sismiques ont

révélé la présence de plusieurs structures qui puissent être de bons pièges pour l'accumulation des hydrocarbures.

ANNEXES

I – DOMAINE ATLANTIQUE

Permis	Octroyé	Superficie en Km²	Km profils sismiques	mois équipe	Nbre de forage	mètres forés	mois/ App.	Résultats
Tanger	26/5/1970 22/8/1973	3840 5000	4220		1	2399	2	B.R.P.M. – BOSCO B.R.P.M. – BURMAH
Rabat	26/5/1970 . 22/8/73	3990 4680						SEC Abandonnés
Casablanca El Jadida	21/8/1973	4350 5000	1753	0,5				B.R.P.M. Abandonnés
Cap Sim	8/3/1969	5000	4076	3,75	1	3540	8,2	B.R.P.M. – SNPA – APEX SCP.
Safi		5000			1			
Oualidia		5000						SEC Abandonnés
SMIMOU (Cap Sim)	1/8/1977	4172	920		1.6	3000	3	B.R.P.M. – PHILLIPS AGIP et BP. GETTY
Cap Sim profond Tafelney Cap profond	8/9/1975	5000 5000	2024	0,5				Forage en cours
Souss	4/2/1970 4/2/1974	3600 2400	2240		2	6011	4	B.R.P.M – TEXAS EASTERN B.R.P.M – SUN OIL Co indices d'huile BTS – 1
Ifni	4/2/1970 4/2/1970	3600 2400			1	2001	1,2	Souss – 1 Ifni – 1 Sec Abandonnes

AGADIR TARFAYA HAUTE MER

Foum Draà	10/8/1967	4988	8347	8	25.315	20	Présence d'huile lourds en MO – 2. indices en MO – 8.
Tarfaya Maritime		4991					
Akhefinir		4988					– ESSO
Hassi Chbeika		4962					– Abandonné.
Tarfaya Haute Mer	26/1/1974	4818	988	1	8.292	1,5	B.R.P.M – ESSO – SHELL. Abandonné Sec.
Atlantique prof. A	20/5/1974	4568	2964				B.R.P.M – ESSO – SHELL Abandonnés.
B		4568					
C		4575					
D		4582					
E		4893					
Boujdour El Aioun A	1/8/1977	4868					B.R.P.M – PHILLIPS AGIP – BP. Interprétation sismique en cours
B		5000					
C		4000					
D		5000					
E		5675					
F		5000					
G		4068					
H		5135					
I		[illegible]					
J		8175					

II – DOMAINE MEDITERRANEEN

Permis	Octroyé	Superficie en Km^2	Km de profils sismiques	Mois équipe	Nbre de forages	Mètres forés.	Mois/ App.	Résultats.
Al Houceima-Nador	14/5/1974	4000	955	0,5				B.R.P.M (Abandonné)
Taifor	14/5/1974	3360	1650	0,5				B.R.P.M – CHEVRON
El Jebha (Taifor)	9/11/1978	4862	167					B.R.P.M – TEXACO
Taifor profond	31/3/1973	4540	1873	0,5				B.R.P.M – SHELL (Abandonné)

III – DEPENSES D'EXPLORATION RÉALISÉES

Permis	Sismique M. DH	Forage M. DH	Géologie M. DH	Totaux
Domaine Atlantique				
Tarfaya et Foum Draâ	14.20	87.60	3.36	
Haute Mer et Atlan tique profonde	3.00	32.09	1.41	
Souss-Ifni	3.70	32.92	1.08	
Cap Sim Profond	2.00		0.09	
Essaouira maritime	7.20	31.10	1.70	
Jadida-Casa	1.80		0.18	
Rabat-Tanger	6.50	35.30	1 38	
TOTAL	38.40	219.01	9.20	266.61
Domaine Mediterranéen				
Houceima Nador Taïfor Taifor Profond	1.20 1.70 1.20		0.24 0.63 0.72	
	4.10		1.69	5.79
				272.40

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS MARITIMES

Omar BAHRAOUI (*)

Bien que disposant d'atouts fondamentaux pour être une nation maritime (deux ouvertures sur la mer avec plus de 2.500 Km de littoral et une infrastructure portuaire non négligeable), le Maroc ne s'est véritablement engagé dans la voie du développement du secteur de l'armement maritime aussi bien en matière de pêche qu'en ce qui concerne la marine marchande, qu'à partir des années 70.

En effet, il faut attendre le Plan Quinquennal 1973-77 pour voir pour la première fois les pouvoirs publics consacrer une importance particulière au développement de ce secteur. Les actions entreprises dans ce sens, ont visé la mise à la disposition d'organismes publics chargés de la promotion des investissements de moyens financiers et humains pour la constitution de flottes de pêche et de transport maritime. Parallèlement, un code des investissements maritimes a été promulgué en 1973 à l'effet d'inciter les armateurs à développer leur armement en leur octroyant d'une part, un certain nombre d'avantages fiscaux et financiers, et des primes d'équipement et de sélectivité d'autre part.

Ces différents avantages viennent s'ajouter à ceux accordés dans le cadre du crédit maritime dont l'efficacité s'était avérée très insuffisante. Nous essaierons donc dans cet exposé d'examiner successivement les moyens de financement des investissements maritimes et l'efficience des mesures prises pour le développement du secteur.

Le plan de financement des investissements maritimes comporte en général trois éléments : les prêts bancaires, les fonds propres et les subventions publiques ou primes accordées dans le cadre des codes des investissements. La part de chacun de ces éléments dans le finan-

(*) Attaché au Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre chargé des Affaires Économqiues

cement de l'investissement varie selon les types de bateaux ou navires à armer et selon les moyens propres à chaque armateur.

I – LE CRÉDIT MARITIME, PRINCIPAL MOYEN DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

L'investissement maritime consiste en l'acquisition ou la construction de bateaux de pêche ou de navires de marine marchande ou encore de car-ferry avec bien entendu tous les équipements à bord et à terre y afférents.

1 – 1 Le cadre juridique

Le crédit maritime a été institué au Maroc à l'époque du protectorat et avait pour objectif de servir les besoins de certains armateurs et conserveurs étrangers qui s'adonnaient à la pêche dans les eaux territoriales marocaines.

Le texte de base qui est encore en vigueur actuellement est le Décret du 22 Avril 1953. Il est à noter à cet effet, que le Décret n° 2.62.474 du 29 Octobre 1962 pris pour son application a abrogé l'arrêté viziriel du 17 Février 1954.

Le principal apport de ces textes est l'octroi aux armateurs bénéficiaires du crédit maritime d'une ristourne d'intérêt maximum de 4 points, consentie pour une durée ne dépassant pas 5 années par décision du Ministre des Finances. Il faut noter à ce propos qu'une ristourne de 4 % représentait à l'époque, dans les années 50 et 60 une réduction considérable du taux d'intérêt bancaire. Aussi, le législateur avait-il prévu un taux d'intérêt plancher qui variait entre 2,5 et 3 % selon la conjoncture économique et financière du pays.

Autre avantage du crédit maritime, la garantie offerte par l'Etat par le biais de la Caisse Centrale de Garantie sur les prêts consentis par les banquiers aux investisseurs. Cette garantie ne couvre cependant qu'une partie du prêt.

Qu'en est-il des établissements prêteurs ?

1 – 2 Les établissements financiers

Si le secteur maritime a eu le privilège de bénéficier d'avantages particuliers et spécifiques, il n'a cependant pas pu disposer d'un organisme spécialisé dans ce type de crédit à l'instar de la C.N.C.A. ou

du C.I.H. ou encore des caisses de crédit maritime qu'on trouve dans la plupart des pays à vocation maritime.

Il découle de cet état de choses que les prêts à l'armement peuvent être consentis par toutes les banques primaires et par voie de conséquence, ils suivent la même procédure que les autres types de crédit, voire même une procédure plus complexe et des conditions d'octroi et de remboursement souvent inadéquates eu égard à la spécificité aussi bien de l'investisseur que du rendement des armements maritimes.

En effet, dans ce secteur, l'investisseur n'est pas un simple capitaliste qui entreprend la réalisation d'une unité de production dont la capacité et l'écoulement de la production sont programmés à l'avance, mais il s'agit d'un armateur qui ne peut déterminer avec précision et à l'avance le planning de la production, ni en volume, ni en valeur.

Aussi, les conditions classiques de remboursement des prêts bancaires ne peuvent lui être appliquées sans complications.

C'est ainsi, devant la complexité du secteur et l'ignorance des banquiers, l'investissement maritime n'a pu connaître l'épanouissement qui lui était dû.

Jusqu'à une date récente, l'investissement maritime ne se faisait pratiquement que par autofinancement ou par des crédits personnels. Ces moyens de financement étant très faibles, seules quelques unités de pêche côtière ont pu être réalisées soit par des patrons pêcheurs, soit par des armateurs conserveurs. La flotte marchande était naturellement mise hors circuit étant donné l'importance du montant d'investissement requis.

Il a fallu attendre les années 70 pour voir quelques banquiers prêter un peu d'attention à l'investissement maritime. Il s'agit en l'occurence de la Banque Populaire et de la B.N.D.E. qui ont pratiquement centralisé l'octroi des crédits maritimes à long terme et à moyen terme réescomptables. La première se spécialise dans le financement des unités de pêche dont le tonnage de jauge brute varie entre 50 et 200 Tx ; alors que la B.N.D.E. monopolise de facto et de jure l'octroi des crédits maritimes à long terme et à moyen terme réescomptables pour le financement des bateaux de pêche hauturière de plus de 200 Tx de jauge brute et des navires de la marine marchande. Il faut tout de même noter quelques tentatives de financement opérées par des consortiums de banques primaires mais dont la portée reste très limitée et le nombre insignifiant.

La majeure partie des projets d'investissements pour l'acquisition ou la construction de bateaux de pêche côtière et même de pêche au large ont été financés pour la partie crédit par la Banque Populaire qui semble être la seule banque ayant quelque peu compris la spécificité du secteur de la pêche en admettant une procédure de remboursement des prêts par cession-délégation, c'est-à-dire que l'armateur a la possibilité de rembourser son crédit non pas selon le système classique des annuités constantes, mais par un pourcentage calculé sur le montant global des recettes provenant de la vente des captures.

Par ce système, la Banque Populaire a pu toucher la plus grande partie des armateurs traditionnels lesquels sont souvent des patrons pêcheurs ou d'anciens marins qui connaissent bien les lieux de pêche, mais ne disposent pas d'assez de capitaux pour entreprendre de tels investissements. La procédure de cession – délégation leur permet donc des remboursements indéxés sur les recettes. Plus les apports sont importants et plus les montants prélevés par le banquier sont élevés et vice-versa. Ainsi donc, l'armateur n'est pas contraint à s'endetter ailleurs pour honorer ses engagements envers sa banque lorsque les prises sont faibles ; et inversement, il se voit obligé de rembourser une bonne partie de son prêt lorsque ses recettes sont élevées. Finalement, tout le monde y trouve son compte.

Par contre, la B.N.D.E. continue de se comporter dans l'octroi du crédit maritime comme tout établissement financier classique, ce qui explique que la majorité de sa clientèle est constituée de grands armateurs, en général des sociétés nouvellement créées et attirées par les importants avantages offerts par l'Etat.

– 3. La procédure d'octroi des crédits

Quant à la procédure d'octroi des crédits, elle demeure extrêmement complexe et contraignante aussi bien pour les Banques primaires que pour la B.N.D.E. Les délais d'instruction des dossiers sont un peu plus longs puisqu'entre le moment où le promoteur sollicite un prêt et le jour du déblocage du crédit, des mois et des mois peuvent s'écouler du fait du très long circuit que doit parcourir le dossier d'investissement.

De même que les conditions exigées pour prétendre au prêt sont pires que celles exigées dans les économies capitalistes pour le financement des investissements à fort coefficient de risque.

On peut noter entre autres garanties exigées : l'hypothèque de premier rang sur le navire, la caution solidaire de tous les action-

naires, la garantie de la caisse centrale de garantie, l'hypothèque de biens meubles et immeubles des principaux actionnaires, etc...

Ainsi, peut-on constater que les efforts consentis par les pouvoirs publics pour développer les investissements maritimes se heurtent à d'innombrables difficultés structurelles.

On ne saurait trop insister sur la nécessité impérieuse de réviser les règles de crédit maritime sur les plans structurel et formel.

La solution la plus efficace consisterait tout simplement à créer une caisse nationale de crédit maritime à l'instar de la CNCA et du CIH, une caisse qui serait plus proche de la réalité du secteur, qui se rapprocherait d'avantage du marin et de l'armateur, en contribuant à la constitution de coopératives d'approvisionnement, de construction de villages de pêcheurs etc..., et qui participerait, bien entendu directement, au financement des équipements lourds des engins de pêche et du matériel et outillage navals.

II – LES SUBVENTIONS PUBLIQUES

Le second moyen de financement des investissements maritimes est constitué de subventions que l'Etat accorde aux armateurs sous forme de primes et avantages financiers et fiscaux. Ces subventions sont consacrées par le Code des Investissements. Dahir portant loi n° 1.78.410 du 18 Rejeb 1398 (18 Août 1978) instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes.

L'ancien code de 1960 accordait une prime déterminée par la Commission d'agrément des investissements selon des critères confus. En général, après plusieurs mois de discussions et de réunions, cette commission accordait au promoteur une prime forfaitaire variant de 7 à 15 % en moyenne selon l'importance de l'investissement. Le nouveau code de 1978 s'est avéré d'une grande efficacité, bien plus précis et moins arbitraire puisqu'il a fixé dès l'abord les taux des primes devant être alloués aux investisseurs.

Outre le caractère d'automaticité dans l'application des mesures d'encouragement aux investissements maritimes, il se distingue de son prédécesseur par la rapidité de formulation des décisions ; des délais maximum ont été fixés à l'administration pour répondre aux promoteurs. L'avis de conformité doit être notifié dans les 30 jours suivant le dépôt du dossier. Le même délai est fixé à la Commission chargée de déterminer l'assiette de l'investissement primable. Deux sortes de primes sont prévues par le code de 1978 :

– une prime d'équipement de 15 % du montant de l'investissement pour « l'acquisition de bateaux de pêche neufs ou de seconde main de moins de 4 ans d'âge, d'une jauge brute de plus de 50 tonneaux, en ce qui concerne les sardiniers palangriers et langoustiers, et de plus de 100 Tx de jauge brute pour tout autre navire de pêche. Ainsi que des équipements à bord et à terre afférents à ces navires et bateaux. Cette prime est accordée par décision du Ministre des Finances sur proposition de la commission sus-visée. Bénéficient également de la prime d'équipement, les entreprises d'armement faisant l'acquisition de navires de commerce et ou de transport de passagers qu'ils soient neufs ou de seconde main de moins de 5 ans d'âge.
– une prime de sélectivité est accordée dans les mêmes conditions et s'ajoute à la prime d'équipement pour l'acquisition de navires spécialisés.

Elle est de 15 % pour les navires neufs suivants :
– Roll on/Roll of ;
– Navires réfrigérés ;
– Car ferries ;
– Navires palettisables ;
– Pétroliers ;
– Bulk-carries – Transporteurs de vrac ;
– Bateaux de pêche de plus de 200 Tx de jauge brute équipés d'un système de congélation.

Elle est de 5 % pour les bateaux neufs de pêche de plus de 100 Tx de jauge brute équipés d'un système autonome de réfrigération.
Elle est réduite de moitié lorsque ces navires ou bâteaux sont de seconde main et de conditions d'âge sus-mentionnées.

III – LES FONDS PROPRES

Théoriquement, les fonds propres doivent financer au moins 15 % du montant de l'investissement, les subventions publiques interviennent à hauteur de 15 % au minimum si le projet entre dans le cadre du code des investissements maritimes et le reliquat serait financé par des crédits bancaires ou des crédits fournisseurs s'il y a lieu.

Il existe une corrélation négative entre la part du financement bancaire et celle des subventions publiques comme il existe une

corrélation positive entre la part de financement par les capitaux propres et celle des subventions publiques. En effet, plus les primes sont élevées et plus les fonds propres sont élevés et moins les crédits sont élevés et inversement ; lorsque par exemple, les pouvoirs publics accordent le taux maximum des primes à savoir 30 % du montant de l'investissement, les apports propres doivent obligatoirement s'élever à 30 % au moins, ce qui implique une diminution de la part du crédit, soit 40 %. Et inversement, lorsque l'Etat n'accorde que le taux minimum de prime, soit 15 %, l'investisseur peut exiger le taux plafond de sa banque, lequel se situe autour de 60 % du montant de l'investissement.

Dans la pratique, le schéma de financement se situe plutôt autour des taux ci-après :

– Prêts à long et moyen terme réescomptables	49 %
– Primes d'équipement et de sélectivité	22,5 %
- Fonds propres	28,5 %

D'une façon générale, les fonds propres sont constitués pour la quasi-totalité de capitaux marocains, en ce qui concerne le financement de la flotte traditionnelle dont le tonnage de jauge brute est compris entre 50 et 100 Tx. Par contre, les unités de pêche au large et de pêche hauturière sont réalisées en grande partie dans le cadre de sociétés mixtes dans le capital social desquelles les étrangers participent pour près de 50 %. Souvent ces partenaires étrangers qui font apport du bateau entièrement équipé dont ils assurent la gestion, sont à la recherche du pavillon marocain qui leur permet d'exploiter les zones de pêches sous juridiction nationale.

Par ailleurs, il est à remarquer que les capitaux publics ont joué un rôle déterminant, un rôle d'avant garde dans le développement des investissements maritimes au Maroc.

IV – L'EFFICIENCE DES MOYENS DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS MARITIMES

Les résultats enregistrés durant le quinquennat 1973-77 en matière d'investissements maritimes ont connu un développement sans précédent. Les résultats obtenus ont largement dépassé les prévisions du plan.

Le tableau ci-dessous trace l'évolution des projets d'armement à la pêche bénéficiaires des avantages du code des investissements

maritimes de 1973 à 1977, le secteur de la marine marchande sera traité dans l'exposé qui suivra :

années	Nombre de projets	T.J.B	Investissements en 1000 DH	Primes accordées en 1000 dh
1973	1	50	564	68,55
1974	11	1.784	12.690	338,63
1975	74	9.080	104.528	17.197
1976	107	20.892	397.422	86.593
1977	78	20.256	310.404	71.136
TOTAL	271	52.062	825.608	175.333,18

En l'espace de 5 années, le volume global des investissements en matière d'armement à la pêche s'est élevé à plus de 825 Millions de DH par rapport à près de 300 Millions de DH prévus initialement par le Plan quinquennal 1973-1977 soit un dépassement de 2,75 fois. Bien entendu, il ne s'agit là que des projets présentés à la commission des investissements maritimes pour l'attribution des primes. On ne peut apprécier ce résultat à sa véritable valeur qu'une fois les immatriculations auprès de la Direction de la Marine Marchande opérées. Quelles sont les sources de financement de ces investissements ?

Les capitaux propres ont représenté en moyenne 30 % environ, les subventions publiques plus de 21 %, et les crédits maritimes près de 49 %.

A elle seule, la BNDE a financé près de 108 unités représentant près de la moitié du tonnage projeté pour un investissement global de l'ordre de 523 Millions de DH. La part dans le financement de cette flotte représente près de 48,7 % de ce montant il est à noter que 71 unités de pêche hauturière jaugeant 22.503 TJB ont été financées par la B.N.D.E., ce qui nous donne une moyenne de 316,94 TJB/bateau.

La répartition de cette flottille par tonnage de jauge brute se présente comme suit (1) :

– 8 unités de 140 à 200 TJB

(1) Source : BNDE étude sectorielle sur la situation des pêches maritimes au Maroc.

L'ensemble des crédits accordés par la B.N.D.E. durant le quinquennat 1973-77 a évolué comme suit. La période antérieure à cette date n'est pas prise en considération pour la simple raison que la flottille de pêche hauturière était quasi-inexistante.

Evolution des crédits maritimes pêche hauturière financés par la B.N.D.E. durant le quinquennat 1973-77 en 1000 DH :

Années	CM Long terme directs	CM moyen terme réescomptables	TOTAL	CM/ensemble des crédits accordés par la BNDE
1973	3.000	1.000	4.000	1,83 %
1974	2.400	13.068	15.468	2,50 %
1975	20.800	17.577	38.377	3,73 %
1976	56.650	32.240	88.890	8,23 %
1977	61.922	36.600	98.522	8,40 %
TOTAL	144.772	100.485	245.257	

On constate donc que les prêts accordés par la B.N.D.E. à la constitution de la flotte de pêche hauturière sont passés de 4 Millions de DH au début du Plan Quinquennal dernier à 98,52 Millions de DH en fin de période soit un accroissement annuel moyen de l'ordre de 244 %.

De même que la part des prêts à ce secteur dans le volume global des crédits de la Banque passe de 1,83 % en 1973 à 8,40 % en 1977. La pêche hauturière a donc absorbé plus de 96 % des crédits alloués au secteur de la pêche par la B.N.D.E.

Par contre, les banques primaires et notamment la Banque Populaire ont participé davantage au financement des crédits à moyen terme réescomptables pour la constitution ou la reconstitution des unités de pêche côtière et de pêche au large dont le tonnage moyen varie entre 50 et 200 TJB.

Il faut noter, par ailleurs, que les crédits fournisseurs ont également participé pour une part difficile à cerner à cet effort d'équipement.

L'investissement privé quant à lui, et contrairement à ce qui s'est passé dans les autres activités économiques du pays a joué un rôle moteur dans le développement de la flotte de pêche au Maroc, l'Etat ayant réalisé par le biais de l'O.N.P. à peine 10 % environ de l'ensemble des projets présentés.

PLAIDOYER POUR LA PÊCHE COTIÈRE

Abderrahman EL MEZOUARI – EL GLAOUI (*)

I. INTRODUCTION

L'action des Pouvoirs Publics en matière de pêches maritimes s'est articulée autour de trois mesures essentielles qui sont :

1) La création de l'Office National des Pêches en 1969 (1), auquel l'Etat a confié la responsabilité de la réorganisation de l'armement à la pêche, de la promotion sociale des marins – pêcheurs et des armateurs, de la diversification et de l'augmentation de la production et de la commercialisation du poisson ; l'O.N.P. devait en outre élaborer des mesures d'encouragement aux investissements, et développer la recherche scientifique relative à la pêche.

2) L'instauration d'une zone de pêche exclusive marocaine, (2) au sein de laquelle les droits de pêche sont réservés aux seuls navires battant pavillon national, et à certains navires étrangers dans le cadre d'accords internationaux conclus entre le Maroc et les pays tiers.

3) Le Dahir du 18 Août 1978 instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes qui prévoit un certain nombre d'avantages fiscaux et financiers en faveur notamment des armateurs à la pêche (3).

(*) (B.N.D.E. Rabat)

(1) Dahir N° 1 69 45 du 4 hijja 1388 (21 février 1969), relatif à l'ONP.

(2) Dahir portant loi N° 1 78 211 du 26 moharrem 1898 (2 mars 1978), fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive.

(3) Dahir portant loi N° 1 78 410 du 18 rejeb 1898 (18 août 1978), instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes : ce texte concerne aussi bien la pêche que la marine marchande

Notre objet est de tenter de montrer que ces trois mesures, bien qu'ayant eu par ailleurs certains effets bénéfiques sur la pêcherie marocaine, étaient incomplètes pour permettre une véritable renaissance de cette dernière. Leur plus grave insuffisance a été de négliger le potentiel qu'offrait la pêche côtière préalablement existante dans notre pays et de privilégier au contraire, le surgissement d'un armement hauturier très capitalistique et fortement dépendant de l'étranger, tant pour le know – how qu'il met en œuvre que pour ses débouchés.

En partant d'abord d'une analyse historique de la pêcherie marocaine et de ses principales caractéristiques socio-économiques, nous analyserons dans une étape suivante les effets de l'action de l'O.N.P. et du Dahir du 13 Août 1973, avant d'aboutir à certaines conclusions générales.

II. BREF RAPPEL HISTORIQUE

L'importance géographique et politique qu'a revêtu la mer tout au long du devenir historique du Maroc ne s'était pas traduite, jusqu'à la colonisation, par un poids équivalent de notre pêcherie.Les populations côtières marocaines étaient davantage tournées vers la terre, dont la richesse pour les plaines littorales ou la difficulté du relief pour les zones montagneuses les avaient tenus écartés d'une exploitation à grande échelle des ressources halieutiques du pays.

L'abondance de poissons de toutes espèces dans les eaux marocaines a attiré dès le début du siècle, un nombre croissant de marins pêcheurs étrangers, le plus souvent d'origine espagnole, italienne ou portugaise, pratiquant une pêche côtière, à l'aide de moyens artisanaux (petites barques, palangres, ligneurs) ou semi – artisanaux (unités de faible ou moyenne jauge).

Orientés au départ vers la consommation en frais, les apports de la flottille côtière étaient en majorité constitués d'espèces benthiques telles que les merlus, pageots, dorades, calamars. A partir de 1920, l'apparition de l'industrie de la conserve de sardines, a provoqué une augmentation du nombre de sardiniers et de chalutiers – sardiniers. La multiplication des conserveries et l'accroissement de leurs exportations vers la France dans l'immédiate après – guerre, (en liaison avec la pénurie alimentaire qui sévissait alors) transforma radicalement la structure de la flottille marocaine dont le nombre de sardiniers, de

même que les débarquements de poisson pélagique, (sardines, enchois, maquereaux, thonidés) constitueront désormais, et jusqu'à nos jours, l'écrasante majorité.

Il s'est donc constitué peu à peu un nouveau secteur économique qui intégrait autour de la pêche proprement dite, diverses activités connexes tant en amont qu'en aval : chantiers navals pour la construction de barques et de bateaux de moyenne taille en bois et pour leur réparation ; ateliers mécaniques de réparation ; commerce de fournitures de pêche telles que filets, ancres, cordages, dont une partie fabriquée localement ; fabriques de glace pour la conservation du poisson en mer ; unités de caisserie ; unités de conserve, de farine et d'huile de poisson ; fabrication de caisses en carton ; développement du mareyage ; développement des infrastructures portuaires etc...

La technologie de pêche utilisée (travail peu mécanisé navigation en vue des côtes sans instruments, sorties en mer ou marées de 8 à 24 heures seulement, stockage du poisson directement en cale), permet une formation « sur le tas » relativement aisée, et engendre un emploi important de l'ordre de 15 à 20 personnes par unité.

Progressivement, de nombreux nationaux ont pu acquérir une technicité appréciable qui leur a permis de se lancer pour leur propre compte en tant qu'armateurs et patrons de pêche, et de racheter, au départ des étrangers, l'intégralité de leur flottille, sans que les apports aient eû à en souffrir.

Un autre aspect interessant de la pêche côtière marocaine est qu'elle se caractérises par des unités de taille moyenne en général, dont le coût d'acquisition les mettent à la disposition d'investisseurs disposant de moyens relativement modestes, et ayant accès aux prêts bancaires (4) dans des conditions avantageuses. C'est ainsi, que plusieurs armateurs côtiers actuels, ont commencé leur carrière comme simples matelots et ont eu accès par leur travail, à la propriété d'un bateau de pêche, et parfois de plusieurs.

La pêche côtière marocaine a donc été un domaine favorable à l'éclosion de petites et moyennes entreprises, parce qu'elle a pu offrir une conjonction de caractéristiques relativement bien adaptées aux conditions socio-économiques du pays.

A l'heure actuelle, 22.000 marins-pêcheurs et 20.000 employés et ouvrières des conserveries plus les employés des autres branches du

(4) Les textes relatifs au crédit maritime (dahirs du 20 août 1930 et du 22 avril 1958) accordent des ristournes sur le taux d'intérêt des crédits d'investissement, pouvant atteindre 4 %.

secteur (5), contribuent à une production annuelle brute de l'ordre de 550 millions de dirhams et à des rentrées de devises supérieures à 374 millions de dirhams, soit l'équivalent de 6 % de nos exportations (5).

III. LA FLOTTILLE COTIÈRE MAROCAINE

Examinons plus en avant les principales caractéristiques de la flottille côtière marocaine. Cette dernière compte près de 6.000 embarcations de toutes tailles se situant à l'intérieur d'un éventail allant de moins d'un tonneau de jauge brute (T.J.B.) pour les petites barques et palangriers, à plus de 120 T.J.B. pour certains sardiniers et chalutiers.

BATEAUX DE PÊCHE COTIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1978 (6)

	NOMBRE	*TONNAGE (TJB)*	*EFFECTIFS*
SARDINIERS	413	17.433	7.838
CHALUTIERS	194	11 522	2.978
CHALUTIERS-SARDINIERS	64	4.107	765
PALANGRIERS, LIGNEURS ET LANGOUSTIERS	5.266	8.920	10.466
ENSEMBLE	*5.937*	*41.982*	*22.050*

Ces bateaux sont répartis entre une quinzaine de ports, ce qui a permis une régionalisation relativement harmonieuse des activités marines. Ainsi les ports méditerranéens concentrent 20,4 % de la jauge brute globale, les ports de l'Atlantique, de Larache à El Jadida 26,5 et les ports sardiniers d'Essaouira, Safi et Agadir 53,10 % (7).

(5) Chiffres pour l'année 1978 ; sources : Direction de la Marine Marchande Office des Changes, et Association Nationale des Industries de la Conserve du Poisson

(6) D'après l'étude publiée récemment par la Banque Nationale pour le Développement Economique et intitulée : « Les pêches maritimes au Maroc », III, 1

(7) Taux calculés sur la base de données fournies par la Direction de la Marine Marchande

Mis à part les palangriers, ligneurs et langoustiers dont les méthodes sont tout à fait artisanales (8), la flottille côtière pratique deux types de pêche à savoir la pêche « industrielle » et la pêche au chalut.

1) ***La pêche dite industrielle,*** c'est-à-dire celle dont le produit est principalement écoulé auprès des industries du poisson, est de loin la plus importante, puisque ses apports constituent, selon la campagne, de 70 à 90 % (9) des quantités totales de poisson débarqué. En plus de la sardine (85,5 des prises industrielles) (10), les sardiniers rapportent des maquereaux (9 %), des anchois (2,2 %), des thonidés (0,6 %) et des espèces pélagiques diverses (2,7 %). L'activité de cette flottille est fortement saisonnière puisque la moitié des prises s'effectue entre juin et septembre ; la campagne de pêche se limite à 5 – 6 mois à Safi et à Essaouira, et 8 – 9 mois à Agadir. Cette saisonnalité provient du fait que la sardine migre vers le sud en hiver et que les bateaux côtiers marocains ne peuvent la suivre en raison des faibles moyens techniques dont ils disposent.

A cette limite, s'ajoute une carence qualitativement grave, découlant du stockage en vrac du poisson à même la cale : la qualité s'en trouve ainsi détériorée sous la double action de l'écrasement des couches inférieures, et du rayonnement solaire. Conséquemment, près de 50 % des captures pélagiques ne peuvent être ni mises en conserve, ni consommées en frais et vont alimenter les usines de farine et d'huile de poisson, au prix dérisoire pour l'armateur de 0,17 à 0,20 dirham le kilo, alors que la sardine « usinable » se vend à 0,85 dirham. Qui plus est, la transformation de sardines entières en farine engendre une moins value de 3 dirhams par kilo mis en œuvre au niveau de la valeur ajoutée, comparativement à leur mise en conserve (11).

*2) **La pêche au chalut,*** interesse des espèces benthiques destinées à être consommées en frais, telles que les pageots, merlus, dorades, crevettes, calamars etc, dont la valeur commerciale est en moyenne

(8) Ces unités, dont la taille dépasse rarement 10 T.J.B., utilisent des palangres (lignes à hameçons multiples), des lignes à main, des filets droits ou des casiers.

(9) Bornes pour la période 1971 à 1978.

(10) Moyennes pour la période 1971 à 1978.

(11) La valeur ajoutée ou somme des consommations intermédiaires n'est que de 1 dirham par kilo dans le premier cas, contre 4 dirhams dans le second.

supérieure de près de 5 fois (12) à celle de la sardine. Aussi, si en tonnages débarqués, la part de la pêche au chalut n'est que de 10 à 30 %, elle s'échelonne entre 38 à 52 % sur le plan de la valeur (13) des prises.

RÉPARTITION DES PRISES ENTRE LA PÊCHE INDUSTRIELLE ET LA PÊCHE AU CHALUT

	QUANTITÉ	*VALEUR*
PÊCHE INDUSTRIELLE	70 à 90 %	48 à 62 %
PÊCHE AU CHALUT	10 à 30 %	38 à 52 %

La pêche au chalut souffre d'une saisonnalité moins accusée que la pêche à la sardine, mais a tendance aussi à décliner pendant la mauvaise saison au cours de laquelle, les conditions météorologiques limitent les possibilités de sortie en mer. Sur le plan de la qualité des apports, la remarque faite plus haut s'applique également ici. L'entassement du poisson le plus souvent, sans tri ni répartition en caisses, sa très faible réfrigération à l'aide de glace en paillettes en quantité rarement suffisante (14), de même que la faiblesse de la chaîne du froid à terre (manque de chambres froides ou de tunnels de congélation, de camions réfrigérés et de points de ventes équipés), font qu'il arrive sur le marché dans des conditions moyennes de fraîcheur, et que sa consommation se limite essentiellement aux régions côtières (15).

(12) Calculé pour la période 1971 à 1978, sur la base de la valeur brute de la production.

(13) Idem.

(14) La production de glace est insuffisante dans la quasi-totalité des ports.

(15) L'expérience tentée par l'Office National des Pêches (O.N.P.), par le biais du réseau réfrigéré ASMAK reste quantitativement limitée, puisqu'elle n'a porté que sur des tonnages de l'ordre de 2.000 à 2.500 tonnes/an, dont une partie non négligeable a été commercialisée dans des villes côtières.

IV. INSUFFISANCES ET PROBLÈMES DE LA PÊCHE CÔTIÈRE

Nous avons pu constater jusqu'ici que la flottille de pêche côtière avait su créér une animation socio-économique non négligeable malgré un certain nombre d'insuffisances concernant notammant :

– La faiblesse des moyens et méthodes techniques utilisées tant en matière de navigation, qu'en matière de détection du poisson et de pêche proprement dite.

– Le rayon d'action et l'autonomie en mer limités des unités.

– La saisonnalité des prises qui entraîne un sous emploi des équipages à certaines périodes de l'année et une sous utilisation des capacités de production des industries des produits de la mer.

– La mauvaise conservation des prises à bord et la déficience de la chaîne du froid à terre avec leurs conséquences sur la sous valorisation des apports de sardine, sur la qualité du poisson de marée et sur sa faible pénétration à l'intérieur du pays.

les armateurs côtiers sont en outre confrontés à une série de difficultés supplémentaires et notammant aux niveaux suivants :

– La faible profitabilité de leurs bateaux :

En premier lieu le système de partage du produit de la pêche est assez lourd, puisqu'il se fait (après déduction des charges relatives à la marée) à raison de 50 % pour l'équipage et de 50 % pour l'armateur qui doit avec sa part couvrir l'amortissement du bateau, son assurance, son équipement et ses réparations éventuelles. De plus la hausse rapide du coût des matières consommables telles que le fuel, la glace, les pièces de rechange etc, de même que celle du prix d'acquisition des bateaux neufs, ne sont guère compensés par le produit des ventes : en effet, les prix de vente moyens (16) sont restés pratiquement stationnaires entre 1971 et 1978 pour le poisson de marée, et si leur taux de croissance a été de 17 % par an en moyenne pour le poisson « industriel »,les apports de cette catégorie ont été stagnants ou en baisse. Il faut ajouter que le circuit de commercialisation du poisson destiné à la consommation en frais n'est guère favorable à l'armateur côtier : les ventes se font « à la criée », au profit de mareyeurs capables d'agir sur les prix, et qui réalisent souvent un bénéfice supérieur à celui des armateurs...

16 – Il s'agit du prix brut au stade de la production, c'est-à-dire celui qui rémunère les prises et non du prix à la consommation.

– L'environnement infrastructurel du bateau de pêche souffre de nombreuses déficiences : en général, les ports de pêche sont exigus, tant au niveau des bassins, qu'à celui des quais et terre-pleins ; les cales de halage sont souvent insuffisantes et nécessitent aggrandissement et refection ; les fabriques de glace manquent, et celles qui existent sont vétustes et de faible capacité.

– L'environnement administratif n'est pas également sans poser certains problèmes, du fait de sa dispersion ; en effet, l'armateur se trouve confronté à plusieurs administrations dont :

- Le Ministère du Commerce et de l'Industrie, pour l'instruction des dossiers d'investissement et l'organisation du secteur.
- la Direction de la marine Marchande pour diverses formalités administratives : respect des réglementations et normes, délivrance des permis de naviguer, des licences de pêche etc...
- L'O.N.P., dont les délégations gèrent les halles aux poissons situées dans les différents ports, ainsi que les comptoirs d'agréeage du poisson industriel.
- Les directions portuaires et autres services douaniers, etc...

Cette dispersion, préjudiciable pour l'armateur, empêche de surcroît une coordination d'ensemble de l'animation du secteur et de son encadrement administratif. Il n'est pas rare que telle action soit prise par un département sans que les autres en soient préalablement informés, comme il est courant d'avoir des éléments d'information contradictoires sur un même sujet selon leur provenance.

Cet éclatement administratif touche également la pêche hauturière, qui, du fait qu'elle réalise la majeur partie de son activité dans des ports étrangers (comme on le verra par ailleurs), échappe presque totalement à tout contrôle douanier ou fiscal (17), etc ...

Nous avons souvent eu l'occasion d'entendre des professionnels préconiser la création d'une véritable administration de tutelle des pêches maritimes (18), qui intégrerait l'ensemble des compétences actuellement éparpillées. L'expérience des grands pays à tradition de pêche, qui disposent tous d'un Secrétariat d'Etat et parfois même d'un ministère de la pêche est également avancée comme exemple à suivre.

17) A ce niveau interviennent l'Office des Changes, l'O.C.F., le système bancaire, les autorités consulaires marocaines et l'O.N.P., dont chacun dispose de bribes d'informations, qui n'ont jamais fait à notre connaissance, l'objet de recoupements ou d'homogénéisation.

18) Le Syndicat Professionnel des Armateurs à la Pêche Industrielle d'Agadir, dans un rapport de novembre 1978, recommande la transformation de la Direction de la Marine Marchande en un Secrétariat d'Etat à la pêche.

– Enfin, les côtes marocaines souffrent d'un pillage (le mot n'est pas trop fort) dont les conséquences sur l'équilibre de la biomasse risquent d'être extrêmement préjudiciables. D'après l'Institut des Pêches Maritimes de l'O.N.P., les captures de sardines réalisées par des bateaux étrangers dans les eaux marocaines auraient été de près de 580.000 tonnes en 1977 alors que celles des bateaux côtiers nationaux n'a été que de 125.712 tonnes ! Les bateaux étrangers, opérant plus au sud que la flotille côtière, constituent un véritable barrage lors de la remontée des bancs de sardines vers le nord et agissant à la baisse sur les prises.

V – LES EFFETS DES MESURES PUBLIQUES SUR L'ORIENTATION DES INVESTISSEMENTS

C'est sur cette toile de fond, rapidement esquissée, que se sont placées les mesures de réorganisation du secteur des pêches maritimes que nous avons évoquées en introduction.

Sans les analyser en détail, ce qui dépasse les ambitions du présent article, on peut dire d'emblée qu'elles ont essentiellement profité à la pêche hauturière. Pour quelles raisons ?

1) Tout d'abord, l'O.N.P. a agi essentiellement en tant qu'armateur à la pêche hauturière, et n'a consacré, comparativement, que peu d'efforts en direction du secteur traditionnel. Ainsi l'Office participe dans 9 sociétés de pêche dont 6 avec des partenaires étrangers ; ces affaires ont porté sur un investissement global d'environ 200 millions de DH, et regroupent 35 unités dont 6 seulement pratiquent la pêche côtière.

Le budget d'investissement de l'O.N.P. exécuté au cours du plan 1973 – 1977 a porté sur des engagements totaux de 128.254.100 DH (19), dont 71.555.100 DH (soit 56 %) ont intéressé des participations dans des sociétés d'armement en majorité hauturier. Les autres actions de l'Office ont touché la commercialisation interne du poisson (engagments de 11.810.000 DH), l'industrie (17.275.000 DH), l'infrastructure, et le matériel (16.714.000 DH) et les études (6.700.000 DH). On constatera la faiblesse de l'aide à l'armement artisanal qui n'a été que de 4 millions de DH (soit 3,1 % seulement des engagements).

(19) Cf. Projet de plan de développement révisé du secteur des pêches maritimes pour la période quinquennale 1978 – 1982 ; / N.P., p. 20.

2) Les investissements purement privés ont également porté surtout sur la pêche hauturière, jugé plus profitable, et qui bénéficie outre la prime d'équipement (accordée également à certaines unités côtières), d'une prime additionnelle dite « de sélectivité » (20).

3) Les mesures d'encouragement aux investissements maritimes sont limitées aux seules unités de plus de 50 T.J.B. pour les sardiniers et de plus de 100 T.J.B. pour les chalutiers (21). Ce faisant, le législateur a voulu inciter les investisseurs à acquérir des unités plus grandes et plus modernes que celles qui constituaient la majorité de la flotille côtière. Il n'en reste pas moins qu'un très grand nombre de bateaux côtiers se sont trouvés exclus du bénéfice de ces mesures du fait de leur taille.

Si l'on en juge par les engagements de la B.N.D.E. (22), sur un volume global de crédits agréés entre 1973 et 1978 dans le secteur des pêches maritimes de 259 488.000 DH, les crédits à la pêche hauturière ont constitué 79,7 % de ce montant. En termes d'investissements, ces crédits ont induit un montant total de 546.930.255 DH dont 82,8 % a porté sur l'achat de bateaux hauturiers. Seuls les 17,2 % restant ont été consacrés au financement d'unités côtières.

VI – LES RISQUES DU CHOIX HAUTURIER

Il est donc permis d'affirmer que la pêche côtière a été « le parent pauvre » dans la politique qui a été menée pour intensifier la mise en valeur de nos ressources halieutiques.

Au cours de ces cinq dernières années, une masse imposante de capitaux, tant publics que privés, appartenant à des entreprises ou provenant de ressources bancaires, ainsi que sous la forme de primes d'équipement et de sélectivité (23) a été consacrée à l'acquisition de

(20) Le Dahir du 18 août 1978 réserve le bénéfice de la prime de sélectivité aux unités conglatrices uniquement, qui pratiquent toutes une pêche hauturière.

(21) Autrement dit, toute acquisition d'un sardinier de moins de 50 T.J.B. ou d'un chalutier de moins de 100 T.J.B. se fait entièrement à la charge de son acquéreur.

(22) Les pêches maritimes au Maroc, B.N.D.E., rapport précédemment cité. Il faut noter que certains investissements ont été financés sans l'assistance de la B.N.D.E., mais leur proportion par rapport à l'ensemble est faible ; les agréments de la Banque Nationale pour le Développement Economique peuvent être considérés comme représentatifs à l'échelon du pays tout entier.

(23) D'après le Ministère des Finances, dont les statistiques sont reprises par le rapport de la B.N.D.E., l'Etat aurait agréé entre 1974 et 1978 des primes d'équipement et de sélectivité d'un montant global de 185 millions de dirhams.

bateaux congélateurs hauturiers. Il est vrai qu'il fallait redonner un sang nouveau à la flotille marocaine par le biais d'unités hauturières mettant en œuvre une technologie de pêche plus avancée que celle que le pays connaissait auparavant. Cependant nous estimons que ces acquisitions n'auraient du être opérées ni en si grand nombre, ni dans les conditions de hâte et d'improvisation qui ont le plus souvent prévalu. Les primes offertes par l'Etat ont provoqué un véritable « rush » de la part de financiers, presque tous étrangers aux professions marines, alors qu'ils n'avaient ni la compétence nécessaire pour traiter avec les fournisseurs étrangers, ni un soutien suffisant du côté de l'Administration, sur le plan, de l'évaluation technico-financière de leurs projets. De plus il n'existait pas à ce moment (ce qui d'ailleurs reste vrai) dans les ports du pays, d'infrastructure adéquate, pour recevoir des unités de grande taille du fait de l'exiguité des bassins, de l'inexistence d'équipements, de chantiers navals etc ... ; les circuits de commercialisation étaient et sont encore incapables de recevoir et de véhiculer du poisson congelé tant à l'intérieur qu'à l'exportation, à cause de la déficience de la chaîne du froid, et de la complexité relative des transactions internationales de poisson congelé (normes précises de classification du poisson selon les habitudes de chaque marché, contrôles de qualité, mode de fixation des prix etc ...).

On notera aussi que les unités hauturières sont de grosses « consommatrices » de capitaux et d'énergie et de faibles employeurs. Un chalutier congélateur de 270 T.J.B. coûte environ 10 millions de DH et procure un emploi à quelques 20 personnes, dont 3 à 5 marocains seulement (soit 500.000 DH par emploi créé) ; un chalutier de pêche côtière de 100 T.J.B., en bois, construit au Maroc, coûte pres de 10 fois moins et procure un emploi à environ 15 personnes, toutes marocaines (soit 66.600 DH par emploi). Exploité dans de bonnes conditions techniques, c'est à dire équipé de moyens de détection de poisson et de cales où le poisson est conditionné en caisse et additionné de glace, le chalutier côtier peut réaliser des prises annuelles de 200 à 300 tonnes (24), contre 600 tonnes pour le chalutier congélateur précité.

24 Ces données indiquent clairement la supériorité de la pêche côtière, compte tenu les conditions marocaines : aussi chaque unité de capital investie dans un bateau côtier engendre un emploi 7,5 fois supérieur à celui qui aurait été crée si cette même unité de capital avait été investie dans un bateau hauturier de même, deux bateaux côtiers coûtant au total 2 Millions de DHS produisent autant qu'un bateau coûtant 10 Millions de DHS, ce qui signifie que le rendement exprimé en tonnage capturé par unité de capital investie, est 5 fois plus élevé dans le cas d'une unité côtière. Il est cependant utile de préciser, que les prix des unités hauturières bénéficient de prix plus élevés car elles sont écoulées exclusivement à l'étranger, sur le marché du poisson congelé.

Enfin, si l'on se pose la question de savoir qui, du Maroc ou des pays étrangers, tire davantage profit de la pêche hauturière, on ne peut que constater, dans les conditions qui prévalent à l'heure actuelle, où toute la flotte hauturière marocaine opère à partir de Las Palmas, que notre pays se trouve dans une situation peu avantageuse.

La première source de gain des étrangers se situe dans l'opération de vente du navire ; elle se prolonge au niveau de son exploitation par le biais des salaires versés aux cadres de maîtrise et matelots étrangers, de la vente de pièces de rechange, des prestations de services etc...

En bref, tout effet d'entraînement tant en amont qu'en aval du bateau est dès le départ annihilé.

Les unités hauturières marocaines commercialisent l'intégralité de leurs prises à partir de Las Palmas (du fait que les chaînes de froid ne permet pas de les écouler au Maroc) ; ceci permet à des pays tiers d'avoir une source d'approvisionnement régulière et abondante, dont ils tirent des avantages économiques et financiers importants, alors même que notre pays souffre d'un déficit en produits alimentaires.

CONCLUSION

La favorisation de l'activité hauturière, dans l'esprit du Dahir d'août 1973 comme dans la politique suivie par l'O.N.P., et imitée par le secteur privé, procède de la croyance en la technologie comme élément essentiel du processus du développement économique. L'expérience de notre pays, quoique relativement courte, a permis de confirmer que les pseudo-solutions techniques importées telles quelles de l'étranger, aboutissent le plus souvent à un échec : une restructuration de la pêcherie marocaine à l'aide de leur support paraît illusoire et même dangereuse dans les conditions actuelles. Certes, l'orientation des invertissements vers le secteur hauturier permettra le succès financier de certaines affaires, mais sa rentabilité globale, au plan de l'économie générale, restera trop faible, pour déclencher une véritable intégration nationale de la pêcherie marocaine touts entière.

Sur la base de ce constat, nous considérons que la pêche côtière, dont les racines sont profondèments ancrées dans l'économie marocaine, constitue le meilleur moyen de mettre en valeur nos ressources halieutiques, tout en garantissant au pays d'en contrôler l'exploitation et d'en maximiser les effets d'entraînement. Cette option permet en

outre de tenir compte du facteur humain tel qu'il se présente, alors que l'option « technologique » le relègue à l'arrière-plan.

C'est donc tout un rééquilibrage radical des flux d'investissement qu'il convient d'opérer. Certes la flotille hauturière qui existe à présent dans le pays ne peut – et ne doit – être purement et simplement niée : puisque ces bateaux font maintenant partie de notre patrimoine, il faut en optimiser l'exploitation, ce qui nécessite d'urgence au moins trois mesures de base, à savoir :

– l'équipement d'un ou de deux ports marocains en entrepôts frigorifiques suffisants pour le débarquement des prises des unités congélatrices ;

– l'interdiction de débarquer dans un port étranger, sauf autorisation préalable des autorités marocaines ;

– l'obligation réelle d'employer un nombre minimum de marocains, et la mise en place d'un contrôle strict des contrats d'assistance technique et commerciale, afin qu'ils puissent aboutir rapidement à une formation de marins et de gestionnaires nationaux capables d'assurer la relève.

Ceci étant, il faudra donner à la pêche côtière un second souffle, tout d'abord par un contrôle sévère de la zone de pêche exclusive afin de faire cesser le pillage actuel ; ensuite en examinant au plan bancaire, la possibilité de reporter une partie des échéances relatives aux crédits d'investissements contractés ces dernières années, et que les difficultés vécues par ce secteur n'ont pas permis d'honorer. Il convient également de favoriser la modernisation et l'équipement des unités existantes (en moyen de détection du poisson et de froid) sous le contrôle de l'administration, et d'instaurer, sur la base d'un dialogue déjà trop longtemps attendu, un système de conseil et d'assistance à la profession (25).

L'enjeu pour le Maroc du développement de ses pêches maritimes nous semble être peu perçu à sa juste importance, comme il nous semble trop souvent ramené à de simples problèmes d'exploitation. Notre pays, dont les richesses halieutiques sont réelles, a tout à gagner en se tournant résolument vers la mer, à condition de le faire dans le cadre d'une politique clairement définie, soutenue par un appareil administratif cohérent et basée en premier lieu sur la pêcherie côtière, dont les effets d'entraînement sont plus importants.

(25) Cette assistance pourrait jouer au niveau du choix des équipements, de l'amélioration des techniques, de la détection du poisson, de la commercialisation etc...

Une fois les besoins internes satisfaits, les activités connexes suffisamment intégrées, les hommes formés et l'infrastructure améliorée, nous pourrons alors opérer une réelle mutation des pêches maritimes, dans la continuité de ce qui existe et en harmonie avec nos besoins réels.

L'ETABLISSEMENT D'UN PLAN D'URGENCE EN CAS DE POLLUTION MARINE AU MAROC

Abdellah EL HONSALI (*)

INTRODUCTION ET PRINCIPES GENERAUX

Le problème de la pollution marine par des substances nocives et en particulier le pétrole brut, a atteint ces dernières années des proportions dramatiques.

Les accidents de grands pétroliers comme le « Torrey canyon » et « l'Amoco-Cadiz » ont provoqué des dommages immenses d'ordre économique et aussi écologique.

Les produits pétroliers déversés en mer s'étalent rapidement à la surface en une couche relativement mince. Pendant leur trajet, ils subissent une dégradation bactérienne anérobie. Ces dégradations sont très lentes et libèrent des produits légers toxiques. Ces produits par ailleurs causent des dommages aux organismes marins (oiseaux de mer, algues, coquillages, mollusques, poissons).

A titre d'illustration, nous pouvons citer la pollution due au « TAMPICO MARU » en 1957 qui déversa 8.000 tonnes de fuel dans une baie de Californie entraînant la disparition totale de la faune et de la flore. La reconstitution s'est progressivement marquée par la prolifération de certaines espèces (algues) par suite de l'absence de leur ennemi naturel.

Il est prouvé en outre que la pollution chronique du littoral a des effets nuisibles considérables notamment par la prolifération du nombre d'espèces en une zone donnée, déséquilibre entre les espèces,

(*) Administrateur des Affaires Maritimes

dégradation de certaines qualités gustatives de certains organismes (moules, huîtres).

La pollution marine a été définie par des organisations internationales (OMCI, F.A.O.) (1) comme étant « l'introduction par l'homme directement ou indirectement de substances ou d'énergie dans le milieu marin (y compris les estuaires) entraînant des effets délétères tels que dommages aux ressources biologiques, danger pour la santé humaine, entraves aux activités maritimes, détérioration des qualités pour l'utilisation de l'eau de mer et réduction des possibilités dans le domaine des loisirs ».

Cette pollution marine a été divisée en deux catégories :

– La pollution par les hydrocarbures

– La pollution par d'autres substances nocives.

Chacune de ces pollutions est par ailleurs divisée en pollution chronique et pollution accidentelle.

En 1973, 0,3 million de tonnes d'hydrocarbures ont été déversés en mer provenant de pollution accidentelle et 813 millions de tonnes provenant de pollution non accidentelle ou pollution chronique.

Les accidents de tankers peuvent avoir plusieurs origines (collision, erreur humaine, mauvais temps). Mais l'erreur humaine semble la plus fréquente.

Il est intéressant ici de mentionner la déclaration du Président de la commission de commerce du Congrès des Etats-Unis à propos du contrôle de la pollution en mer de Janvier 1978.

« Je ne vois pas comment peut-on contrôler les pétroliers si les Américains en sont propriétaires, les assureurs britanniques, les affrèteurs Grecs, le capitaine Indien et l'équipage Italien ou Chinois ».

Malgré ces difficultés, la plupart des pays développés ont pris des mesures relatives notamment à la prévention de la pollution.

L'O.M.C.I. pour sa part a établi un certain nombre de conventions internationales et régionales relatives à la prévention de la pollution marine.

Nous citerons la convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures amendée en 1962 et 1969 ratifiée par le Maroc, sauf pour les amendements de 1969.

La convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution non encore ratifiée par le Maroc.

(1) OICM : Organisation Intergouvernementale Consultative Maritime

F.A.O. : Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture.

Les accords internationaux privés Toralop et Cristal.

Les accords internationaux n'ont pas cependant ignoré les mesures visant à remédier à la pollution qui pourrait se produire en dépit de tous les efforts déployés.

Les accords insistent notamment sur l'obligation pour chaque pays d'élaborer des plans d'urgence en cas d'accident de pollution. Des recommandations mettent l'accent sur l'utilité d'une coopération internationale et régionale en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine.

Nous pouvons à cet égard citer plus précisèment l'article 3 du protocole relatif à la coopération de la convention internationale sur la protection de la méditerranée dont le Maroc est signataire :

ARTICLE 3 : « Les parties s'efforcent de maintenir et de promouvoir, soit « individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale leurs plans d'urgence et leurs moyens de lutte contre la pollution de la mer par les « hydrocarbures et autres substances nuisibles, ces moyens comprennent notamment les équipements, les navires, les aéronefs et le personnel nécessaire « aux opérations en cas de situation critique ».

Il est clair donc que tous les pays se doivent d'entreprendre des actions visant à lutter contre toutes les atteintes susceptibles d'être apportées à la navigation, aux sports nautiques, à la pêche, à la conchyliculture, à la faune et à la flore marines en général.

L'établissement par le Maroc d'un plan d'urgence pour lutter contre d'éventuelles pollutions marines se justifie pour plusieurs raisons :

1/ Il ya d'abord les accords internationaux cités plus haut
– que le Maroc a ratifiés ou a l'intention de le faire,
– qu'il convient de respecter.

2/ Le Maroc possède un littoral baigné par deux mers exposées à toutes sortes de pollution.

Il ya ce que nous pouvons appeler des secteurs critiques :
– La région de Casablanca – Mohammedia : cette région est une région industrielle (usines – raffineries) et touristique (plages) ;
– La région d'Agadir (Région touristique et de pêche) ;
– La région du Détroit : région de passage des pétroliers ;
– La région d'Al Hoceima qui est une région touristique.

L'Administration marocaine semble actuellement ignorer ce problème qui pourtant préoccupe au plus haut point l'ensemble de la communauté internationale. Le seul geste a été la création d'une commission nationale par lettre de Monsieur le Premier Ministre N° 40.657 du 5 Février 1970, chargée de suivre les questions de pollution et recommander des mesures pratiques pour les prévenir et pour effectuer à cette fin les recherches nécessaires.

Cette commission a pu tenir quelques réunions au cours des dernières années sans prendre de mesures dans ce domaine.

Certes, l'adhésion à certaines conventions par le Maroc a pu s'effectuer, (il s'agit en particulier de la convention de base en matière de préventions de la pollution de 1954).

Mais cette convention n'a jamais été appliquée. En effet :

– Aucun décret d'application prévoyant les sanctions n'a été pris ;

– Cette convention prescrit à chaque état contractant de prévoir des installations capables de recevoir dans les ports les résidus.

Or, seul le port de Casablanca possède un chantier de réparation avec une cale n'acceptant que des unités de faible tonnage. Quant au port de Mohammédia, qui peut recevoir des pétroliers jusqu'à 100.000 tonnes,il ne possède pas d'installation de réception de résidus d'hydrocarbures.

C'est pourquoi les développements qui vont suivre n'ont pas trait à la description d'une situation qui existe mais plutôt une série de réflexions, de concepts ou d'arrangements dont le but serait de faciliter la mise en place de plans d'urgence à l'échelle nationale.

Pour cet exposé, j'analyserai dans une première partie les facteurs qui interviennent dans l'élaboration d'un plan d'urgence.

Une deuxième partie sera consacrée à la description des plans d'urgence de certains pays et je m'efforcerai de présenter un plan d'intervention susceptible d'être appliqué au Maroc en collaboration éventuellement avec les pays voisins.

I – FACTEURS INTERVENANT DANS L'ÉLABORATION DE PLAN D'URGENCE

Un plan d'urgence a pour objet de permettre de réagir à temps et comme il convient à un évènement de pollution, de façon à réduire autant que possible, dans l'intérêt du public, l'étendue des dommages qu'il pourrait causer.

Ce plan doit contenir une évaluation de l'efficacité des moyens anti-pollution rapportée à un « optimum fonctionnel » ainsi qu'un programme de collaboration entre les autorités civiles et militaires, les organismes publics et les entreprises privées à appliquer dans le cas d'urgence.

Les facteurs qui doivent être pris en considération lorsqu'on examine la nature et la portée des plans d'urgence d'un pays sont nombreux.

Un premier point, sera consacré à la question relative à l'évaluation de la nature et de l'importance du danger, aux problèmes touchant au partage des responsabilités gouvernementales et la coordination des mesures de lutte contre la pollution.

Le 2° point traite des questions relatives aux moyens de lutte antipollution et à la formation du personnel.

A – Evaluation de la nature et de l'importance du danger

Il appartient au gouvernement de déterminer la sensibilité et la vulnérabilité du milieu et du littoral, en fonction de l'agrément des sites, des pêcheries, de la faune et de la flore sauvage ou d'intérêts économiques en particulier pour le Maroc, les baies (Agadir, Al Hoceima), les ports comme Casablanca et Mohammedia et aussi Kénitra.

Ceci constitue la première phase dans l'élaboration des plans d'urgence, qui est aussi la plus importante.

A cet effet, on devrait procéder à un examen attentif des questions suivantes :

– Le volume du trafic maritime, en particulier celui des navires citernes, le long du littoral.

– Les caractéristiques océanographiques, météorologiques et géographiques propres au secteur, et ce de manière à prévoir les effets d'ordre écologique (tels que les courants et les vents) sur une nappe de pétrole.

– Les lieux dans lesquels les hydrocarbures ou les substances nocives sont manutentionnés en quantités suffisantes pour présenter un risque appréciable de pollution (par exemple parcs de stockage, installations terminales de pipe-lines, raffineries et complexes chimiques, il s'agit en particulier de Mohammedia et de Safi).

Une fois que le planificateur aura identifié les sources potentielles de pollution ainsi que les domaines particulièrement sensibles il sera à même de mettre en place une organisation de lutte contre la

pollution capable d'agir avec le maximum d'efficacité contre les déversements.

L'ampleur de l'organisation gouvernementale de lutte contre la pollution devrait être adaptée au degré de gravité et à la nature du danger, aux répercussions possibles d'un évènement et aux fonds disponibles.

Il convient de ne pas perdre de vue qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan détaillé pour faire face à l'évènement plausible le plus grave, mais les dispositions devraient avoir une souplesse suffisante pour pouvoir être adaptées ou renforcées en cas de catastrophe de grande envergure ou d'une opération particulièrement complexe.

L'organisation devrait donc pouvoir aussi bien maîtriser les petites fuites localisées que monter une vaste opération pour lutter contre un déversement ayant des conséquences graves, qui pourrait nécessiter une coordination avec d'autres services de secours ainsi que l'utilisation de ressources importantes en hommes et en matériel.

B – Problèmes touchant au partage de responsabilité et à la coordination des mesures de lutte contre la pollution.

Le problème posé ici est de savoir s'il suffira d'avoir une seule organisation nationale pour lutter contre tout évènement de pollution (en confiant par exemple à un organisme donné toute la responsabilité de la lutte), ou charger plusieurs administrations ou organismes des responsabilités de nettoyage (par exemple : Marine Royale, Intérieur, Marine Marchande, R.A.P.C, SAMIR...)

Je pense à ce sujet que le Gouvernement devrait être responsable de la planification d'urgence aux échelons national, local et international, ce qui comprendrait l'attribution des responsabilités à un ou plusieurs organismes désignés.

Il pourrait être utile de désigner un organisme de coordination. De plus on doit veiller au respect des points suivants :

– Il sera tenu compte tant au stade de la planification qu'au stade de l'exécution du degré de sensibilité relative des différentes zones aquatiques ou zones du littoral et des dispositions seront prises pour établir un ordre de priorité si une intervention est nécessaire dans plusieurs zones à la fois.

– Il doit exister des dispositions satisfaisantes pour communiquer des renseignements aux organismes d'information.

– Il doit exister des moyens adéquats permettant des discussions d'urgence avec tous les secteurs interessés de l'industrie, armateurs,

assureurs, sociétés pétrolières, fabricants de matériel de nettoyage au Maroc et à l'Etranger.

– Il doit exister une liaison adéquate entre les organismes de lutte contre la pollution et les services qui s'occupent des autres aspects d'urgence dans le milieu marin (lutte contre l'incendie, recherche et sauvetage des vies humaines...).

Il ne faut pas en outre perdre de vue que les déversements importants ne constituent vraissemblablement qu'un aspect d'une situation d'urgence, dû par exemple, à un accident de la navigation qui aura peut-être causé des pertes de vies humaines en mer ou fait des blessés graves.

L'organisation de lutte devra à ce moment se montrer prête à intervenir.

Par ailleurs, les déversements importants d'hydrocarbures en mer entraînent fréquemment une pollution plus ou moins grave des plages : c'est alors aux autorités locales qu'il appartient pour l'essentiel, de procéder aux opérations de nettoyage des plages.

Il est aussi raisonnable de compter sur les industries concernées pour fournir les moyens de lutte contre les déversements qui peuvent avoir lieu dans un endroit précis tel qu'un terminal de chargement ou déchargement (Mohammedia), les raffineries et les complexes chimiques dans les ports ou s'il s'agit d'opérations pétrolières au large des côtes.

Dans de tels cas l'administration devrait s'assurer que les plans établis par les industries et les ressources dont elles disposent sont adaptés aux fins auxquelles ils sont destinés et doivent être conformes à la politique gouvernementale en matière de lutte contre la pollution.

En ce qui concerne le déclenchement du plan proprement dit, les premiers efforts qui sont entrepris pour circonscrire la nappe, sont d'une importance capitale aussi bien pour l'ensemble de l'opération de nettoyage que pour diminuer les risques d'une pollution étendue et réduire au minimum les dommages causés à l'environnement.

Les dispositions relatives, au déclenchement du plan devraient notamment porter sur les points suivants :

– Savoir qui doit donner l'ordre ;
– Savoir qui doit diriger l'opération ;
– Prévoir l'installation d'une base avancée ;
– Mobiliser progressivement le personnel ;
– Réunir les ressources ;
– Désigner un responsable sur les lieux pour l'action en mer.

C – Moyens de lutte et formation du personnel

Il appartient au gouvernement de faire une évaluation des moyens de lutte existants ou potentiels et des autres ressources qui pourraient être utilisées pour lutter contre un déversement.

Les moyens de lutte contre le déversement varient en fonction de plusieurs facteurs dont notamment :

- Les propriétés du polluant
- Le lieu de déversement, son importance ; les conditions météorologiques et hydrographiques.

Les propriétés des produits chimiques transportés sont diverses et il convient d'identifier le polluant en cause. Notamment en s'adressant à des organismes spécialisés au Maroc ou à l'étranger.

Le problème se pose aussi pour le choix des types d'équipement.

Le choix entre l'achat ou l'emprunt d'équipement, le stockage et l'entretien, les réparations et la remise en état après l'évènement, l'emploi de matériel courant existant dans l'industrie.

En ce qui concerne le personnel, il faut pouvoir disposer d'un personnel de contrôle notamment au poste de commandement, d'opérateurs de télécommunication, d'équipages de navires de personnel chargé du fonctionnement du matériel de main-d'œuvre non spécialisée, d'équipages de relais.

Certains pays ont créé des équipages spécialisés charges d'intervenir rapidement en cas de déversement dangereux.

En outre et toujours dans le cadre de la planification d'urgence, il conviendrait de prendre des dispositions à l'avance en vue d'éliminer les matériaux récupérés. Il faudrait indiquer quand et comment traiter les nappes de pétrole et quels moyens utiliser.

Enfin un plan d'urgence ne doit pas négliger le problème des moyens de communication (téléphonique, radio, telex...).

Pour ce qui est de la formation, il appartient aux planificateurs de prévoir des dispositions pour la formation des équipages des navires qui interviennent dans les opérations de lutte contre la pollution et du personnel chargé de l'entretien du matériel.

A ce sujet, mentionnons que des cours sont organisés dans certains pays pour la formation des responsables de la lutte contre la pollution.

Ces cours portent aussi sur les diverses méthodes de traitement, l'utilisation et l'entretien du matériel.

II – L'ETABLISSEMENT DE PLAN D'URGENCE POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION.

Il m'a semblé utile, avant de faire des propositions en vue de l'établissement d'un plan d'urgence pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures au Maroc, de présenter brièvement l'organisation canadienne de lutte contre la pollution.

Le gouvernement Canadien a désigné un organisme chargé de coordonner les mesures de lutte contre les déversements provenant des navires.

L'organisme désigné qui est la « COAST GUARD » Canadienne a les caractéristiques suivantes :

- Il s'occupe des questions de navigation,
- Il dispose des bases régionales implantées le long du littoral,
- Il a en sa possession tout le matériel de lutte contre la pollution des mers,
- Il possède et peut se procurer d'autres navires, des remorqueurs, des embarcations, des aéroglisseurs, des aéronefs et des hélicoptères.

La « COAST GUARD » Canadienne, bénéficie de la coopération bienveillante de tous les services gouvernementaux des diverses administrations et des industries intéressées qui lui fournissent un appui dans la limite de leurs possibilités.

Au sein de cet organisme, existe un bureau coordonnateur, le service des urgences qui assure les responsabilités suivantes :

1 – Assurer la Direction Générale des opérations ;

2 – Former les personnes qui contribueront aux opérations ;

3 – Se tenir au courant des faits nouveaux en particulier pour les techniques nouvelles de lutte ;

4 – Il achète, entretient et vérifie les stocks de matériel de lutte ;

5 – Il élabore les plans d'urgence du gouvernement sur le plan national, local et international.

6 – Il est en liaison avec les autres organismes installés à l'intérieur ou à l'extérieur du pays.

7 – Il tient à jour les listes de fonctionnaires occupant des postes cléfs.

Le gouvernement Canadien a ainsi établi pour des zones sensibles des plans locaux d'urgence tels que les secteurs de grande circulation, les plages, les parcs, les pêcheries.

Les plans d'urgence existant au Canada contiennent en outre des dispositions relatives notamment à la composition de l'équipe d'intervention, aux disciplines recommandées pour ces équipes, à la composition de l'équipe de Direction, à la tenue d'un répertoire complet des fonctionnaires de l'organisme coordonnateur et des organismes d'appui.

Des dispositions semblables à celles prises par le Canada existent dans plusieurs pays. Il peut être conseillé de profiter de l'expérience de ces pays en l'adaptant à nos propres besoins.

Pour établir un plan d'urgence de lutte contre les pollutions qui pourraient se produire au Maroc, il serait souhaitable de tenir compte de tous les facteurs exposés ci-dessus, en particulier procéder aux études préalables concernant les zones sensibles et les évaluations de la nature et de l'importance des dangers qui menacent la côte marocaine.

A ce sujet, il faut noter que la pollution au large exige des moyens de surveillance très coûteux (tels quions...) tandis que la pollution locale peut recevoir une solution immédiate.

Il s'agit de prévoir pour certains ports comme Casablanca et Al Hoceima un barrage flottant fermant l'entrée du port ou de la baie, en cas d'émission accidentelle ou d'avarie survenant à un pétrolier en opération ou en transit.

Cette mesure concrète qui pourrait être prise dans un délai assez court, pourrait être complétée par la récupération des déchets par un matériel approprié (aspirateurs) et leur transport en vue de les stocker et éventuellement les réutiliser.

En ce qui concerne le port de Mohammedia, le même système ne peut être appliqué en raison des mauvaises conditions météorologiques régnant dans le secteur concerné. Néanmoins on peut prévoir un barrage pour recueillir les résidus d'hydrocarbures se trouvant au large et qui proviennent de la mauvaise manipulation, tuyautages, du sealine, du dégazage des navires au large et peut être aussi des rejets de la SAMIR.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution au large des côtes, la solution consisterait dans l'intervention d'équipes spécialisées disposant d'un matériel adéquat (navires antipolluants, barrages, pompes aspirateurs, produits dispersants...).

On pourrait envisager la mise en place d'un organisme au sein d'une administration (à désigner) et qui disposerait de moyens humains et matériels nécessaires à son fonctionnement.

Cet organisme comprendrait une division de la lutte contre la pollution, division qui s'articulerait autour de trois services :

- Un service général chargé de l'étude et de la mise en œuvre des conventions internationales et de la coordination avec les départements concernés par les problèmes de la pollution.
- Un service de la prévention chargé de la responsabilité de la gestion du matériel antipollution, l'étude des moyens de prévention et la surveillance ;
- Un service de la lutte contre la pollution chargé d'intervenir pour dépolluer la région atteinte.

La division de la lutte contre la pollution devra disposer aussi d'antennes dans les principaux ports du Royaume (Al Hoceima, Tanger, Casablanca et Agadir).

Il se pose à ce sujet un problème qui, à mon avis, est le plus important, et qui est celui de savoir qui sera chargé de la lutte contre la pollution. C'est un problème de choix. Nous disposons du modèle Canadien qui a confié à un seul organisme la responsabilité de la lutte contre la pollution. Nous avons également le modèle Français appelé « plan Polmar », qui a confié à plusieurs administrations cette responsabilité. Néanmoins ce plan s'était avéré défectueux lors de la catastrophe de l'« AMOCO-CADIZ » et les autorités françaises ont mis au point un autre plan qui confie la responsabilité de la lutte en mer au Ministère de la Défense Nationale et la lutte sur la côte et près des côtes aux Ministères civils (intérieur, Transports).

Au Maroc, il y a des administrations qui, étant donné la nature de leurs activités maritimes, pourraient se voir confier cette tâche (Administration de la Marine Marchande, Ministère de l'équipement, Marine Royale).

C'est donc au sein de l'une de ces administrations qu'il faudrait désigner un responsable chargé de mettre sur pied une organisation de lutte contre la pollution des mers ayant pour but la planification d'ensemble et la coordination des efforts nationaux dans ce domaine.

Il sera chargé de la prévention de la pollution par les hydrocarbures dans l'ensemble du pays et veillera à la disponibilité du matériel et à la formation du personnel.

Il aura ainsi la tâche difficile de faire adopter les méthodes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ou d'autres substances nocives (comme par exemple les méthodes de récupération des hydrocarbures en mer, les types de barrages à utiliser les méthodes de dispersions, et le genre de produits détergents à utiliser).

En outre, cet « Administrateur de la Pollution » sera chargé de la coopération régionale et internationale. Il est à signaler en outre que des accidents graves comme celui de l'AMOCO–CADIZ peuvent se produire sur les côtes marocaines. Dans ce cas l'organisation de lutte ne pourrait faire face à une telle catastrophe. Economiquement, ceci ne serait pas possible car il faudrait immobiliser des ressources importantes. C'est pourquoi des plans communs d'interventions en cas d'urgence élaborés en relation avec les états voisins semblent être le meilleur moyen possible de faire face à une pollution gigantesque par les hydrocarbures.

Le centre de Malte, créé à cet effet,a recommandé l'élaboration de plans d'urgence nationaux et des plans communs des pays riverains de la Méditerranée (convention de Barcelone 1976).

Sur la côte Atlantique, le Portugal essaie actuellement de jeter les bases d'une coopération en matière de lutte contre la pollution par les pays de la région.

L'organisme chargé de la lutte contre la pollution devrait donc, après avoir établi son plan d'urgence, conclure des arrangements avec les pays tiers en vue de mettre sur pied des plans d'urgence internationaux.

Dans ce cas, de multiples problèmes peuvent se poser aux responsables marocains comme la répartition des responsabilités entre les pays pour la lutte contre la pollution l'harmonisation des plans, l'utilisation des ressources et enfin le financement des opérations.

CONCLUSION

Au terme de cet exposé consacré essentiellement aux facteurs qu'il faut prendre en considération pour l'établissement de plan d'urgence pour la lutte contre la pollution marine, il est permis d'émettre les conclusions suivantes :

1 – Il est nécessaire et urgent de créer un organisme de lutte contre la pollution Marine. Cet organisme peut fonctionner au sein d'une administration à désigner.

2 – Il est absolument nécessaire et urgent pour le Maroc de préparer un plan urgent détaillé, spécifiant les types de côtes, le degré potentiel de contamination par les hydrocarbures, et le matériel technique pour combattre une pollution marine possible.

3 – Des études doivent être menées par les organismes appropriés pour déterminer les techniques et matériaux à choisir, basées sur une analyse du plan d'urgence mentionnée ci-dessus.

4 – Les autorités responsables pour combattre la pollution par les hydrocarbures doivent devenir tout à fait familières avec l'utilisation du matériel disponible avant de s'en servir sur un déversement accidentel d'hydrocarbures et mettre en place un programme de formation.

5 – Il devrait y avoir des réunions avant tout déversement d'hydrocarbures entre les divers organismes (environnement pêche, santé).

Ces réunions devraient développer des approches acceptables pour combattre des déversements à des endroits divers de la côte et prévoir des solutions aussi bien à court qu'à long terme.

6 – Enfin la mise en place d'un plan d'urgence devrait servir de base au développement d'un programme de collaboration interrégional contre la pollution, ceci dans l'intérêt national et en exécution des recommandations de l'O.M.C.I. et en particulier le programme d'action U.N.E.P. pour la défense de la Méditerranée conformément à la convention de Barcelone de 1976.

LE MAROC ET LE PLAN D'ACTION POUR LA PROTECTION ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION MÉDITTERRANÉENNE

Abdelkader LAHLOU et Mohamed A. TANGI***

I. INTRODUCTION

En janvier-février 1975, seize des dix-huit Etats riverains de la Méditerranée, (1) conscients de la dégradation lente et progressive de l'environnement de l'ensemble du bassin méditerranéen, provoquée par les activités toujours plus intenses et souvent mal planifiées de l'homme, ont adopté et lancé un Plan d'Action pour la Protection et le Développement de la Région méditerranéenne. (2) Le Maroc fut l'un des auteurs de ce Plan d'Action et depuis lors n'a pas cessé de jouer un rôle actif dans son évolution.

Dans ce qui suit, nous aimerions rappeler les grandes lignes de ce Plan d'Action tout en soulignant le rôle joué par le Maroc dans sa formulation et sa mise en œuvre. En guise de conclusion, nous voudrions partager avec vous quelques réflexions sur les incidences du Plan d'Action sur le plan national, c'est-à-dire, en ce qui concerne le Maroc ; au niveau régional, soit celui du bassin méditerranéen et fina-

(*) Directeur Central à la Caisse Nationale du Crédit Agricole

(**) Administrateur au programme des Nations-Unies pour l'environnement

(1) Algérie, Egypte, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Libye, Malte, Maroc, Monaco, Syrie, Tunisie, Turquie, Yougoslavie.

(2) Voir document UNEP /WG. 2/5 du 11 février 1975 : Rapport de la Réunion Intergouvernementale sur la Protection de la Méditerranée, Barcelone, 28 janvier-4 février 1975.

lement sur le plan international avec référence particulière aux conclusions potentielles de la Troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la mer.

II. L'INTERET DU MAROC POUR LE PLAN D'ACTION MÉDITERRANEEN

L'intérêt du Maroc pour le Plan d'Action méditerranéen (PAM) découle d'une triple préoccupation :

1. la sauvegarde de la façade maritime méditerranéenne du Maroc dont l'exploitation des potentiels et des ressources socio-économiques n'a pas encore été entamée d'une manière systématique ;
2. la participation à un effort régional pour la sauvegarde d'une mer commune ;
3. la contribution à un effort global pour une meilleure gestion des océans.

La façade méditerranéenne du Maroc s'étend sur quelques six cents kilomètres de Saïdia à l'Est, au Cap Spartel à l'Ouest. Elle couvre ainsi quelques 25 % de la longueur totale du littoral marocain. Sur le plan maritime, elle se distingue par un plateau continental étroit dont les eaux sont dominées par un courant de surface dans le sens Atlantique-Méditerranée et un courant profond dans le sens inverse. Bien que comme l'ensemble de la Méditerranée, cette région est pauvre en ressources biologiques, elle est encore sous exploitée par les pêcheurs marocains qui n'en retirent qu'environ 13 % du total des captures au Maroc.(3) Sur terre, l'expansion des activités socio- économiques a souffert du relief accidenté de la chaîne du Rif qui s'étend sur presque la totalité de la région parallèlement à la mer. Pourtant, cette région qui ne représente que 5 % de la superficie du Maroc, abrite 10 % de sa population avec le taux de densité le plus élevé soit 85 habitants au km2, alors que la moyenne nationale n'est que de quelques 35 habitants au km2. On estime que cette population est active à 75 % dans l'agriculture y compris la pêche, 5 % dans l'industrie et 15 % dans le commerce.

(3) Toutes les prises ne sont pas comptabilisées soit par manque de moyens de le faire soit à cause des ventes directes.

Si actuellement la façade méditerranéenne du Maroc est loin d'être l'une des régions les mieux loties du pays, elle est promise à un avenir meilleur. On peut déjà observer le début d'un passage d'une agriculture de subsistance à une agriculture intensive par l'expansion de périmètres irrigués tels ceux de la Moulouiya, par la mécanisation et l'utilisation des engrais et la reconstitution de la forêt grâce à de vastes projets de reboisement dont le plus connu est le projet DERRO. La pêche connaîtra également un essor. L'agrandissement du port de Tanger, la construction de celui de Mdiq et l'extension de ceux d'Alhucemas et de Nador ne peuvent que la favoriser. Par ailleurs, des projets d'aquaculture dans la lagune de Mar Chica vaste de 114 Km2 et de création de réserves marines le long de la côte sont également en gestation. Quant à l'industrie, elle connaît déjà deux rôles d'attraction, celui de la région Tanger-Tétouan et celui de Nador qui avec le minerai de fer de Zghanghan et la construction d'un port en eau profonde est promise depuis longtemps à un complexe sidérurgique ; alors que les ressources minérales maritimes de l'ensemble de la région n'ont fait l'objet à notre connaissance d'aucune exploration. Enfin, le climat tempéré et la beauté des sites ont fait de la façade méditerranéenne du Maroc une zone de prédilection pour le tourisme. L'industrie du tourisme, et particulièrement celle du tourisme balnéaire, a connu une grande expansion dans la région au cours de la dernière décennie. Ses pôles d'attraction sont pour le moment la baie de Tanger, la région de Tétouan avec Restinga Smir, Mdiq, Cabo Negro et Martil et finalement la région d'Alhucemas. Or tout ceci ne représente même pas 10 % du potentiel touristique de la façade maritime méditerranéenne du Maroc que l'on peut considérer comme étant vierge si on la compare avec les surcharges et congestions du littoral espagnol, de la Côte d'Azur en France et de la Riviera italienne.

Ce bref survol (4) du potentiel de la façade méditerranéenne de notre pays, montre clairement l'intérêt qu'avait le Maroc à réserver l'accueil le plus favorable à un Plan d'Action dont l'objectif ultime est la sauvegarde et une exploitation rationnelle des ressources de l'ensemble de la région méditerranéenne. Mais, au delà de l'intérêt national, c'est également dans un esprit de solidarité à l'échelon méditerranéen que le Maroc prend part au Plan d'Action. La mer

(4) Pour une analyse plus détaillée voir « Monographie sur la mise en valeur et la gestion des ressources de la zone côtière méditerranéenne » par Ahmed Chager dans *Proceedings of the Interregional Seminar on Development and Management of Resources of Coastal Areas* Berlin (West) 31 May to 4 June 1979 édité par Karl-Heinz Szekielda, pp. 201-211.

Méditerranée, dans son ensemble, est un des espaces marins les plus pollués au monde. Le Dr. M.K. Tolba, Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) déclarait récemment en ce qui concerne l'état de pollution de la Méditerranée que :
« Les résultats obtenus à ce jour indiquent que les sources de pollution les plus importantes se trouvent dans la partie nord-occidentale de la côte européenne et le long des grands fleuves qui se déversent dans la Méditerranée. Il existe toutefois des sources ponctuelles non négligeables dans nombre d'autres parties de la Méditerranée. Les quantités de polluants qui parviennent à la mer sont extrêmement importantes et, dans de nombreux cas, excèdent « l'apport naturel » de ces polluants à la Méditerranée. On estime que chaque année, du fait des activités humaines, ces sources apportent à la Méditerranée environ 120.000 tonnes d'huiles minérales, 60.000 tonnes de détergents, 100 tonnes de mercure, 3.800 tonnes de plomb, 2.400 tonnes de chrome, 21.000 tonnes de zinc, 90 tonnes de pesticides organochlorés, 1.120.000 tonnes d'azote et de phosphore contenant des éléments nutritifs et 2.500 curies de radionucléides (presque exclusivement sous forme de tritium). Leur concentration dans l'eau de mer, les sédiments et la faune et la flore marines augmentent souvent de manière sensible. De toutes les mers, la Méditerranée a les plages probablement les plus polluées par les hydrocarbures et leurs dérivés. Les niveaux des pesticides et des métaux présents dans les organismes marins ont augmenté. L'eutrophisation est évidente dans certaines zones littorales et les bains de mer deviennent un risque dans de nombreuses zones de loisirs qui étaient jadis salubres. On sait maintenant avec certitude que la mer est malade, que ceux qui l'utilisent ressentent cet état et qu'il faut prendre d'urgence des mesures pour en enrayer la détérioration. » (5).

Face à cet état des choses, les mesures à prendre ne peuvent l'être que collectivement et le Maroc ne pouvait se dérober à sa responsabilité vers et à sa solidarité avec l'ensemble des Etats méditerranéens.

Il se trouve que cette action collective à l'échelon régional, se manifestant par une approche globale et interdisciplinaire pour la sauvegarde d'un ecosystème, est sans précédent dans les annales de la

5 Rapport de la Réunion Intergouvernementale des Etats riverains de la Méditerranée chargée d'évaluer l'Etat d'avancement du Plan d'Action pour la Méditerranée, document UNEP/IG. 11/4 du 20 janvier 1978, Annexe III, page 2

coopération internationale. A ce titre et à la suite de ses succès, elle est devenue un modèle de coopération dans d'autres régions du globe telles que la mer des Caraïbes, le Golfe Arabo-Persique, la mer Rouge et le Golfe de Guinée. Ainsi effectuant un travail de pionnier en collaboration avec les autres Etats Méditerranéens, le Maroc contribue indirectement à une meilleure gestion des Océans à l'échelon global.

III. LES ÉLÉMENTS DU PLAN D'ACTION

Après ces observations générales, nous aimerions revenir sur les principaux éléments du Plan d'Action et en dégager l'intérêt pour le Maroc. Le Plan d'Action est articulé en quatre éléments :

1. Juridique : Convention-cadre et protocoles y relatifs ;
2. Scientifique : Programme coordonné de surveillance continue et de recherche en matière de pollution dans la Méditerranée ;
3. Socio-économique : Planification intégrée et gestion rationnelle des ressources ;
4. Dispositions institutionnelles et financières.

La solution des problèmes de l'environnement, qui ne peut être qu'interdisciplinaire et globale, a dicté de par sa nature l'inclusion de ces éléments dans le Plan d'Action. Il faut, par conséquent, souligner que ces éléments sont interdépendants et constituent le cadre d'une action globale en faveur de la protection et du développement continus de l'éco-région méditerranéenne. Aucun d'eux n'est une fin en soi. Chaque activité vise à aider les gouvernements des pays méditerranéens à améliorer la qualité des éléments d'information à partir desquels ils formulent leurs politiques de développement en harmonie avec la sauvegarde de l'environnement.

1. L'élément juridique : La Convention-cadre et les protocoles connexes

La Conférence de plénipotentiaires des Etats côtiers de la région méditerranéenne sur la protection de la mer Méditerranée, convoquée par le PNUE à Barcelone du 2 au 16 février 1976, a approuvé le texte des trois instruments juridiques suivants :

– Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution.

– Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.

– Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique.

En résumé, on peut dire que par la ***Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution,*** les Etats méditerranéens s'engagent à prendre « toutes mesures appropriées... pour prévenir, réduire et combattre la pollution et pour protéger et améliorer le milieu marin ». La Convention spécifie les différentes sources de pollution exigeant un contrôle. ***Le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs,*** interdit toute immersion de substances figurant sur une « liste noire », et requiert la livraison préalable d'un permis spécial pour l'immersion de substances énumérées dans une « liste grise ». Par le ***Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances*** nuisibles, les Etats méditerranéens s'engagent à échanger des renseignements, à coordonner leurs moyens de communications, d'intervention et à s'entraider en cas de situation critique due au déversement massif d'hydrocarbures ou autres substances nuisibles. Pour donner un aspect concret à ce dernier Protocole et conformément à une résolution adoptée à la Conférence de Barcelone, un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée a été établi à Malte en décembre 1976. Ses objectifs principaux sont d'assurer un système d'échange de données relatives à la pollution, et d'aider les Etats riverains de la Méditerranée à élaborer et mettre en œuvre des plans d'intervention nationaux, bilatéraux et multilatéraux dans les cas critiques.

Le Maroc a participé à la négociation et a signé les trois instruments juridiques mentionnés ci-dessus. Mais d'après les prises de position du Maroc lors des diverses réunions qui ont abouti à l'adoption de ces textes, on ressent nettement qu'il aurait souhaité que les textes adoptés soient beaucoup plus fermes quant aux dispositions à prendre en vue de la protection et du développement du bassin méditerranéen. C'est cette position qui explique d'une part, le dynamisme du Maroc dans le cadre des négociations sur le protocole concernant les sources telluriques de pollution et d'autre part, son initiative concernant la création d'un fonds interétatique de garantie pour la zone de

la mer Méditerranée et les questions résultant de la pollution du milieu marin.

Protocole relatif à la pollution d'origine tellurique qui a été discuté successivement à Athènes (Février 1977), Venise (Octobre 1977), Monaco (Janvier 1978).

Il est utile de rappeler succintement qu'en ce qui concerne la Méditerranée, les polluants d'origine terrestre sont aussi nombreux que diversifiés :

– Le déversement des égoûts de cent millions d'habitants constitue sans doute avec les hydrocarbures le péril le plus redoutable notamment sur le plan sanitaire, d'autant plus que 90 % des déchets seraient évacués sans traitement.

– Le rejet des déchets des industries implantées tout au long du littoral et de nature très diversifiée (pâtes à papier, pesticides, produits chimiques etc...)

– Les déversements par les fleuves, rivières, torrents situés sur les territoires des Etats Méditerranéens qui empruntent différents itinéraires avant de se jeter dans le mer (Rhône, Pô, l'Elbe, le Nil etc...) par les émissaires ou toutes autres sources localisées dans ces territoires, les déversements provenant des systèmes de canalisation. Les débats intervenus au cours de ces différentes réunions d'experts gouvernementaux ont montré qu'un accord était difficile à obtenir. D'une part une divergence d'attitudes est apparue entre Etats développés, industrialisés potentiellement pollueurs et Etats en développement ; et sur ce terrain classique le compromis est difficile à réaliser. L'enrayement d'une source tellurique de pollution impose des solutions techniques qui doivent occasionner des investissements substantiels de la part des Etats pollueurs. D'autre part, la pollution tellurique implique des problèmes de législation nationale en la matière, par conséquent des difficultés de droit interne face à un effort d'élaboration d'un droit régional méditerranéen.

Au terme de ces réunions, un travail de synthèse élaboré par le Secrétariat du PNUE a permis de sérier les problèmes en suspend, de dresser l'inventaire des points de désaccord sur cette question délicate. Il est permis d'espérer que la prochaine réunion du groupe d'experts qui se tiendra en juin 1979 à Genève aplanira les difficultés encore pendantes afin de parvenir à l'adoption d'un protocole.

Protocole relatif à la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploi-

tation du plateau continental du fond de la Mer et de son sous-sol en Méditerranée.

Conformément à l'article 7 de la Convention de Barcelone, une réunion d'experts (6) organisée par l'Organisation Juridique Internationale (OJI) avec l'appui du PNUE, s'est tenue à Rome en Décembre 1978 en vue de préparer des principes directeurs d'un protocole relatif à l'exploration et exploitation du plateau Continental. Un rapport a été établi par ce groupe (7) inventoriant les problèmes qui peuvent surgir dans ce contexte et proposant les mesures juridiques nationales et internationales pour prévenir et résoudre ces problèmes. Le rapport de ce groupe d'experts a été soumis à la réunion des Parties à la Convention de Barcelone en février 1979 à Genève. Il est à noter que le rapport (8) sanctionnant cette récente réunion des parties prévoit dans son paragraphe 34 que l'UNEP devrait assister les Etats riverains de la mer Méditerranée à entreprendre les efforts nécessaires pour l'élaboration d'un protocole dans ce domaine et provoquer leurs commentaires et suggestions relatifs au rapport établi par le groupe d'experts réunis par l'OJI à Rome sous les auspices du PNUE.

Tous les pays méditerranéens ont aujourd'hui les yeux tournés vers leur horizon marin suppuiant toutes les ressources notamment minérales qu'ils peuvent éventuellement en tirer. Déjà l'exploration et l'exploitation pétrolières se développent au large de l'Espagne, de la Yougoslavie, de l'Italie, de la Grèce, en Tunisie et en Lybie de façon plus prononcée une fois leur conflit de délimitation dans le Golfe de Gabès résolu par la C.I.J. actuellement saisie par les deux parties, provoquent-elles aussi un déversement de substances nocives diverses vers cette mer qui ne fait qu'aggraver sa maladie.

Aussi l'adoption d'un protocole spécial dans ce domaine relativement nouveau constituera-t-il un autre élément précieux de l'édifice juridique déjà existant constituant ainsi le palmarès remarquable de la communauté méditerranéenne, obtenu grâce à l'effort du PNUE et de la volonté sans précédent des Etats méditerranéens.

(6) A. LAHLOU a participé à cette consultation d'experts.

(7) Voir document UNEP/IG. 14/INF. 17 : « Rapport de la réunion d'experts IJO/PNUE sur la pollution de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins ».

(8) Voir document UNEP/IG. 14/9 : « Rapport de la Réunion Intergouvernementale des Etats riverains de la Méditerranée chargée d'évaluer l'état d'avancement du Plan d'action pour la Méditerranée et première Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la Protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux Protocoles y relatifs ». Genève, 5 – 10 février 1979.

Après ce bref survol des instruments juridiques déjà entrés en vigueur et des travaux en cours en vue de l'adoption de protocoles additionnels en matière de lutte contre d'autres sources de pollution, il est permis de se demander dès lors ***quelle est l'utilité des trois textes juridiques déjà signés par le Maroc en janvier 1976 à Barcelone*** (9) ***et des futurs protocoles ?***

De même, il convient de mettre en exergue les initiatives marocaines avancées dans le cadre de ce forum régional et d'évoquer la suite qui a été réservée à ces suggestions.

Intérêt des Textes Juridiques signés par le MAROC

a) La signature des textes de Barcelone à savoir la Convention cadre et les 2 protocoles techniques tendant à prévenir et à combattre la pollution est dans ce domaine le premier engagement national à l'échelle régionale.

L'utilité de ces textes juridiques en ce qui concerne le Maroc est certaine pour deux motifs globaux :

– ***d'une part,*** ils prévoient une coopération des Etats riverains pour la sauvegarde de cette mer Méditerranée connue par sa vulnérabilité particulière à la pollution. Les conventions internationales déjà existantes en matière de pollution ne répondent pas aux besoins spéciaux de la Méditerranée. Par conséquent, les textes de Barcelone reflètent un effort d'adaptation de ces conventions à portée multilatérale à une réalité régionale dont la Méditerranée constitue le cadre.

– ***d'autre part,*** le Maroc pays riverain de la Méditerranée a des côtes se situant à l'avant-entrée du détroit de Gibraltar où la pollution commence à se faire sentir de manière persistante. Cette partie des côtes marocaines est désormais couverte par les dispositions de la Convention de Barcelone puisque la limite occidentale du champ d'application géographique étant le méridien qui passe par le phare du Cap Spartel à l'entrée Ouest du Détroit de Gibraltar.

Le nombre croissant des navires qui longent de près ou de loin les côtes méditerranéennes à l'entrée ou à la sortie de cette mer semi-fermée entraîne un danger ***permanent*** de pollution dans un espace marin qui va en se resserrant jusqu'au détroit de Gibraltar. Les mesures nationales de prévention et de lutte contre ce fléau sont insuffisantes sans la coopération active des autres pays riverains. De ce

(9) Il est à noter que jusqu'à présent le Maroc n'a pas encore ratifié la Convention et les deux Protocoles adoptés à Barcelone.

fait le Maroc signant cette Convention, référence de base pour les deux protocoles, peut dans une optique dynamique profiter de cette coopération régionale surtout avec la mise en fonctionnement du centre de Malte pour la lutte contre la pollution pour les hydrocarbures, la création de sous centres régionaux dont éventuellement un à Tanger et surtout avec les projets de surveillance et d'évaluation de l'état de la pollution dont nous parlerons plus loin.

b) Par ailleurs, le Maroc ne pourrait se désintéresser de l'issue qui devra être réservée aux deux autres protocoles en cours d'élaboration notamment le protocole relatif à la pollution d'origine tellurique, du fait de sa vocation touristique indéniable et du souci de préservation de sa façade méditerranéenne. A l'heure actuelle, il n'existe pas de convention universelle relative à la pollution d'origine tellurique. Compte tenu de la configuration géographique de la mer Méditerranée, et des conséquences néfastes d'une pollution tellurique anarchique, car non réglementée, il est incontestable qu'un instrument juridique régional soit indispensable pour cette mer reconnue zone spéciale. Le protocole relatif à la pollution d'origine tellurique discuté aux réunions citées plus haut prévoit une liste noire de substances particulièrement nocives que les Etats riverains de la Méditerranée s'engageraient à ne plus déverser le long de leur littoral du fait de leur capacité de mouvance dans un rayon d'action très large pouvant affecter les espaces marins des autres Etats de la Méditerranée (ex. mercure).Les conséquences de cette mobilité des polluants d'origine tellurique sur les eaux de la façade méditerranéenne marocaine et partant sur le tourisme national n'ont pas été sans motiver les interventions de la délégation marocaine au cours des réunions préparatoires de ce protocole. Déjà, la délégation marocaine à Barcelone avait formulé des objections sur le caractère flexible et normatif de certains articles contenus dans les instruments juridiques adoptés.

Partant de cette constatation, le dispositif juridique du protocole relatif à la pollution d'origine tellurique devrait être empreint d'une plus grande rigueur et les mesures devraient être plus concrètes et plus contraignantes.

On ne peut souligner l'utilité pour le Maroc de ces textes juridiques régionaux sans évoquer, fûsse succinctement, la législation marocaine en matière de pollution et l'intérêt qu'a le Maroc à la réviser du fait de ses institutions novatrices internes dans ce domaine.

Dans l'aperçu des législations nationales méditerranéennes en matière de pollution élaboré par le PNUE. (10) le Maroc figure dans un extrait fort maigre tenant au fait que sa législation est fortement insuffisante en la matière. En effet, au Maroc, les textes principaux en la matière sont notamment :

– Dahir du 11 avril 1922 modifié par le dahir du 23 novembre 1957 interdit de jeter des substances ou appâts de nature à énivrer ou détruire le poisson et soumet à autorisation préalable la création d'usines au bord des cours d'eau.

– Dahir du 1er avril 1925 sur le régime des eaux.

– Dahir du 25 avril 1914 sur les établissements classés.

Au Maroc, la réglementation de la pollution étant de la compétence de plusieurs départements ministériels, son accès est malaisé.

En tout état de cause, nous estimons que la législation marocaine devrait être actualisée et refondue en vue de l'adapter à l'évolution économique du Maroc et à ses impératifs de développement.

Le Maroc est parmi les pays à avoir créé un ***Conseil National de l'Environnement ;***

Par conséquent, nous pensons que c'est le ***Conseil National de l'Environnement,*** au sein duquel siègent tous les départements ministériels directement intéressés par ce problème qui pourrait très valablement se pencher sur cette question.

De même, cette même instance supérieure pourrait s'atteler à l'élaboration d'un plan général d'assainissement, de préconiser une science des déchets par la connaissance ; en un mot de mettre au point une politique globale nationale contre la pollution.

Initiative marocaine remarquable : Le fonds interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée et les questions de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin.

Le caractère singulièrement important de cette proposition est largement démontré par les échos positifs qu'elle a reçus aussi bien au sein des réunions proprement méditerranéennes que dans l'enceinte des travaux des récentes sessions de la Troisième Conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer.

Initialement, la délégation marocaine à Barcelone commentant l'économie du texte de la Convention-cadre avait longuement insisté sur le caractère fort laconique de l'article 12 relatif à la question de la

(10) Voir document PNUE/OMS : « Protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique : Aperçu des législations nationales », 1976-1977.

responsabilité. Or, aux yeux de la délégation marocaine, le nœud du problème de la pollution c'est précisément une définition non équivoque, objective de la responsabilité du ou des auteurs de pollution ainsi que la réparation rapide et équitable des dommages subis lors de sinistre, car tout système de réparation qui se veut opérationnel doit s'accompagner d'un dispositif de garantie. En effet, par essence le dommage de pollution présente un caractère collectif : les pollueurs se trouvant souvent co-responsables des dommages, c'est-à-dire interdépendants et les victimes étant fréquemment nombreuses, tout plaide en faveur de mécanismes collectifs d'indemnisation de dommages.

En effet, la création d'une sorte de mutuelle mettant à contribution financière l'ensemble des catégories de pollueurs garantirait le paiement des indemnités grâce à cette mutualité du risque. Elle a pour énorme avantage de sauvegarder les intérêts des victimes en cas d'insolvabilité, de non-identification du pollueur comme c'est le cas de la pollution tellurique.

Un désastre comparable à celui de l'AMOCO-CADIZ qui surviendrait en mer Méditerranée aurait des répercussions encore plus tragiques. Le besoin d'un mécanisme collectif d'indemnisation des victimes s'impose tant il est vrai que le système existant actuellement (11) est insuffisant du point de vue notamment des seuils d'indemnisation pris en charge mais aussi du fait qu'il ne couvre que la pollution par les hydrocarbures.

Dans cet ordre d'idées, la délégation marocaine a proposé la création d'un fonds interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée. A cette fin, elle a proposé la constitution d'un groupe d'experts gouvernementaux chargé de se pencher sur l'étude de ces problèmes. C'est ce que l'Acte final de la Conférence de Barcelone a intériné.

Par ailleurs, prié d'éclairer les Etats riverains de la mer Méditerranée sur ces questions en attendant la constitution et la convocation de ce groupe, le PNUE a préparé une étude (12) sur cette question conformément à la recommandation 37 figurant dans le rapport (13)

(11) Il s'agit du fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures établi sous les auspices de l'OMCI

(12) Voir document UNEP/IG. 14/INF. 18 : « Etude concernant le Fonds interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin » Etude réalisée par A. LAHLOU et M. LOUKILI

(13) Voir document UNEP/IG. 11/4

sanctionnant les travaux de la Réunion intergouvernementale des états riverains de la mer Méditerranée chargée d'évaluer l'état d'avancement du Plan d'action (Monaco, 9-(14) janvier 1978). Le rapport (14) de la dernière réunion des Parties Contractantes à Genève en février 1979 prévoit dans son paragraphe 35 que l'étude des 2 consultants du PNUE devrait être prise en considération par le Groupe d'experts des Etats riverains de la mer Méditerranée qui devra rendre compte de ses travaux et des progrès enregistrés à la seconde réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

Au vu des initiatives mentionnées ci-dessus, il va sans dire que la proposition marocaine a eu une suite très positive. Elle vise notamment la préparation d'un protocole spécial additionnel relatif à ces questions de responsabilité et de réparation des dommages dus à la pollution marine, qui constituent un trait d'union, un dénominateur commun aux protocoles déjà existants.

Au sein même de la Troisième Conférence de l'ONU sur le droit de la mer, le Maroc défend une position similaire quant à la question de la responsabilité des Etats en matière de pollution. (15) Récemment au cours des travaux de la Huitième Session de cette Conférence, les amendements introduits par le Maroc par rapport à l'économie de l'article 236 jugé trop flexible par la délégation marocaine, ont eu en grande partie, une suite favorable.

Il n'est pas surprenant de voir le Maroc défendre de telles positions du fait notamment que les risques de collision dans un espace marin étroit comme le détroit de Gibraltar, posent en termes inquiétants pour la sauvegarde de la sécurité écologique et de par ce fait économique du Maroc, les problèmes de la responsabilité internationale de l'état pollueur et de la réparation équitable, rapide, des dommages en cas de sinistres.

Pays de vieille tradition maritime et aussi de vocation maritime du fait de ses deux façades sur l'Océan Atlantique et la mer Méditerranée, le Maroc donne l'exemple d'un état vigilant, actif et mu par la nécessité de la collaboration internationale des Etats dans le domaine maritime aussi bien dans le cadre de la mer Méditerranée que dans d'autres forums internationaux plus élargis.

(14) Document UNEP /IG. 14/9.

(15) Article 236 du TNCO.

2. L'élément scientifique : Programme coordonné de surveillance continue et de recherche en matière de pollution dans la Méditerranée (MED POL) (16)

Toute législation ou autre acte visant la sauvegarde et l'exploitation rationnelle de l'environnement et de ses ressources doit être basé sur une connaissance scientifique du milieu auquel elle va s'appliquer. L'objectif de l'élément scientifique du Plan d'action est justement de fournir cette base de connaissance aux législateurs, aux planificateurs du développement et à tous les responsables concernés. D'ailleurs la Convention-cadre fait une obligation de l'acquisition des renseignements nécessaires à la prise de décisions concernant la gestion de l'environnement puisque les parties contractantes se sont engagées à « instaurer... des programmes.. de surveillance continue de la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et ... d'instituer dans cette zone un système de surveillance continue de la pollution » (article 10 de la Convention). Elles se sont également engagées « à promouvoir et à coordonner leurs programmes nationaux de recherche concernant tous les types de pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée et coopérer pour instaurer et mettre en œuvre des programmes régionaux et autres programmes internationaux de recherche aux fins de la réalisation des objectifs de la présente Convention » (article 11).

La réunion intergouvernementale tenue à Barcelone en 1975, et à laquelle ont participé des scientifiques marocains, a approuvé sept projets pilotes à mettre en œuvre dans le cadre du Programme coordonné de surveillance continue et de recherche en matière de la pollution dans la Méditerranée (MED POL). Ils se présentent comme suit :

MED I : Etudes de base et surveillance continue du pétrole et des hydrocarbures contenus dans les eaux de la mer (COI/OMM/PNUE) ;

MED II : Etudes de base et surveillance continue des métaux, notamment du mercure et du cadmium, dans les organismes marins (FAO(CGPM)/PNUE) ;

MED III : Etudes de base et surveillance continue du DDT, des PCB et des autres hydrocartures chlorés contenus dans les organismes marins (FAO(CGPM)/PNUE) ;

MED IV : Recherche sur les effets des polluants sur les orga-

16 Pour une description de ce programme voir : Programme coordonné de surveillance et de recherche en matière de pollution dans la Méditerranée (MED POL), documents UNEP/IG. 14/INF. 3 et UNEP/IG. 14/INF. 4.

nismes marins et leurs peuplements. (FAO(CGPM) PNUE) ;

MED V : Recherche sur les effets des polluants sur les communautés et systèmes écologiques marins (FAO(CGPM)/ PNUE) ;

MED VI: Problèmes du mouvement des polluants le long des côtes (COI/PNUE) ;

MED VII Contrôle de la qualité des eaux côtières (OMS/PNUE).

Ces projets pilotes sont exécutés par des institutions scientifiques nationales en collaboration avec les institutions spécialisées du système des Nations-Unies. L'ensemble est coordonné par la PNUE.

Le Maroc, bien qu'il ne soit pas encore partie contractante à la Convention de Barcelone, participe à la mise en œuvre de certains des projets pilotes et a l'intention de collaborer à d'autres par l'intermédiaire de l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes, la Faculté des Sciences de l'Université Mohamed V et l'Institut d'hygiène du Ministère de la Santé Publique. Il faut noter que les projets pilotes à savoir MED II, III et IV auxquels participe le Maroc actuellement sont d'un grand intérêt pour la santé et le bien être du citoyen marocain. Ainsi le projet MED II se préoccupe de l'étude de la contamination du milieu marin par les métaux, notamment les métaux lourds tels que le mercure, qui présentent une toxicité plus ou moins grande pour l'homme et pour la quasi-totalité des organismes marins. Le projet MED III étudie les hydrocarbures chlorés qui s'accumulent généralement dans les organismes marins et présentent généralement des dangers indirects pour l'homme, en raison de leurs effets sur les stocks d'organismes marins qu'il exploite. Enfin le projet MED IV effectue des recherches sur les effets des polluants sur les organismes marins et leurs peuplements afin d'aboutir à une meilleure compréhension des dangers que peut encourir l'écosystème, et par voie de conséquence l'homme par la suite d'une élévation du niveau des polluants dans le milieu marin.

En plus des projets pilotes approuvés par la première réunion de Barcelone, d'autres projets ont été mis en chantier. Il s'agit de :

MED VIII: Etude des niveaux de pollution au large et du cycle biogéo-chimique des principaux polluants (AIEA/COI/ PNUE) ;

MED IX : Etude du rôle de la sédimentation dans la pollution de

la mer Méditerranée (UNESCO/PNUE) ;

MED X : Etude des polluants d'origine tellurique (CEE/ONUDI/FAO/ UNESCO/OMS/AIEA/PNUE) ;

MED XI : Service d'entretien commun pour les instruments d'analyse utilisés par les instituts nationaux participant aux projets MED POL (AIEA/PNUE).

Enfin les deux projets suivants sont considérés pour une mise en œuvre éventuelle :

MED XII : Evaluation de la pollution atmosphérique en Méditerranée ;

MED XIII : Elaboration de modèles hydrodynamiques, biogéochimiques et de modèles d'écosystèmes.

Les résultats obtenus jusqu'à présent par l'entremise des projets MED POL, ont déjà fait l'objet d'un rapport préliminaire. Mais c'est à la fin de 1979 début 1980 que le PNUE publiera un rapport de 900 pages donnant l'évaluation la plus complète et précise qui ait jamais été faite sur l'état de santé de la Méditerranée.

3. L'élément socio-économique : planification intégrée et gestion rationnelle des ressources (17)

En fin d'analyse, on se rend compte que les problèmes majeurs de la dégradation de l'environnement découlent, par négligence ou par ignorance, d'une mauvaise gestion des ressources aboutissant nécessairement au gaspillage.

En plus de ceux-ci, il y a des problèmes de l'environnement qui sont inhérents à un état de sous-développement. On peut mentionner entre autres ceux liés aux conditions de logement, l'absence d'adduction d'eau potable, de systèmes d'égouts et d'assainissement en général.

L'objectif du chapitre socio-économique du Plan d'Action est justement d'assister les Etats méditerranéens et particulièrement ceux en voie de développement comme le Maroc, à éviter les écueils qui accompagnent souvent un processus de développement non-intégré, et en même temps d'éliminer les mauvaises conditions du milieu où vit

(17) Pour plus de détails voir : « Rapport du Directeur exécutif sur l'état d'avancement du Plan d'Action pour la Méditerranée (Janvier 1975 – décembre 1978) et recommandations concernant les activités à entreprendre pendant la période biennale 1979-1980 », document UNEP /IG. 14/4 du 30 novembre 1978, para. 34-46 et Annexe IV.

l'homme et qui caractérisent un état de sous-développement. Certes avec ce chapitre, le Plan d'Action déborde au-delà du milieu marin proprement dit pour s'attaquer aux problèmes de l'interface terre-mer, et encore au-delà, aux activités sur terre dont les conséquences néfastes peuvent se faire ressentir en mer et affecter le bien être de l'homme soit par cette voix soit directement.

Pour atteindre ses objectifs, l'élément socio-économique du Plan d'Action met en œuvre deux types d'opérations.

La première est à long terme et elle se présente sous la forme de ce qu'on a convenu d'appeler le Plan Bleu (18) dont les principaux objectifs sont :

1. d'aider les Etats méditerranéens à identifier les points de convergence ou de divergence entre les activités de développement et la protection de l'environnement ;
2. proposer, au vu de ces interactions, diverses stratégies de développement à long terme, rationnelles du point de vue de l'environnement ;
3. déterminer grâce aux résultats obtenus au cours de la mise en œuvre, diverses actions spécifiques à entreprendre immédiatement visant le développement de certains secteurs et en même temps sauvegardant l'environnement.

Parallèlement à cet exercice, l'élement socio-économique du Plan d'Action a lancé, sur la demande des Gouvernements, ce que l'on a convenu d'appeler un Programme d'Actions Prioritaires (19) qui a pour objectif principal d'amener les Etats riverains de la Méditerranée à entreprendre des activités concertées touchant l'application de pratiques rationnelles de gestion de l'environnement dans les secteurs particuliers suivants :

1. la gestion des ressources biologiques de la mer et particulièrement l'aquaculture ; (20)
2. les sources d'energies renouvelables (21)

(18) « Document de mise en œuvre du Plan Bleu », UNEP/IG. 11/INF.6

(19) « Informations concernant le Programme d'Actions Prioritaires » document UNEP/IG. 14/INF. 26.

(20) Rapport sur la consultation d'experts sur le développement de l'aquaculture en Méditerranée, organisé par le Gouvernement grec en coopération avec le CGPM (FAO) et le PNUE (Athènes, 14-18 mars 1978). Document UNEP /WG. 15/5/Rev. 1 du 21 août 1978.

(21) Rapport de la Réunion PNUD/PNUE d'experts gouvernementaux chargée d'élaborer un programme de coopération sur les applications pratiques des sources renouvelables d'énergie dans la région méditerranéenne, Malte, 9 – 13 octobre 1978.

3. la gestion des ressources en eau (22)

4. la protection des sols ;

5. les établissements humains ;

6. le tourisme (23)

Les autres activités relatives à cet élément du Plan d'Action concernent les zones spécialement protégées en Méditerranée (24), la gestion des déchets, (25) la planification globale et la formation en matière de gestion de l'environnement.

Il faut conclure sur cet élément en soulignant que l'ensemble des activités mentionnées ci-dessus cherchent à démontrer d'une façon concrète que la soit-disant contradiction entre l'environnement et le développement est en fin de compte un faux problème. Notons enfin que ces activités ont été lancées à la demande expresse de pays méditerranéens en voie de développement, dont le Maroc, qui voulaient s'assurer que les opérations de sauvegarde de l'environnement ne poseraient aucune entrave à leur processus de développement qui demeure la priorité des priorités.

4. Dispositions institutionnelles et financières

Cet élément du Plan d'Action en prévoit les mécanismes institutionnels et leur mode d'opération ainsi que les modalités de financement. L'originalité en réside dans le fait que c'est un des rares exercices de coopération internationale où chacun des participants, Institutions internationales, régionales et nationales, assume une part importante des responsabilités substantives, administratives et financières. Certes le PNUE a assumé une grande responsabilité financière dans le lancement du Plan d'Action. Mais progressivement celui-ci est pris en charge par ceux qui en bénéficient à savoir les Etats méditerranéens. C'est ainsi qu'ils ont créé en février 1979 un fonds d'affectation spéciale pour la période 1979-1980 de US $ 3.800.000 auquel ils contri-

(22) Rapport de la réunion d'experts sur la Gestion des ressources en eau dans la région méditerranéenne convoquée par le PNUE et organisée en collaboration avec le CEFIGRE, Cannes 25-29 avril 1978, document UNEP/WG. 16/5, du 4 septembre 1978.

(23) Voir « Tourism and the environment » par Mohamed TANGI dans *Ambio*, revue de l'Académie Royale des Sciences de Suède, Volume VI, N. 6, 1977.

(24) Voir document UNEP/IG. 14/4, para. 30-31 et UNEP /WG. 6/5.

(25) Voir document UNEP /IG. 14/4, para. 32-33 et UNEP/WG. 13/5.

buent selon un barème décidé d'avance. Ainsi le Maroc contribuera US $ 13.460, pour les deux années en question. Notons que les $ 3.800.000, ne représentent que la moitié des dépenses pour les activités à entreprendre pendant les deux années qui viennent. L'autre moitié est assurée par le PNUE et les autres organismes du Système des Nations-Unies.

Sur le plan institutionnel, le PNUE joue le rôle de coordonnateur de l'ensemble du Plan d'Action. Pour l'exercice de cette fonction, il est relié aux Etats méditerranéens à deux niveaux. Le niveau politico-décisionnel qui se situe en général dans les Ministères des Affaires Etrangères ; ceux-ci désignent les points focaux scientifiques et techniques qui collaborent à la mise en œuvre des projets. L'ensemble du programme est donc mis en œuvre par des réseaux d'institutions nationales bénéficiant de l'appui du système des Nations-Unies et coordonnée par le PNUE.

IV. CONCLUSIONS

En guise de conclusion, nous voudrions partager avec vous quelques réflexions sur certaines incidences du Plan d'Action qui vont au-delà de la sauvegarde de la Méditerranée stricto sensu.

Au niveau national, le Maroc a pu, grâce au Plan d'Action, mobiliser quelques-unes de ses institutions scientifiques en vue de la préservation du milieu marin et par voie de conséquence, contribuer au bien-être des populations riveraines. Les institutions nationales ont vu s'ouvrir devant elles de nouvelles opportunités d'agir et ont bénéficié d'apports extérieurs.

Au niveau de la région méditerranéenne, en plus des apports d'entraide scientifiques et techniques auxquels référence a déjà été faite, un processus continu de concertation et de coopération entre les pays riverains de la Méditerranée a été institué. Or la Méditerranée est un microcosme avec tout ce que cela implique de tendances politiques, de doctrines juridiques et de niveaux de développement économique. Dans un tel contexte, le succès du Plan d'Action est porteur d'espoir qu'un jour le langage commun que les Méditerranéens ont trouvé, puisse s'étendre aux débats que sont les dialogues Euro-Arabe, Nord-Sud et Est-Ouest qui se reflètent tous dans un débat beaucoup plus vaste qu'est celui sur le Nouvel Ordre Mondial. Une fois encore, et comme lors des millénaires de civilisations précé-

dentes, les peuples méditerranéens, malgré leurs déchirements, donnent l'exemple d'une coopération possible.

La dernière question que nous aimerions soulever est de savoir quels avantages tire le Maroc du Plan d'Action pour la Méditerranée allant dans le sens des conclusions potentielles de la Troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer. Tout d'abord, il faut souligner qu'il n'y a pas et qu'il n'y aura pas d'incompatibilité entre les instruments juridiques pour la protection et le développement de la Méditerranée et les textes qui seront finalement adoptés par la Conférence sur le Droit de la Mer. Cela parce que, d'un côté la Convention cadre et les protocoles connexes méditerranéens ont été adoptés avec l'entendement qu'ils ne préjugent en aucune façon des conclusions de la Troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer ; de l'autre, l'article 238 du Texte de Négociation Composite Officieux (TNCO) (26) porte sur les obligations découlant d'autres conventions sur la protection de la préservation du milieu marin et se lit comme suit :

Article 238 – Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin :

« 1. Les dispositions de la présente partie n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spéciaux conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin et des accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la présente convention.

2. Les Etats s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent pour la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la présente Convention ».

En plus, si l'on se réfère encore une fois au TNCO, nous trouvons qu'il fait une large place à la protection et préservation du milieu marin avec des dispositions spécifiques concernant la coopération mondiale et régionale, l'assistance technique, la surveillance continue et l'évaluation écologique, la réglementation internationale et législation nationale pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, l'application de lois et des règlements en ce qui concerne la pollution tellurique, l'immersion des déchets, etc.

(26) Voir document A/CONF. 62/WP. 10 et Add. 1, Troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la mer, Documents Officiels, Volume III « Texte de Négociation Composite Officieux ».

Or les dispositions mentionnées ci-dessus figurent déjà sous une forme ou une autre dans les instruments juridiques déjà adoptés et en vigueur pour la Méditerranée ou en cours d'élaboration. Le Maroc a contribué à l'élaboration et a signé les instruments juridiques méditerranéens et comme nous l'avons vu au cours de cet exposé, il remplit déjà certaines des obligations qui en découlent sans pour autant les avoir ratifiés. Il serait souhaitable qu'il le fasse dans le plus bref délai d'autant plus que le destin du Plan d'Action pour la Méditerranée risque de n'être déterminé à partir de 1980 que par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone. En tout état de cause, en assumant ses obligations et ses droits découlant de la Convention de Barcelone et des protocoles connexes, le Maroc ne fera qu'aller au devant de ceux que tôt ou tard il devra assumer dans le cadre des textes juridiques actuellement en gestation au sein de la troisième Conférence des Nations-Unies sur le Droit de la Mer.

LES RECOMMANDATIONS ADOPTEES PAR LE SÉMINAIRE « MAROC ET DROIT DE LA MER »

8 – 10 Mars 1979

Tenant compte de l'importance des côtes du Maroc et de sa situation géographique jouxtant le détroit de Gibraltar lequel connaît un trafic maritime de plus en plus intense.

Considérant qu'on ne peut pas dissocier les aspects économiques, scientifiques, techniques, commerciaux et sociaux de l'exploration et de l'exploitation des ressources de la mer.

Conscients de l'importance politique de l'information destinée à sensibiliser l'opinion publique marocaine aux questions de la mer.

Considérant la dégradation systématique du milieu marin,notamment en méditerranée dont l'écosystème est assez fragile.

Considérant que le milieu marin constitue une importante réserve de ressources notamment biologiques.

Reconnaissant l'importance d'un plan d'action pour la protection de la Méditerranée.

Les participants aux travaux du séminaire sur « Le Maroc et le Droit de la Mer » réunis à Rabat du 8 au 10 Mars 1979 ont adopté les recommandations suivantes :

A – ESPACES AU-DELÀ DES JURIDICTIONS NATIONALES

1. Nécessité d'élaborer un régime et un mécanisme internationaux appropriés pour l'exploration et l'exploitation des fonds des mers au-delà des juridictions nationales dans l'intérêt des pays en développement.

2. Déclarer illégales toutes mesures unilatérales d'exploitation des fonds marins au-delà des juridictions nationales et en dehors de toute convention multilatérale générale.

B – ESPACES SOUS JURIDICTION NATIONALE

1. La récupération des îles, îlots et enclaves du Maroc encore sous administration coloniale espagnole.

2. La mise en place d'une politique de riveraineté dans la zone du détroit de Gibraltar en coopération avec le voisin du nord, l'Espagne.

3. Nécessité urgente de renforcer les dispositifs de contrôle et de surveillance de nos côtes afin de préserver notre patrimoine halieutique.

4. Créer d'urgence une zone économique exclusive nationale de 200 milles marins conformément au principe de la souveraineté économique sur les ressources se trouvant dans le littoral, reconnu par les Nations-Unies.

5. La formation d'une commission nationale à laquelle participeront tous les organismes spécialisés afin de constituer un comité technique délimitant la configuration du fonds marin marocain en mettant à la disposition de cet organisme tous les moyens matériels et financiers pour l'accomplissement de ces tâches.

6. La constitution d'un dossier national aussi exhaustif que possible sur le problème de la pêche afin de promouvoir ce secteur vital pour l'économie nationale.

7. La révision de la législation en matière de flotte marchande pour faire un outil efficace au service du développement du pavillon national.

Il est de même vivement recommandé d'adopter dans les plus brefs délais le projet de code et d'inciter les importateurs et exportateurs marocains d'utiliser plus activement le pavillon national.

8. Créer une association marocaine du droit de la mer.

9. Promouvoir la recherche scientifique dans les domaines touchant la mer, notamment en créant un institut du droit de la mer et en octroyant des bourses aux chercheurs marocains et à ceux des pays frères.

10. Organiser, dans l'avenir, des rencontres annuelles entre les praticiens et universitaires sur les problèmes touchant le droit de la mer.

11. Mener une campagne d'envergure en vue de sensibiliser l'opinion publique nationale aux problèmes liés à la mer.

C – EXPLOITATION ET EXPLORATION DES RESSOURCES

1. Nécessité de réexaminer le statut des institutions responsables de l'exploration et de l'exploitation des ressources de la mer afin de renforcer leur efficacité.

2. Nécessité de créer une entité chargée de la coordination des activités de toutes les institutions responsables directement ou indirectement de l'exploration et de l'exploitation des ressources de la mer.

3. Nécessité d'élaborer une politique globale en matière d'exploitation des ressources de la mer qui doit comprendre aussi bien l'ensemble des activités situées en amont et en aval de l'armement à la pêche.

4. Nécessité de renforcer les structures nationales de la recherche scientifique dans tous ses aspects pour la détermination de l'optimum biologique des stocks et des techniques d'exploitation et d'exploration adaptées, ainsi que les différentes mesures de préservation et de développer les efforts pour la protection des ressources minérales et énergétiques sur le plateau continental.

5. Nécessité de promouvoir la formation professionnelle et des cadres, et de maîtriser les techniques indispensables à une exploration et une exploitation rationnelle des ressources de la mer.

6. Nécessité d'adapter le système de financement et d'investissement maritimes.

7. Nécessité de réaliser une étude précise sur le fonctionnement des sociétés d'économie mixte opérant dans le secteur maritime et de réexaminer la formule d'association actuelle entre les capitaux étrangers et le secteur public ou privé national dans le cadre d'une nouvelle politique de coopération.

8. Nécessité d'œuvrer pour la promotion de la consommation des produits halieutiques, complément indispensable à l'équilibre alimentaire national.

9. Nécessité de réorganiser les circuits de distribution des produits halieutiques.

10. Nécessité de donner la priorité à l'approvisionnement du pays en ressources biologiques de la mer en renforçant les structures d'accueil national.

11. Nécessité de promouvoir une politique sociale destinée à protéger les intérêts matériels et moraux des gens de la mer.

D – PRÉSERVATION DU MILIEU MARITIME

1. Nécessité de doter le comité national de l'environnement des moyens nécessaires afin qu'il puisse s'acquitter de sa tâche principale en matière d'information sur la préservation du milieu marin.

2. Nécessité d'établir une carte faisant ressortir l'état de pollution du milieu marin en vue de l'évaluation et de l'analyse de ce phénomène.

3. Nécessité de constituer un organisme de lutte contre la pollution marine doté de moyens nécessaires en vue d'une meilleure coordination entre les différents intervenants dans le domaine et de pouvoir intervenir en cas d'urgence.

4. Nécessité d'encourager davantage la recherche scientifique dans le domaine de la préservation et de la lutte contre la pollution du milieu marin.

5. Nécessité de promouvoir la formation de cadres et de techniciens spécialisés dans les techniques de lutte contre la pollution.

6. Nécessité pour le Maroc de contribuer efficacement à la mise en œuvre de tous les plans d'action visant la protection du milieu marin, notamment sur la façade méditerranéenne.

7. Nécessité de ratifier les instruments internationaux en matière de pollution, et plus précisèment la convention de Barcelone signée en Février 1976.

8. Nécessité de revoir la législation nationale en matière de pollution et de l'harmoniser avec les conventions internationales.

9. Nécessité de constituer sous l'égide du comité national de l'environnement, un groupe de travail en vue de mettre au point un dossier relatif à l'organisation de la lutte contre la pollution.

DOCUMENTS

DOCUMENTS

I. LEGISLATION MAROCAINE

- CODE DES HYDROCARBURES : DAHIR DU 21 JUILLET 1958
  B.O. n° 2386 du 24 Juillet 1958 p 1128.

- MER TERRITORIALE : DAHIR 1962
  B.O. n° 2594 du 17 Juillet 1962 p 878.

- CREATION DE L'O.N.P. : DAHIR DU 21 FEVRIER 1969

- EAUX TERRITORIALES ET
  ZONE DE PECHE : DAHIR DU 2 MARS 1973

- MESURES D'ENCOURAGEMENT AUX INVESTISSEMENTS MARITIMES : DAHIR DU 13 AOUT 1973

- REGLEMENT SUR LA PECHE MARITIME : DAHIR du 23 NOVEMBRE 1973

II. ACCORDS

– Accord de Pêche entre le Maroc et l'Union Soviétique.

I
LÉGISLATION MAROCAINE

Dahir n° 1-58-227 du 4 moharrem 1378 (21 juillet 1958) portant code de la recherche et de l'exploitation des gisements d'hydrocarbures.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de Sidi Mohammed ben Youssef)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Considérant l'importance fondamentale pour le développement économique et industriel du pays de trouver des sources d'énergie à bon marché ;

Considérant les possibilités offertes par le territoire marocain pour la découverte de gisements d'hydrocarbures ;

Considérant la nécessité de doter le Maroc d'un texte de base qui réglemente la recherche et l'exploitation des hydrocarbures adapté aux conditions techniques et économiques propres à ces travaux ;

Vu le dahir du 9 rejeb 1370 (16 avril 1951) portant règlement minier,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

TITRE PREMIER

DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. – Les gisements d'hydrocarbures naturels font partie du domaine de l'Etat.

La recherche et l'exploitation des hydrocarbures naturels et les activités annexes à ces travaux sont réglementées par les dispositions du présent dahir et par les dispositions qui ne lui sont pas contraires des textes législatifs et réglementaires relatifs à ces matières.

Les dispositions ci-dessus sont applicables aux gisements d'hydrocarbures naturels contenus dans le plateau continental.

ART. 2. – Sont considérés comme hydrocarbures pour l'application du présent dahir tous les hydrocarbures naturels, liquides, gazeux ou solides, à l'exclusion des schistes et calcaires bitumineux.

Sont considérées comme activités annexes pour l'application du présent dahir, les opérations de première préparation et de transport des hydrocarbures extraits ayant pour objet de rendre ceux-ci marchands ainsi que l'aménagement des installations nécessaires à cet effet.

Sont exclues de la définition ci-dessus :

Les installations de traitement des hydrocarbures liquides, solides et gazeux, en particulier les raffineries :

Les installations de toute nature produisant ou transformant de l'énergie, lorsqu'elles ne sont pas à l'usage principal du titulaire :

Les installations de distribution au public des combustibles liquides ou gazeux.

ART. 3. – Le plateau continental, au sens du présent dahir, comprend le lit de la mer et le sous-sol de régions sous-marines adjacentes aux côtes du territoire marocain, situées même en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres, ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux permet l'exploitation des gisements d'hydrocarbures des dites régions.

Dans le cas où un même plateau continental est adjacent au territoire marocain et aux territoires de deux ou plusieurs Etats dont les côtes lui font face, la délimitation du plateau continental est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale du Maroc et de chacun de ces Etats.

Le plateau est délimité selon la même règle dans les zones où les côtes de l'Etat marocain sont limitrophes aux côtes d'un autre Etat.

ART. 4. – Pour l'application du présent dahir, le territoire du Maroc et le plateau continental adjacent forment trois zones.

la zone I comprend le territoire limité : à l'ouest et au nord, par la mer ; à l'est, par la frontière du royaume ; au sud, par la ligne brisée ainsi définie de l'ouest à l'est : la ligne droite joignant la rive sud de l'embouchure de l'oued Noun sur l'océan Atlantique au point d'intersection du parallèle 32°30' et du meridien 5° ouest du méridien de Greenwich ; le parallèle 32°30' depuis ce point d'intersection jusqu'à la frontière du royaume.

La zone II comprend le territoire limité à l'ouest par la mer, au nord par la limite sud précédemment définie pour la zone I, à l'est et au sud par les frontières du royaume.

La zone III comprend le plateau continental.

ART. 5. – La reconnaissance géologique ou géophysique de surface, la recherche de gisements d'hydrocarbures et l'exploitation de ces derniers sont subordonnées à l'octroi préalable d'une autorisation de reconnaissance d'un permis de recherche ou d'une concession d'exploitation.

Dahir n° 1-59-064 du 27 Moharrem 1382 (30 Juin 1962) modifiant l'article 2 de l'annexe III du dahir du 28 Joumada II 1337 (31 Mars 1919) relatif à l'étendue des eaux territoriales marocaines au point de vue de la pêche et abrogeant l'article premier du dahir du 25 rejeb 1340 (25 mars 1922) portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de S.M. Hassan II)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que notre Majesté Chérifienne

A DECIDE CE QUI SUIT

ARTICLE PREMIER : L'article 2 de l'annexe III du dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) est modifié comme suit :

« Article 2 – Sur les côtes atlantiques et midéterranéennes de Notre Royaume, et à l'exception des côtes situées sur le détroit de Gibraltar, la mer territoriale s'étend, au point de vue de la pêche à 12 milles marins comptés de la laisse de basse mer.

Sur les côtes de Notre Royaume baignées par le détroit de Gibraltar, les eaux territoriales marocaines s'étendront, au point de vue de la pêche à 6 milles marins comptés de la laisse de basse mer, sans toutefois que cette limite s'étende au-delà de la ligne médiane du détroit de Gibraltar dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des côtes espagnoles et marocaines.

Pour les baies des côtes atlantiques et méditerranéennes le rayon de 12 milles est mesuré à partir de ..... »

(la suite sans modification).

ART 2 : L'article premier du dahir du 25 rejeb 1340 (25 mars 1922) portant règlement de la pêche en flotte dans les eaux territoriales est abrogé.

Fait à Rabat, le 27 Moharrem 1382
(30 Juin 1962).

Dahir n° 1-69-45 du 4 Hija 1388 (21 Février 1969) relatif à l'OFFICE NATIONAL DES PECHES paru au Bulletin Officiel n° 2939 du 26 Février 1969 – Page 294.

LOUANGE A DIEU SEUL !
(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur :

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le Décret Royal n° 136.65 du 7 Safar 1385 (7 Juin 1965) proclamant l'état d'exception :

A DECIDE CE QUI SUIT :
EXPOSE DES MOTIFS

L'importance des produits de la mer dans le domaine de la nutrition en général et dans celui de l'alimentation humaine en particulier, la place prépondérante qu'occupent ces produits dans la vie économique exigent que leur exploitation soit revue et réorganisée sur des bases rationnelles.

Cette réorganisation contribuera, d'une part, au développement des différentes activités concernant la pêche, d'autre part, à la promotion des marins pêcheurs, notamment par leur regroupement au sein de coopératives, ce qui permettra d'améliorer leurs conditions de travail et de rationaliser les méthodes de pêche.

Pour atteindre cet objectif, il apparaît nécessaire d'attribuer à un établissement public spécialisé, des moyens matériels et juridiques d'intervention dans toutes les activités de pêche et d'exploitation des

produits de la mer, en vue d'assurer la promotion et l'organisation de ces activités et de veiller à leur développement.

ARTICLE PREMIER. – Il est institué sous la dénomination d'Office National des Pêches, un Etablissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, et placé sous la tutelle administrative du Premier Ministre.

ART. 2. – l'Office est chargé de promouvoir la construction et l'armement des flottes de pêche, le mareyage, l'exploitation des pêcheries ainsi que la collecte des herbes marines et du corail en vue de leur industrialisation.

Il est en outre chargé de la recherche scientifique appliquée à la pêche et à la prospection de nouveaux fonds de pêche ainsi que de l'agréage du poisson industriel.

ART. 3. – L'Office pourra réaliser toutes opérations commerciales et financières se rattachant à l'exploitation des produits de la mer et à leur commercialisation à l'intérieur du Royaume.

L'Office est habilité en outre a :

– gérer les halles aux poissons dans les conditions qui seront précisées par décret pris après avis du Ministre de l'Intérieur, du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre des Travaux Publics et des Communications,

– proposer ou prendre toutes mesures susceptibles de favoriser le développement de l'industrie des pêches,

– représenter le MAROC à toutes les manifestations d'ordre scientifique ayant pour objet l'amélioration de l'exploitation des produits de la mer, la pêche ou l'étude des problèmes de nutrition.

ART. 4. – Le Conseil d'Administration de l'Office national des Pêches est composé des membres suivants :

– le Premier Ministre, Président,
– le Ministre de l'Intérieur,
– le Ministre des Affaires Etrangères,
– le Ministre chargé des Finances,
– le Ministre de l'Agriculture et de la Réforme Agraire,
– le Ministre chargé du Commerce,
– le Ministre chargé de l'Industrie,
– le Ministre chargé de la marine Marchande,
– le Ministre des Travaux Publics et des Communications,
– le Ministre du Travail et des Affaires Sociales.
– le Ministre de la Santé Publique,

– le Ministre chargé du Plan,
– le Directeur des Douanes et des Impôts Indirects,
– le Directeur de l'Office de Commercialisation et d'exportation,
– le Président du Comité directeur du Crédit populaire,
– deux représentants des marins-pêcheurs,
– deux représentants des armateurs,
– deux représentants des conserveurs,
– deux représentants des congélateurs,
– deux représentants des fabricants de sous-produits,
– le Directeur de l'Office National des Pêches, rapporteur.

Les représentants des professions précitées sont désignés par le Premier Ministre.

Le président peut convoquer à titre consultatif toutes personnes qualifiées.

Le Conseil d'Administration se réunit sur convocation de son président agissant de sa propre initiative ou à la demande du directeur de l'Office. Les décisions sont prises à la majorité des voix.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le Conseil se réunit aussi souvent que les besoins de l'Office l'exigent et au moins quatre fois par an, dont une fois avant le 30 Juin pour arrêter les comptes de l'exercice écoulé et une fois avant le 30 Novembre pour examiner et arrêter le budget de l'Office et le programme prévisionnel des opérations de l'exercice suivant.

ART. 5. – Le Conseil d'Administration dispose de tous les pouvoirs nécessaires à la bonne administration de l'Office.

A cet effet, il délibère sur toutes les questions intéressant l'Office et notamment sur les matières énumérées ci-après :

– programme des opérations techniques, commerciales et financières de l'Office,
– examen du budget de l'Office,
– approbation des comptes et affectation des résultats,
– nomination du personnel de direction.

ART. 6. – Un comité technique permanent est chargé dans l'intervalle des réunions du Conseil d'Administration, de suivre l'exécution des décisions du Conseil et de régler les affaires pour lesquelles il aura reçu délégation du Conseil d'Administration.

le comité est composé des membres suivants :
– un représentant du premier Ministre, président,
– un représentant du Ministre de l'Intérieur,

– un représentant du Ministre chargé des Finances,
– un représentant du Ministre chargé du Commerce,
– un représentant du Ministre chargé de l'Industrie,
– un représentant du Ministre chargé de la Marine Marchande,
– un représentant du Ministre des Travaux Publics et des Communications,
– un représentant du Ministre chargé du Plan,
– Le Directeur de l'Office de Commercialisation et d'Exportation,
– Le Directeur de l'Office National des Pêches.

Chacun des Départements Ministériels susvisés est représenté par un titulaire et par un suppléant, qui sont désignés par leur Ministre respectif au cours de la première réunion annuelle du Conseil d'Administration.

Le comité peut s'adjoindre à titre consultatif toutes personnes qualifiées.

ART. 7. – L'Office National des Pêches est géré par un Directeur nommé par Dahir. Le Directeur exécute les décisions du Conseil d'Administration et le cas échéant, du comité technique. Il représente l'Office vis-à-vis de l'Etat, de toute Administration Publique ou privée et de tout tiers et fait tous actes conservatoires.

Il représente l'Office en justice et a qualité d'agir et de défendre en son nom avec l'autorisation du Conseil d'Administration. Il assure la gestion de l'ensemble des services de l'Office. Il nomme le personnel à l'exception du personnel de Direction. Il est habilité à engager les dépenses par acte, contrat ou marché. Il fait tenir la comptabilité des dépenses engagées, liquide et constate les dépenses et les recettes de l'Office. Il délivre à l'agent comptable des ordres de paiement et les titres de recettes correspondantes.

Il peut, sous sa responsabilité, déléguer une partie de ses pouvoirs et de ses attributions au personnel de Direction.

Le Directeur est assisté d'un ou plusieurs directeurs adjoints nommés par Dahir.

ART. 8. – le budget de l'office National des Pêches comprend :

1° – **En recettes.**

a) le produit des taxes perçues sur le poisson, notamment de celles instituées par les articles premier et trois du dahir du 3 Hija 1371 (25 Août 1952) portant institution de taxes spéciales sur le poisson dit « industriel ».

– Les subventions et dotations de l'Etat et des Organismes dépendant de lui,

– les avances diverses,

– les produits et bénéfices provenant de ses exploitations.

b) toutes autres recettes qui pourront être déterminées ultérieurement.

2° – **En dépenses.**

a) les frais de fonctionnement de l'Office National des Pêches.

– l'amortissement des avances diverses,

– les versements à l'Etat des bénéfices réalisés par l'Office National des Pêches,

b) toutes autres dépenses qui pourront être déterminées ultérieurement.

L'Office peut contracter des emprunts après l'autorisation du Ministre chargé des Finances.

ART. 9. – L'Office tient ses écritures et effectue ses opérations de recettes et ses paiements suivant les lois et usages du commerce.

ART. 10. – Un contrôleur Financier, nommé par le Ministre des Finances est chargé, conformément aux dispositions du Dahir n° 1-59-271 du 17 Chaoual 1379 (14 Avril 1960) organisant le contrôle financier de l'Etat sur les établissements publics, de suivre la gestion financière de l'Office.

ART. 11. – Un décret, pris après avis conforme des Ministres chargés des Finances et de la fonction publique, fixera le statut du personnel de l'Office conformément à la législation en vigueur.

ART. 12. – Le Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent Dahir qui sera publié au Bulletin Officiel.

Fait à Rabat, le

Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 Moharrem 1383 (2 Mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Constitution promulguée le 23 moharrem 1392 (10 Mars 1972), notamment son article 102,

A DECIDE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. – Les eaux territoriales marocaines s'étendent jusqu'à une limite fixée à douze milles marins à partir des lignes de base.

Les lignes de base sont la laisse de basse mer ainsi que les lignes de base droite et les lignes de fermeture de baies qui sont déterminées par décret.

La Souveraineté de l'Etat Marocain s'étend à l'espace aérien ainsi qu'au lit et au sous-sol de la mer dans la limite des eaux territoriales.

ART. 2. – Sauf convention particulière, la largeur des eaux territoriales ne s'étend pas au-delà d'une ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base des côtes marocaines et des côtes des pays étrangers qui font face aux côtes marocaines ou qui leur sont limitrophes.

ART. 3. – Lorsque la distance entre les lignes de base des côtes marocaines et celles d'un Etat étranger qui leur font face est égale ou inférieure à 24 milles marins ou ne permet plus l'existence d'un couloir de haute mer suffisant par la libre navigation maritime ou aérienne, le droit de transit par les eaux territoriales marocaines et celui de les survoler sont accordés selon les conditions stipulées par les conventions internationales auxquelles le Maroc est partie et conformément au principe du « passage inoffensif » tel qu'il est reconnu et défini par le droit international.

ART. 4. – Une zone de pêche exclusive marocaine est instituée sur une étendue de 70 milles marins à partir des lignes de base définies dans l'article premier et selon les mêmes critères de délimitation que ceux mentionnés pour les eaux territoriales dans l'article 2.

ART. 5. – La Souveraineté de l'Etat Marocain s'étend à toutes les ressources biologiques de la colonne d'eau de cette zone.

L'exercice des droits de pêche est exclusivement réservé dans cette zone aux bateaux battant pavillon marocain ou exploités par des personnes physiques ou morales marocaines.

Ces dispositions ne font pas obstacle aux principes de coopération internationale auxquels le Maroc souscrit sans préjudice pour ses droits de souveraineté et dans le respect de ses intérêts nationaux.

ART. 6. – Toute recherche ou exploration scientifique ou archéologique entreprise par un Etat étranger ou par les ressortissants d'un Etat étranger dans la zone de pêche exclusive est soumise à l'autorisation préalable du gouvernement marocain.

ART. 7. – Le présent dahir portant loi sera publié au Bulletin Officiel.

Fait à Rabat, le 26 Moharrem 1393
(2 MARS 1973)

Pour contreseing :
Le premier ministre,
AHMED OSMAN.

TEXTES GENERAUX

Dahir portant loi n° 1-73-255 du 27 chaoual 1393 (23 Novembre 1973) formant réglement sur la pêche Maritime.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

vu la Constitution, notamment son article 102.

A DECIDE CE QUI SUIT :

TITRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER – Est considérée comme maritime toute pêche faite à la mer et sur les côtes ainsi que dans les lagunes classées par décret hors des eaux courantes et stagnantes du domaine public terrestre.

ART. 2. – L'exercice du droit de pêche dans la zone de pêche exclusive définie par le dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 Moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et la zone de pêche exclusive marocaines est subordonné à l'obtention d'une licence de pêche qui est valable seulement pour l'année grégorienne au cours de laquelle elle a été délivrée et qui donne lieu à la perception d'une taxe :

les conditions de délivrance et de renouvellement de la licence de pêche ainsi que le montant de la taxe sont fixés par décret.

ART. 3. – L'affrètement de bateaux de pêche étrangers par des personnes physiques ou morales marocaines est subordonné à l'autorisation préalable du ministre chargé des pêches maritimes qui fixe les conditions de celle-ci.

ART. 4. – La pêche à la nage dite « pêche sous-marine », dont la réglementation sera déterminée par décret, est subordonnée à la possession d'une autorisation spéciale donnant lieu à perception d'un droit fixe dont le montant sera fixé par décret.

Toutefois, les touristes non-résidents sont, pendant la durée de leur séjour au Maroc, exonérés du paiement de ce droit.

ART. 5. – Nul ne peut se livrer habituellement à la pêche à pied avec filets sans en avoir fait la déclaration au chef du quartier maritime, qui lui délivre gratuitement un permis de pêche.

La pêche à pied est soumise, en ce qu'elles ont d'applicable à ce genre de pêche à toutes les dispositions du présent réglement relatives aux époques d'ouverture et de clôture des diverses pêches et notamment la réglementation de la dimension des filets et autres engins de pêche, aux prohibitions relatives à la vente de certains poissons ou de poissons de faible dimension.

TITRE II
INTERDICTION DE PÊCHE, RÈGLES GÉNÉRALES SUR L'EXERCICE DE LA PÊCHE MARITIME

ART. 6. – La pêche est interdite en permanence :

a) Sur les parties du littoral qui font l'objet d'exploitation par l'Etat ou de concessions régulièrement autorisées. Les conditions de l'interdiction sont portées à la connaissance du public par voie d'affiche ;

b) Dans la zone de protection accordée par le décret de concession à certains établissements de pêche comme les madragues, sous la réserve que les zones interdites seront signalées à la navigation par des marques apparentes ;

c) Dans l'intérieur des ports et bassins, à l'exception de la pêche à la ligne armée de deux hameçons. Toutefois, le ministre des travaux publics peut, par arrêté pris sur avis du ministre chargé des pêches maritimes, autoriser certaines pêches spéciales.

Des arrêtés du ministre chargé des pêches maritimes pris sur avis de l'Institut des Pêches Maritimes peuvent en outre interdire temporairement certaines pêches, dans l'intérêt de la conservation des espèces marines ou pour toute autre raison d'intérêt général. Ces interdictions devront être portées à la connaissance du public par la voie du Bulletin Officiel.

ART. 7. – Il est interdit :

De pêcher, de faire pêcher, d'acheter, de vendre ou d'employer à un usage quelconque, les femelles grainées des homards et des langoustes, quels que soient leur âge et leur dimension ;

De pêcher, de transporter, de mettre en vente, d'acheter et d'employer à un usage quelconque des homards et des langoustes du 1er Octobre au 1er Février. Les homards et les langoustes trouvés à bord des bateaux de pêche ou exposés en vue de la vente ou de la consommation pendant la période d'interdiction, seront saisis et le jugement en ordonnera la confiscation.

Les crustacés saisis seront remis à des établissements hospitaliers ou de bienfaisance, ou rejetés à la mer s'ils sont vivants.

ART. 8. – La pêche des mollusques, oursins et crustacés autres que les homards et les langoustes est libre en tout temps, de jour et de nuit. Des décrets pourront apporter à cette liberté certaines limitations, notamment pour la pêche des moules et des huîtres.

ART. 9. – La pêche des poissons de mer est libre en tout temps, de jour et de nuit, dans les conditions fixées au présent dahir, sous réserve des interdictions spéciales aux filets traînants.

ART. 10. – En temps de guerre, le ministre de la défense nationale peut, dans l'intérêt de la défense du littoral, interdire la pêche dans certains parages ou pendant la nuit ; en temps de paix les mêmes interdictions peuvent être prononcées dans un intérêt militaire chaque fois que les circonstances l'exigent. Dans ce dernier cas, toutefois, une publicité suffisante doit être faite à l'interdiction prononcée pour que les pêcheurs puissents être avertis. D'autre part, la mesure n'est prise qu'après entente entre l'autorité militaire de la marine et le service chargé de la police de la navigation et des pêches.

TITRE III
CLASSIFICATION DIVERSE DES FILETS AU POINT DE VUE DE L'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS DU PRESENT DAHIR

ART. 11. – Les filets sont au point de vue des prohibitions édictées par le présent dahir, divisés en trois catégories :

1° Filets fixes ;

2° Filets flottants ;

3° Filets traînants.

ART. 12. – Les filets fixes sont des filets à nappes ou à poches qui ne changent pas de place une fois calés, mais dont la mise en place peut ne comporter qu'une implantation rudimentaire.

Les filets retenus au fond par des piquets ou des poids ne sont supportés que par une ralingue liégée. Le filet droit maillant et le tramail ou tremail appartiennent à cette catégorie.

Tout filet fixe qui sera employé de manière à traîner au fond, au lieu d'être attaché à poste fixe, deviendra engin prohibé.

Les conditions dans lesquelles la pêche aux filets fixes est exercée sont fixées par décret.

ART. 13. – Les filets flottants sont des engins qui sont immergés dans les couches superficielles de la mer et qui sont entraînés par le vent, le courant ou la lame sans jamais toucher le fond. Le filet dit « sardinal » appartient à cette catégorie.

Les filets flottants ne sont assujettis à aucune dimension de mailles ; cependant, ceux d'entre eux dont la partie inférieure traînera au fond, ou qui seront employés de manière à stationner sur le fond, seront assimilés aux filets traînants ou aux filets fixés et soumis aux mêmes prohibitions.

ART. 14. – Les filets traînants sont des engins qui, chargés à leur partie inférieure d'un poids suffisant pour les faire couler, sont traînés au fond de l'eau sous l'action d'une force quelconque, quel que soit le mode de propulsion employé.

Les filets traînants se subdivisent en deux catégories :

1° Filets traînés à la remorque d'un ou plusieurs bateaux : filets « bœuf » ou « gangui » etc.

2° Filets halés à bras, sur le rivage, du large vers la terre ou à bord d'un bateau mouillé, ainsi que ceux qui, coulés au fonds sont

immédiatement ramenés à la surface, à terre ou à la mer, tels que la « serre » ou « l'épervier ».

ART. 15. – Les filets traînants des deux catégories dont la plus grande diagonale de la plus petite maille d'une partie quelconque aura moins de 70 millimètres, maille étirée, les filets étant mouillés, sont prohibés.

Le doublage des poches de ces filets est interdit.

L'emploi de filets traînants de la première catégorie est autorisé en tout temps, mais seulement à une distance d'au moins trois milles au large de la laisse de basse mer. Toutefois, l'interdiction d'employer ces filets dans certaines étendues de la zone de pêche exclusive pourra être prononcée temporairement par décret.

Des décrets peuvent également interdire aux navires dont le tonnage est supérieur à une jauge limite, fixée par ces décrets, d'employer dans la zone de pêche exclusive des filets traînants des deux catégories.

ART. 16. – Seront réglementées par décret les pêches maritimes non prévues au présent dahir ou celles qui devront recevoir une réglementation différente en raison d'usages locaux ou de circonstances particulières. Il en est de même pour les filets destinés à la capture des poissons de petite espèce : norettes, anguilles, anchois, etc. ; pour les casiers, nasses, palangres, foënes et autres engins divers.

TITRE IV
APPATS ET PROCEDES DE PECHES PROHIBES
POLLUTION DES EAUX

ART. 17. – Il est interdit de détenir à bord des navires de pêche et d'utiliser pour la capture des produits de la mer toute substance ou appât toxique susceptible soit d'infecter, d'enivrer ou d'empoisonner les poissons, mollusques, oursins ou crustacés, soit d'infecter ou de polluer les eaux.

ART. 18. – Il est interdit de jeter intentionnellement dans les eaux de la mer toute substance ou appât toxique susceptible soit d'infecter, d'enivrer ou d'empoisonner des poissons mollusques, oursins ou crustacés, soit d'infecter ou de polluer les eaux.

ART. 19. – Il est interdit aux propriétaires et exploitants d'usines établies sur le littoral de répandre ou laisser répandre intentionnel-

lement dans la mer les eaux ayant servi aux besoins de leur industrie si elles sont de nature à provoquer les destructions d'espèces marines.

Tout projet d'installation de tels rejets d'eaux résiduelles doit faire l'objet d'une autorisation préalable du ministre chargé des pêches maritimes.

ART. 20. – Sauf autorisation exceptionnelle du ministre chargé des pêches maritimes, il est interdit de détenir à bord d'un bateau de pêche et d'utiliser en mer toute substance explosive ou d'utiliser toute arme à feu.

ART. 21. – Il est interdit d'attirer le poisson dans les filets en troublant l'eau par des moyens quelconques, de dresser des barrages au moyen de filets, de fascines et autres procédés.

ART. 22. – La recherche des filets, rôts, engins et instruments de pêche prohibés pourra être faite à bord des bateaux de pêche, à domicile, chez les marchands, les fabricants et les pêcheurs.

Les filets et instruments de pêche prohibés sont saisis, le tribunal en ordonnera la confiscation, la vente au profit du trésor et, s'il y a lieu, la destruction.

TITRE V
REGLEMENTATION DE LA DIMENSION DES POISSONS PÊCHES

ART. 23. – Il est défendu de pêcher ou de faire pêcher, de transporter, d'acheter, de vendre ou de mettre en vente :

1° a) les poissons qui ne sont pas venus à la longueur de dix centimètres, mesurée de l'œil à la naissance de la queue, à moins qu'ils ne soient réputés poissons de passage ou qu'ils n'appartiennent à une espèce qui, à l'âge adulte, reste au-dessous de cette dimension ;

b) Les poissons de certaines espèces désignées par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes, qui n'atteignent pas la taille fixée par ces arrêtés ;

2° Les huîtres qui n'auront pas cinq centimètres dans leur plus grande largeur ;

3° Les homards et les langoustes d'une longueur inférieure à dix sept centimètres, mesurée de l'œil à la naissance de la queue, ainsi que les femelles grainées des homards et des langoustes quelle que soit leur dimension ;

4° Les moules au-dessous de cinq centimètres ;

5° Les clovisses au-dessous de trois centimètres ;

6° Les oursins au-dessous de cinq centimètres, piquants non compris.

ART. 24. – Les pêcheurs doivent immédiatement rejeter à la mer les poissons, mollusques, oursins ou crustacés capturés par eux et qui n'atteignent pas les dimensions fixées par l'article précédent.

ART. 25. – Le contrôle du poisson pêché peut avoir lieu sur la barque de pêche ou en tout autre lieu où il sera transporté. Il est fait par les agents visés à l'article 43. La saisie des poissons, mollusques, oursins ou crustacés n'ayant pas les dimensions réglementaires entraîne la saisie du lot dans lequel ils ont été trouvés.

TITRE VI
REGLES DE NAVIGATION ET DE POLICE APPLICABLES AUX BATEAUX DE PECHE

ART. 26. – Les bâtiments de pêche immatriculés dans Notre Royaume sont soumis aux règles de navigation et de police édictées par le code de commerce maritime.

Les bouées, barils et instruments de pêche appartenant à un bateau de pêche doivent porter les mêmes marques que ce bateau.

ART. 27. – Les règles concernant la pêche en flotte, les mesures d'ordre nécessaires pour éviter les avaries, les caractéristiques des marques et bouées qui signalent l'emplacement des filets sont fixées par décret.

La visite des bateaux de pêche est passée dans les conditions prescrites pour les bâtiments de commerce battant pavillon marocain.

TITRE VII
ETABLISSEMENTS MARITIMES CONDITIONS D'EXPLOITATION

ART. 28. – Les établissements de pêche maritime doivent être autorisés dans les conditions fixées par décret pris sur proposition du

ministre chargé des pêches maritimes après avis du ministre des finances.

La concession est précaire et révocable et soumise à des conditions que fixe le titre par lequel l'autorisation est accordée :

Une redevance est exigée du concessionnaire.

Un décret déterminera les formalités précédant la concession des établissements de pêche et les conditions à remplir.

ART. 29. – Il est interdit au détenteur de tout établissement de pêche de vendre, louer ou transmettre son établissement à quelque titre que ce soit sans une autorisation expresse du ministre chargé des pêches maritimes. Toute convention contraire à cette disposition sera considérée comme nulle et non avenue.

ART. 30. – Ne peuvent être employés dans les établissements que les filets, engins et instruments de dimension réglementaire.

ART. 31. – Les établissements de pêche qui ont été laissés sans utilisation pendant plus d'une année peuvent être déclarés vacants et concédés à un autre bénéficiaire. Les mutations sont décidées par le ministre chargé des pêches maritimes, après avis du ministre des finances.

ART. 32. – Les dispositions du présent dahir ne sont pas applicables aux entreprises de pisciculcure régulièrement autorisées.

ART. 33. – Est puni d'une amende de 600 à 6.000 DH et d'un empri sonnement de 1 à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Quiconque aura pêché ou tenté de pêcher ou de faire pêcher des poissons, mollusques, oursins ou crustacés, autres que ceux spécifiés sur la licence de pêche ;

2° Quiconque aura fabriqué, détenu, mis en vente ou vendu des filets, engins ou instruments de pêches prohibés, ou en aura fait usage ;

3° Quiconque aura contrevenu aux dispositions spéciales édictées pour prévenir la destruction du frai ;

4° Quiconque aura pêché, fait pêcher, conservé, transporté acheté ou vendu des poissons, mollusques, oursins ou crustacés dont les dimensions n'atteignent pas la taille minimum ou le mode réglementaire ;

5° Quiconque aura caché par un procédé quelconque les lettres et numéros peints sur les bateaux.

ART. 34. – Est puni d'une amende de 240 à 2.400 DH et d'un emprisonnement de 1 à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Quiconque se livrera à la pêche pendant les temps, saisons, lieux et heures prohibés, ou aura pêché en dedans des limites qui auront été fixées pour déterminer :

L'étendue des zones réservées des ports et bassins ;

Les parties de la mer qui font l'objet de concessions ;

Les distances de la côte à l'intérieur desquelles la pêche aura été interdite ;

2° Quiconque aura fondé, loué, acheté ou transmis à quelque titre que ce soit sans autorisation, un établissement de pêcherie de quelque nature qu'il soit. Les conventions intervenues dans ces conditions ne sont pas opposables à l'Etat. La destruction des établissements fondés sans autorisation aura lieu aux frais des contrevenants ;

3° Quiconque, dans l'établissement ou l'exploitation de pêcheries, parcs ou dépôts autorisés aura contrevenu aux dispositions du présent dahir ; dans ce cas, l'autorisation pourra être révoquée et le tribunal pourra ordonner que les établissement seront détruits aux frais des contrevenants ;

4° Quiconque se sera opposé dans les pêcheries, parcs, bateaux de pêche, véhicules ou autres contenant du poisson, aux visites, inspections et contrôles des agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la police des pêches.

ART. 35. – Est puni d'une amende de 1.000 à 10.000 dirhams et d'un emprisonnement de 2 mois à 1 an quiconque :

1° Se sera servi d'appâts prohibés par le présent dahir ou les textes pris pour son application ;

2° Aura fait usage d'un procédé de pêche prohibé par le présent dahir ou les textes pris pour son application ;

3° Aura contrevenu aux dispositions des articles 18 et 19 ou des textes pris pour leur application.

ART. 36. – Sans préjudices des poursuites pénales qui pourraient être exercées contre les armateurs et les patrons en application des dispositions du présent dahir, les navires dépourvus de licence trouvés en pêche dans la zone de pêche exclusive sont passibles d'une amende administrative d'un montant égal au triple de la taxe dont ils sont redevables.

Cette amende est prononcée par le chef du quartier maritime du lieu où le navire a été conduit.

Le paiement de cette amende administrative se prescrit par un délai de quatre ans.

ART. 37. – Est puni d'une amende de 8.000 à 40.000 dirhams et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine, le patron ou l'homme d'équipage responsable d'un navire étranger qui pêche ou tente de pêcher dans la zone de pêche exclusive sous réserve des dispositions de l'article 3.

ART. 38. – Sont punies d'une amende de 120 à 1.200 dirhams ou d'un emprisonnement de 1 à 3 mois toutes autres infractions au présent dahir et aux textes pris pour son application.

ART. 39. – En cas de récidive, les peines d'amende et d'emprisonnement encourues sont portées au double. Le tribunal ordonnera également la saisie et la confiscation du poisson pris et des bateaux, engins, barques et accessoires ayant servi à commettre le délit ou à transporter le produit de la pêche.

Il y a récidive lorsque, au cours des deux années grégoriennes précédentes le délinquant à fait l'objet d'une condamnation passée en force de chose jugée pour infraction aux dispositions du présent dahir et des textes pris pour son application.

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables lorsque les infractions ayant entraîné la condamnation sont celles prévues aux articles 33 – paragraphe 5 et 34 – paragraphes 2 et 3.

ART. 40. – Il pourra être fait application des circonstances atténuantes dans les conditions prévues à l'article 146 du code pénal.

ART. 41. – Sont déclarés civilement responsables, tant du paiement des amendes prononcées que des condamnations civiles :

1° Les armateurs, affréteurs ou consignataires des bateaux de pêche à raison des faits des patrons et des équipages de ces bateaux, ceux qui exploitent des établissements de pêcheries et de dépôts de mollusques, oursins ou crustacés, à raison des faits de leurs agents et employés ;

2° Les pères et les tuteurs à raison des faits de leurs enfants mineurs, les maîtres et commettants à raison de leurs domestiques et préposés.

ART. 42. – Il est interdit, sous les peines prévues par les articles 243 à 248 du code pénal, aux agents chargés de la surveillance des pêches, d'exiger ou de recevoir des pêcheurs une rétribution quelconque, soit en nature, soit en argent, de prendre directement ou indirectement un intérêt dans les entreprises ou dans le commerce du poisson.

TITRE IX
COMPETENCE ET PROCEDURE

ART. 43. – La recherche et la constatation des infractions sont effectuées par les administrateurs de la marine marchande, les officiers commandant les navires de guerre, les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les commandants des bâtiments spécialement affectés à la police de la pêche et à la police de la navigation, les gardes maritimes, les commandants et officiers de port, les officiers de police judiciaire, les agents de l'administration des douanes et tous autres fonctionnaires de l'Etat habilités à cet effet par décret.

ART. 44. – Pour la recherche et la constatation des infractions les agents visés à l'article précédent sont habilités à arraisonner les bateaux de pêche de toute nationalité, à monter à leur bord et à procéder à toutes perquisitions, contrôles, fouilles qu'ils jugeront utiles.

Le refus opposé par le patron, capitaine ou membre d'équipage de laisser les agents régulièrement habilités à procéder aux investigations est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.200 à 24.000 dirhams sans préjudice des pénalités plus graves pouvant être encourues par application des articles 267, 300 et suivants du code pénal.

ART. 45. – La constatation des infractions peut être effectuée à la longue-vue, soit d'un bâtiment se trouvant en mer, soit de terre.

ART. 46. – Les agents verbalisateurs ont le droit de requérir directement la force publique pour l'exécution de leur mission.

ART. 47. – Les procès-verbaux constatant les infractions sont dressés par les agents visés à l'article 43 et transmis au chef du quartier maritime du lieu où l'infraction a été constatée.

Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 48. – Au vu du procès-verbal constatant l'infraction et s'il n'est pas fait application des articles 58 et suivants, le chef du quartier maritime saisit le procureur du Roi près la juridiction compétente aux fins de poursuite.

ART. 49. – Les poursuites sont portées :

Soit devant le tribunal le plus rapproché du port où l'auteur de l'infraction a été conduit ;

Soit, pour les navires marocains, devant le tribunal dans le ressort duquel est situé le port d'immatriculation de ce navire.

ART. 50. – Les navires de pêche de toute nationalité trouvés en infraction aux dispositions du présent dahir et des textes pris pour son application dans la zone de pêche exclusive sont arraisonnés par les commandants des bâtiments spécialement affectés à la police de pêche maritime et à la police de la navigation, par les commandants des navires de guerre ainsi que par les commandants de bâtiments de la sûreté ou de l'administration des douanes.

Le commandant du navire arraisonneur a pour mission de conduire au port marocain le plus proche, sauf impossibilité technique, le navire arraisonné et de le mettre aussitôt à la disposition du chef du quartier maritime local.

A cet effet, il est habilité à user de tous moyens de coercition utiles et notamment après sommation restée sans effet à faire usage de son armement.

ART. 51. – Le chef du quartier maritime du lieu où le bateau en infraction a été conduit fait saisir les poissons, mollusques, oursins ou crustacés se trouvant à bord du bateau arraisonné et en assure la vente s'il y a lieu ou la distribution à des établissements hospitaliers ou des œuvres sociales ou de bienfaisance.

En outre, les engins et filets de pêche devront être obligatoirement saisis et la confiscation en sera prononcée par le tribunal ou l'autorité accordant la transaction.

ART. 52. – Le chef du quartier maritime qui peut en pareil cas recourir directement à la force publique, retient le navire au port jusqu'à paiement des amendes prononcées, des droits de licence, des frais de justice, des frais de garde, d'entretien, de manutention et de réparation civile.

Si à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter de la date de la décision de transaction ou de la date de la condamnation définitive les

sommes dues demeurent impayées, le chef du quartier maritime local provoque la vente, par les soins de l'administration des domaines, du navire retenu au port.

Sont privilégiés sur le montant de la vente :

Les frais de justice, les frais de garde et d'entretien et tous autres frais exposés par le chef du quartier maritime ;

Le montant des amendes.

Après réglement éventuel des réparations civiles, le reliquat du produit de la vente est versé au trésor.

TITRE X
DE LA TRANSACTION

ART. 53. – Il peut être transigé pour la répression des délits prévus et punis par le présent dahir.

Après jugement, la transaction ne peut porter que sur les condamnations pécuniaires et réparations civiles.

En aucun cas, le montant de la transaction ne peut être inférieur au chiffre minimum de l'amende applicable.

ART. 54. – Le droit de transiger est exercé :

1° Par le chef du quartier maritime lorsque les condamnations encourues ou prononcées y compris les réparations civiles sont inférieures ou égales à 3.000 dirhams ;

2° Par le directeur de la marine marchande et des pêches maritimes lorsque les condamnations sont supérieures à 3.000 dirhams mais inférieures ou égales à 10.000 dirhams ;

3° Par le ministre chargé des pêches maritimes lorsque ces mêmes condamnations sont supérieures à 10.000 dirhams.

ART. 55. – L'autorité qui accorde la transaction ordonne la confiscation et la vente des filets, engins et instruments de pêche ou leur destruction si ces filets, engins et instruments de pêche sont prohibés.

TITRE XI
PRIMES AUX AGENTS

ART. 56. – Des primes sont accordées lors de la constatation des infractions au présent dahir, lorsqu'elles ont donné lieu à condamnation ou à transaction :

1° Aux agents verbalisateurs ;

2° Aux autorités maritimes habilitées à transiger en vertu de l'article 54 du présent dahir et aux agents placés sous leur autorité ;

3° A toute personne ayant concouru à la recherche des infractions, à la constatation, à la saisie, à la garde et à la conservation des filets, engins et appâts prohibés.

Les conditions d'octroi et de réparation de ces primes sont fixées par décret.

TITRE XII
DISPOSITIONS FINALES

***ART.* 57.** – Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent dahir et notamment l'annexe III du dahir du 18 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant réglement sur la pêche maritime, telle qu'elle a été modifiée ou complétée.

Demeurent toutefois en vigueur les dispositions prises pour l'application de l'annexe III susvisée et notamment :

Le décret n° 2-59-0075 du 16 moharrem 1382 (19 Juin 1962) relatif à l'exercice de la pêche à la lumière artificielle (pêche au feu) ;

Le décret n° 2-61-227 du 22 Safar 1382 (25 juillet 1962) réglementant l'exercice de la pêche à la nage, dite « pêche sous-marine » dans les eaux maritimes du Maroc.

Fait à Rabat, le 27 chaoual 1393 (23 Novembre 1973)

Pour contreseing :
Le Premier Ministre,
AHMED OSMAN.

Décret n° 2-73-407 du 14 rejeb 1393 (14 août 1973) fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission prévue par l'article 10 du dahir portant loi n° 1-73-410 du 13 rejeb 1393 (13 août 1973) instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes, ainsi que les modalités de versement des primes d'équipement et de sélectivité.

LE PREMIER MINISTRE

Vu le dahir portant loi n° 1-73-410 du 13 rejeb 1393 (13 août 1973) instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes, notamment ses articles 10, 11, 12 et 13 ;

Vu le décret n° 2-73-413 du 14 rejeb 1393 (14 août 1973) fixant les conditions de dépôt des programmes d'investissements et les modalités de leur transmission pour la mise en application des mesures d'encouragement aux investissements ;

Après examen par le conseil des ministres, réuni le 1° août 1973.

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – La commission instituée par l'article 10 du dahir portant loi n° 1-73-410 du 13 rejeb 1393 (13 août 1973) susvisé, siège auprès des services du Premier ministre. Elle comprend sous la présidence du représentant du Premier ministre, des représentants :

– Du ministre chargé des finances,

– Du ministre chargé de la marine marchande et des pêches maritimes.

ART. 2. – Les demandes d'attribution de la prime d'équipement, et, le cas échéant, de la prime de sélectivité, sont déposées auprès du ministère chargé de la marine marchande et des pêches maritimes dans les conditions prévues par le décret n° 2-73-413 du 14 rejeb 1393 (14 août 1973) susvisé. Les demandes reconnues conformes aux prescriptions du dahir portant loi n° 1-73-410 du 13 rejeb 1393 (13 août 1973) précité sont transmises avec l'avis dudit ministère, à la commission visée à l'article premier ci-dessus, qui doit dans les 30 jours qui suivent celui de la réception de la demande, arrêter le montant des dépenses ouvrant droit au bénéfice de la ou des primes et faire connaître au ministre des finances ses conclusions aux fins d'établissement de la décision d'attribution de la ou des primes.

Cette décision est notifiée à l'entreprise d'armement maritime concernée.

ART. 3. – La prime d'équipement et la prime de sélectivité, prévues par le titre V du dahir portant loi n° 1-73-410 du 13 rejeb 1393 (13 août 1973) précité, sont versées en totalité à la livraison du navire.

La réalisation complète de l'investissement est constatée par la présentation de l'acte de nationalité et du permis de navigation.

Art. 4 – Le ministre du commerce, de l'industrie, des mines et de la marine marchande et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Rabat, le 14 rejeb 1393 (14 août 1973).

AHMED OSMAN

Pour contresseing :
Le minstre des finances p.i.
AHMED OSMAN

Le ministre du commerce
de l'industrie, des mines
et de la marine marchande p.i.
BENSALEM GUESSOUS

Annexe portant réglement sur la pêche maritime Dahir du 31 Mars 1919, Bulletin Officiel N° 344 du 26 Mai 1919.

REGLEMENT SUR LA PECHE MARITIME

TITRE PREMIER
Dispositions générales

ARTICLE PREMIER *:* Est considérée comme pêche maritime toute pêche faite à la mer, sur les côtes, dans les étangs et lacs salés et dans les fleuves, rivières ou canaux communiquant directement ou indirectement avec la mer, jusqu'à un point déterminé par arrêté de Notre Grand Vizir.

ART. 2 *:* La mer territoriale, pour la zone française de Notre Empire, s'étend au point de vue de la pêche, à 6 milles marins à partir de la laisse de basse mer.

Pour les baies, le rayon de 5 milles est mesuré à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excède pas 12 milles. Des arrêtés de Notre Grand Vizir fixeront, pour les quartiers maritimes de la zone française de l'Empire Chérifien, la ligne à partir de laquelle la limite sera comptée.

ART. 3 *:* Le littoral de la zone française est divisé, au point de vue de la pêche, en quartiers maritimes qui correspondent à ceux qu'énumère l'article 48 du dahir formant Code de Commerce Maritime, les autorités chargées d'assurer la police de la navigation sont en même temps chargées de la police des pêches.

ART. 4 *:* La surveillance et la constatation des infractions à la police des pêches sont assurées, à la mer, par les commandants des bâtiments de l'Etat français, les capitaines des bateaux des Douanes, des Travaux Publics et des Bâtiments qui peuvent être chargés spécialement de la surveillance des pêches.

La constatation des infractions peut-être faite à longue vue, soit d'un bâtiment se trouvant à la mer, soit de terre.

A terre, les infractions à la police des pêches sont constatées par les officiers et agents habilités pour dresser procès-verbal, en matière d'infractions à la police de navigation.

ART. 5 : La pêche en mer territoriale est assujettie au paiement d'une licence donnant le droit de pêche en bateau, pendant une année, dans les eaux littorales de la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 6 : La licence de pêche en eaux territoriales est payable pour une année ; elle est fixée comme suit :

10 francs pour les petites embarcations non pontées, ayant quatre hommes d'équipage au plus et pour les bâtiments de plaisance de tout tonnage ;

25 francs pour les embarcations ayant huit hommes d'équipage ;

40 francs pour les barques de pêche ayant de 8 à 12 hommes d'équipage ;

50 francs pour les barques de pêche ayant plus de 12 hommes d'équipage.

Les bâtiments non pourvus de licence de pêche qui sont trouvés en pêche dans les eaux territoriales, sont assujettis au paiement d'un double droit, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre les patrons et armateurs en exécution du présent règlement.

ART. 7 : Défense est faite, sous les peines prévues par l'article 174 du Code pénal français, aux agents chargés de la surveillance des pêches, d'exiger ou de recevoir des pêcheurs une rétribution quelconque, soit en nature, soit en argent.

Il leur est également interdit, sous les peines prévues à l'article 175 du même code, de prendre, soit directement, soit indirectement, un intérêt dans les entreprises de pêche ou dans le commerce du poisson.

II
ACCORDS

ACCORD DE COOPERATION DANS LE DOMAINE DES PECHES MARITIMES ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC ET LE COUVERNEMENT DE L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Moscou, le 27 avril 1978.

Le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

Tenant compte des relations amicales existant entre les deux pays.

Animés de la volonté de fonder leur coopération économique sur les principes équitables de la complémentarité des intérêts et du bénéfice mutuel.

Désireux dans cet esprit de développer leur coopération en matière de pêche maritime et de ses industries connexes,

Reconnaissant la nécessité d'effectuer la pêche maritime sur des bases scientifiques qui sauvegardent la conservation des ressources biologiques et assurent la protection de l'environnement marin.

Considérant de ce fait opportun le développement et la coordination de recherches halieutiques et l'échange de données scientifiques et technologiques propres à promouvoir l'industrie des pêches.

ONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER : Le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques,

appelés ci-après « Parties Contractantes », s'engagent à développer la coopération dans le domaine des pêches maritimes dans la zone de pêche atlantique marocaine. Les zones de la pêche en commun sont définies conformément à la législation en vigueur au Maroc et aux conventions internationales.

ART. 2. – Le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques apportera son concours au Gouvernement du Royaume du Maroc dans le développement de la recherche scientifique dans la zone de pêche atlantique marocaine pour lui permettre d'évaluer ses ressources halieutiques et de déterminer leur exploitation rationnelle et leur conservation.

Pour ce faire, la partie soviétique mettra à la disposition de la partie marocaine, pour une durée d'une année, deux bateaux de recherche scientifique munis de matériel scientifique approprié et ayant à bord l'équipage nécessaire.

Le programme de recherche élaboré avec la participation des experts soviétiques et approuvé par l'organisme marocain compétent sera réalisé par une équipe de chercheurs soviétiques en étroite collaboration avec leurs homologues marocains.

En dehors des salaires des chercheurs marocains, tous les frais d'exécution de ce programme de recherche et de l'exploitation des deux bateaux seront à la charge de la partie soviétique. L'exploitation des résultats de la recherche scientifique susvisée se fera en commun par les organismes compétents des deux parties.

A la demande du Gouvernement du Royaume du Maroc, un tel concours en matière de recherche scientifique peut également s'étendre à la zone de pêche méditerranéenne marocaine.

ART. 3. – Le Gouvernement Soviétique prendra à sa charge la formation en Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de techniciens marocains du secteur de la pêche dans ses instituts de recherche, ses établissements de formation, à bord de ses bateaux de pêche, ainsi que dans ses entreprises industrielles de pêche.

Le nombre de ces techniciens sera arrêté annuellement d'un commun accord par les parties contractantes.

ART. 4. – Les parties contractantes encourageront et faciliteront la constitution d'une ou plusieurs sociétés marocaines de pêche à capitaux mixtes maroco-soviétiques. L'exercice de la pêche par cette ou ces sociétés et la commercialisation des produits de la pêche se feront dans le respect de la législation et de la réglementation marocaine.

Les organismes compétents désignés par les parties contractantes pour créer la ou les sociétés susvisées arrêteront en commun le programme de développement et d'investissements à réaliser par leurs sociétés mixtes.

Les dépenses des investissements du programme à réaliser seront couvertes par des crédits à long terme accordés par le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques au Gouvernement du Royaume du Maroc. Le volume et les conditions des investissements à réaliser seront arrêtés en commun par les parties contractantes.

ART. 5. – La partie soviétique élaborera à ses frais en liaison avec la partie marocaine, au plus tard dans un délai d'un an à compter de la date de l'entrée en vigueur du présent accord, une étude technico-économique de faisabilité d'un complexe industriel pour le traitement du poisson à implanter en territoire marocain.

Les parties contractantes définiront, après l'examen de l'étude technico-économique, les mesures nécessaires à prendre en vue de la création d'une société marocaine à capitaux mixtes maroco-soviétiques qui sera chargée de la réalisation et de l'exploitation dudit complexe et détermineront les marchés où seront écoulés les produits transformés de la pêche. Les conditions de réalisation et de financement de ce complexe seront arrêtées par les parties contractantes ultérieurement.

ART. 6. – Il est institué une commission mixte de pêche comprenant les représentants des deux parties contractantes afin de traiter de toutes les questions concernant l'exécution de cet accord.

La commission fera des recommandations et proposera les mesures appropriées jugées nécessaires aux gouvernements des deux parties contractantes pour l'application de cet accord.

La commission se réunira alternativement, une fois par an, au Royaume du Maroc et en Union des Républiques Socialistes Soviétiques. Des réunions extraordinaires pourront être tenues à la demande de l'une ou l'autre des deux parties contractantes.

ART. 7. – Le présent accord sera ratifié ou approuvé par chacune des deux parties, conformément à ses dispositions constitutionnelles et entrera en vigueur, à la date de l'échange des notes qui confirment l'accomplissement par les parties contractantes des procédures nécessaires.

Le présent accord restera en vigueur pour une durée de 5 ans et sera renouvelé, à l'expiration de ce délai, par tacite reconduction par périodes successives d'une durée de deux années, sauf, si l'une ou l'autre des deux parties notifie par écrit à l'autre partie contractante, six mois à l'avance, son intention de renoncer à cet accord.

Fait à Moscou, le 27 avril 1978, en deux originaux en langue française et russe les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume du Maroc

Pour le Gouvernement
de l'Union des Républiques
Socialistes Soviétiques.

XI.

بسم الله الرحمن الرحيم صلّي الله علي سيّدنا محمد
وآله وسلّم تسليماً

الشيوخ الكبرا الارشفسك والقناصلة الكبار وقناصلة البحر والاعيان بمدينة
بيش هداهم الله لرضاه ويسرهم لما يرضاه مكتوبهم ومريد الخير لهم عبد الرحمن
ابن ابي الطاهر الناظر بديوان تونس كلاها الله وبعد حمد الله تعا والصلاة علي
سيدنا محمد نبيه المصطفي والرضي عن الامام المعصوم المهدي المعلوم المجتبي وعن
خلفايه الراشدين المرشدين ايمة الهدي وصله الدعا لسيدنا ومولانا الخليفة
الامام امير المومنين بن الخلفا الراشدين بدوام النصر الاعلي والفتح الاسمي

فالكتاب اليكم من تونس كلاها الله ولا جديد الانا، لهذا الامر العزيز ادامه
الله من علق الجدّ ومضاء الحدّ والحمد لله كثيرا عن السؤال عن احوالكم واللفت
لما يرد من تلقايكم والذي وجب بعلامكم به ان كان وصل الي مرسي مدينة
تونس كلاها الله مسطحان احدهما يعرف الاركليوسه والثاني الكرناطه ومعهما
زوج قطايع فوجدوا بالمرسي المذكور مركبا للمسلمين رايسه مسعود فاخذوا
المركب المذكور بجميع ما فيه وقتلوا جماعة من المسلمين وفعلوا فيهم فعالا
قبيحة فطلع الي المسطحين المذكورين الكتاب النصاري البشانيين الذين
بتونس وتراجمة الديوان وقبحوا عليهم ما فعلوه بمرسي سيدنا امير المومنين
ادام الله تاييدهم من قتل المسلمين واخذ اموالهم ونسايهم فبعد الجهد
والمراسلات تركوا من بقي من المسلمين بعد القتل واكثرهم جرحا عراة على اسوا
حالة ثم اقلعوا بالمركب المذكور الي راس الجبل فوصل الاسطول المظفر فوجدهم
براس الجبل وكان قادرا على اخذهم والتنكيل بهم فلم يقابلهم بسوء ولا نالهم

منه مكروه لاجل ايصاء سيدنا امير المومنين ادام الله علامهم ووصل الاءهم
بالنصاري ان لا ينالهم مكروه ولا اذية فاجتمع قواد الاسطول المظفر باعيان
المسطات وفتحوا عليهم ما فعلوا في مرسي سيدنا امير المومنين ادام الله امرهم
من قتل المسلمين واخذ اموالهم ومركبهم فردّوا المركب المذكور فارغاً وقالوا
لهم ما اخذنا من الاموال نوخذ من اموال البيشانيين الذين بتونس كلاها الله
اصحاب مركب الرندله وغيرهم وقالوا نحن نعيد عليهم ما اخذ لهم من اجلّنا
وبان ذلك عند وصول سيدنا المعظم الهمام المكرم ابو sic زيد بن سيدنا امير
المومنين ادام الله تاييدهم الي تونس حرسها الله فرفع اصحاب المراكب التي
اخذها المسطات المذكورة امرهم وما جري عليهم من الاخذ والقتل اليه فامر
اعلي الله امره ان يوخذ من اموال النصاري البيشانيين قدر ما اخذوا للمسلمين
بعد ان حلف جميعهم في الجامع الاعظم على ما اخذ لهم واخذوا ذلك من

اموال البيشانيين وكتب لهم كتبا في البكم بالمسئلة وكيف جرت واتفقت لتردوا على هاؤلاء التجار المذكورين اموالهم ولما وصل هاؤلاء المذكورون اصحاب مركب الرندلة ذكروا انكم لم تنصفوهم من اصحاب المسطحات المذكورة ولم تعيدوا عليهم اموالهم فعجبنا من ذلك غاية العجب اذ انتم انما جلستم لانصاف المظلوم من الظالم والغرض منكم الان انصافهم ورد اموالهم عليهم من اموال اصحاب المسطحات وعقوبتهم على ما جنوه من اخذ المسلمين وقتلهم حتي يكونوا مكالاً لغيرهم ولبلا يعتدي احد من اصحاب المسطحات على فعلة اخري بعد هذا فاعلموا ذلك ان شاء الله عز وجل والله ولي العون علي تقواه وكتب في الحادي والعشرين من شعبان المكرم من سنة سبع وتسعين وخمس ماية ونعلمكم ان الكتاب الذي وصل البكم قبل هذا بخط كبنو الكاتب البيشاني ووجدتموه بغير طابع صحيح ونحن امرناه بكتبه في مسئلتهم خاصة والتعريف والعقد الذي

يصكلم فى اثنـــا هذا الكتاب بشهادة عدول الديوان وكاتبه وشهادة التراجمة
وشهادتي فيه تاكيدا لصحته وكتب في التاريخ المذكور ۞

الشيوخ الكبرا الارسفسك والقناصلة الكبار وقناصلة البحر والاعيان
بمدينة بيش هداهم الله لرضاه ويسرهم لما يرضاه

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

LE MAROC ET LE DROIT DE LA MER.

I – OUVRAGES :

BEN ALLAL M. « Le Maghreb et le Droit de la Mer». Thèse Doctorat d'Etat 1976. Université de Nice. Institut de Droit de la Paix et du Développement

BEN DHIBA Mohamed « La Pêche au Maroc : la nutrition et la mise en valeur des ressources maritimes» Mémoire D.E.S. Sciences Economiques.

BAHRAOUI Omar « Pour une stratégie de développement de l'économie poissonnière au Maroc» Mémoire D.E.S. Rabat. Février 1976.

Mme BENNIS Aïcha « La Zone exclusive de pêche» Mémoire D.E.S. Sciences Politiques 1979. Faculté de Droit. Casablanca.

R. LAZRAK « Le contentieux territorial entre le Maroc et l'Espagne ». Casablanca. édition Dar El Kitab. 1974.

II – ARTICLES :

AZZOU. M. « Les raisons de la régression sardinière » Lamalif N° 91 Octobre 1977.

BELVEZE « Résumé de nos connaissances sur les stocks halieutiques exploitables du Maroc» étude réalisée pour l'Institut des pêches maritimes.

BENNOUNA. M. « Le Maroc et le Droit de la Mer : évolution des positions Marocaines » : Revue Maghreb-Machrek N° 84 : Avril-Mai Juin. 1979.

LAHLOU. A. « La participation Marocaine aux réunions chargées de combattre les différentes sources de pollution dans le bassin Méditerranéen ». Revue Juridique, Politique et Economique du Maroc N° 3 P : 181.

LAHLOU A. LOUKILI M. « Vers une zone économique Marocaine de 200 Milles».
Lamalif N° 91 Octobre 1977.
Lamalif N° 92 Novembre 1977.

OUALALOU. F. « Le Maroc et le Droit de la Mer : Pour l'institution d'une zone économique exclusive ». Revue Maghreb – Machrek N° 84. Avril – Mai – Juin 1979.

Lamalif N° 104. « Le Pillage des côtes Marocaines » .(Février 1979).

Lamalif N° 105. « Pourquoi faut-il toujours décharger aux Canaries » (Mars – Avril 1979).

ضرر يمكن أن يحدث بسبب ذلك وهذا يتطلب إحداث مؤسسات إقليمية أو دولية وان هذا الإصلاح يتحلى أحيانا في تنظيف الشواطىء وفي الحد من اثار التلوث بل وفي منع انتشاره كما يتجلى في احايين أخرى في دفع مبالغ معينة على شكل تعويض وانه بالتالي يجب أن تكون هذه المؤسسات مجهزة تقنيا لمواجهة الحالة الأولى ومماليا لمواجهة الحالة الثانية وهذا هو السبب الذي جعل المشروع لا يقترح إنشاء مؤسسات مالية وتقنية التي ستكون هي الكفيلة خصوصا بالنسبة للدول الشاطئية من العالم الثالث بالتدخل للحد من أثار التلوث بمالها من وسائل تقنية متطورة و بذلك تحصل هذه الدول على التقنية اللازمة في هذاالموضوع الخطير بسهولة الأمر الغير المتوفر في الوقت الحالي و بالتعويض عن الضرر ماليا كلما كان هناك عسر كلي أو جزئي أو كان مرتكبه مجهولا و بذلك يقع تلافي كل النقائص الموجودة حاليا سواء في القانون الوضعي الدولي أو الوطني.

وهكذا يكون المشروع المقدم متناسقا في جميع فقراته بحيث ابتدأ بوضع الأسس الأولى وهي إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية ثم انتقل في الفقرات التالية إلى تحديد المسؤول عن الضرر فالقواعد الموضوعية والشكلية المطبقة وأخيرا اهتم بالتعويض وكيفية إصلاح الضرر فيكون بذلك قد استجاب لرغبة الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة عندما أوصت مؤتمر قانون البحار بدراسة موضوع المسؤولية والتبعة واقتراح الحلول الملائمة بشأنها بشكل أكثر دقة وواقعية مما هو عليه الأمر في المواد الحالية للنص المركب الغير الرسمي للتفاوض.

ادريس الضحاك

الرباط في شهر مارس 1979

استعمال مواد أخرى معرضة لعدم وجود الضمان الكافي للتعويض كما أن من شأن ذلك أن يحمل هذه التجمعات على التدخل لدفع مبالغ معينة لغاية الحد الأقصى المقرر في اتفاقاتها وما عداه يبقى مصيره أيضا معرضا لاحتمال الضياع.

وهكذا يمكن الوصول إلى النتيجة التالية وهي أننا نعيش عالما مملوءا بأخطار للتلوث وان مصدر هذه الأخطار يرافق بعض المواد الأولية منذ استخراجها لغاية استعمالها وانه من الطبيعي أن يتعاون الجميع وخصوصا مستخرجو هذه المواد الملوثة ومستعملوها لإصلاح كل

له الضمانة المالية الكافية وتقدم الضمانات عدة من طرف التعاضديات التقليدية للتأمين البحري المعروفة تحت اسم Pand I واسم ITIA (Protection and Indemnity clubs – International Tankers أي نوادي الحماية والتعويض والجمعية الدولية للتعويض عن البواخر

اما كريسطال

فهو اتفاق موقع عليه في فاتح أبريل 1971 ويهدف الى التعويض عن أضرار التلوث بواسطة البترول ما بعد المبلغ المحدد في اتفاق طوفالوب ولغاية حد لا يتجاوز 30 مليون دولار لجميع المتضررين من هذا التلوث الذي يجب أن يكون مرتكبه احد أعضاء كريسطال وبسبب باخرة بترولية عضو في طوفالوب وأعضاء هذا الاتفاق هم مالكو البترول كما سلف ويجب أن يكونوا في نفس الوقت مساهمين في المؤسسة المسماة المعهد Institut وهي شبهة بالفيدرالية بالنسبة لطوفالوب أي انها الوجه المنفذ والتدخل عند كل طلب.

ولا يتدخل كريسطال للتعويض الا اذا كان هناك تلوث صادر من مادة بترولية تحملها الباخرة ويقوم بتشجيع المجهزين على تنظيف الشواطىء من التلوث واتخاذ الاجراءات اللازمة عند التهديد الخطير بالتلوث ويدفع من أجل التنظيف للمجهز جميع ما صرفه وفي حدود 1.25 دولار لكل طن من حمولة الباخرة ونهاية 10 مليون دولار لكل حادث.

2) تعاضدية تأمين البترول : وقد أنشأها أصحاب الصناعات البترولية بعرض الشواطىء (off shore Plate formes – oil Insurrance Limited) وذلك في 15 ديسمبر 1971.

وتتعلق بضمان جميع أخطار هذه الصناعة بما فيها خطر التلوث ماعدا أخطار النقل ويصل مبلغ الضمان فيها الى حد اقصى لا يتجاوز 75 مليون دولار لكل حادث ولكل سنة (حسب احصاء سنة 1972 كانت تضم 22 عضوا رأسمالها يبلغ 65 مليار دولار وعدد الاقساط السنوية يبلغ 32 مليون دولار وتملك احتياطيا وصل 110 مليون دولار) (off shore Pollution)

3) اتفاق حول مسؤولية التلوث بعرض الشاطىء (OPOL liability agreement) وقد وقع هذا الاتفاق في 4 سبتمبر 1974 ودخل في حيز التطبيق في فاتح مارس 1975 لمدة ست سنوات قابلة سنويا للتجديد. لقد اجتمع المعنيون بالتجهيزات وقرروا في هذا الاتفاق التزامهم بتعويض كل متضرر بسبب تلوث راجع لانسياب أو رمي زيوت من تجهيزات توجد بالشاطىء وترجع لولاية احدى الدول المنصوص عليها في الاتفاق (المملكة المتحدة - الدانمارك - المانيا الفيدرالية - فرنسا ايرلندا - هولندا - النرويج وكل دولة متفق عليها) وحدد أقصى مبالغ التعويض في 16 مليون دولار ثمانية منها خصصت للتعويض عن الضرر والاخرى للحماية من التلوث وهكذا يظهر من هذه التجمعات انها تتعلق بمستثمري مادة البترول أو تنقيبه وان القصد منها هو حماية ذمتهم المالية ومواجهة طلبات التعويض أو أي اصلاح اخر للأضرار الناتجة عن المسؤولية المدنية لهؤلاء المستثمرين كما أنها حددت هذا الضمان للمسؤولية في مبالغ معينة لا يجوز تجاوزها مما يترك معه احتمال عدم كفاية هذه المبالغ والرجوع على المسؤول عن الضرر وبالتالي احتمال وجوده في حالة عسر عن الاداء وعدم امكانية الحصول على التعويض التكميلي مداه لا يوجد صندوق دولي أو اقليمي يتكفل بذلك

وبالاضافة إلى هذا النقص والتحديد فإن من الاتفاقيات ما لم يدخل بعد في حيز التطبيق ومن الدول مالم يوقع على هذه الاتفاقيات ويبقى دائما مطروحا التساؤل عن كيفية إلزام دولة غير متعاقدة بإصلاح ضرر مبني على قواعد قانونية واردة في اتفاقية لم توقع عليها أو اعطائها الحق في المطالبة بإصلاح الضرر بناءا على نفس التفاقية (22).

وإذا انتقلنا من هذا الجانب القانوني إلى الجانب العلمي لامكن القول انه فيما عدا بعض حالات التلوث بواسطة الزيوت (الهيدروكاربور) فإن هناك احتمالا بفقد المتضرر كل الآمال في الحصول على التعويض اما كليا أو جزئيا إذا كان الضرر جسيما ولم يتمكن مرتكبه سواء كان شركة أو شخصا طبيعيا آخر من اداء المبالغ المحكوم بها لأنها تتجاوز امكاناته وقدراته المالية خصوصا إذا تعلق الأمر بشركات محددة الرأسمال. وإذا حاولت بعض الشركات أن تتجمع مع بعضها في شكل نوادي أو غيرها لتواجه كل مطالبة بالتعويض كما هو الشأن بالنسبة لطوفالوب وكريسطال وابول وغيرهم فإن ما يلاحظ في تجمعهم هذا أنه يتعلق فقط بالاضرار الناتجة عن الزيوت دون غيرها ويكون التعويض محصورا في حد أقصى لا يجوز تجاوزه وفي حالات معينة بالذات (23) ومن شأن ذلك أن يترك حالات التلوث الناتجة عن

22) اتفاقية ڤيينا المؤرخة في 23 ماي 1969 حول قانون المعاهدات تقضي في فصلها 34 على أن معاهدة ما لاتخلق التزاما أو حقا تجاه دولة ثالثة دون موافقتها. لكننا عندما نراجع الاتفاقيات الحالية حول المسؤولية والتعويض نجدها تتجه نحو الأشخاص أكثر من الدول وحتى إذا خاطبت هذه الأخيرة فإنها تنظر إليها بنفس منظار الأشخاص المسؤولين. ولذلك يوضع تساؤل عن امكانية التطبيق حتى بالنسبة لبواخر أو منشات تعود لأشخاص لا ينتمون لدولة متعاقدة، خصوصا واننا نجد في بعض هذه الاتفاقيات إشارات للتطبيق حتى بالنسبة للبواخر المسجلة في دولة غير متعاقدة كالفصل 7 من اتفاقية 29 نوفمبر 1969 حول المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث بواسطة الزيوت الذي يحتم على الدولة المتعاقدة تطبيق فكرة الضمان حتى على البواخر المسجلة في دول غير متعاقدة متى مارست هذه البواخر في موانئها.

23) توجد الان في العالم بعض التجمعات يمكن حصر أهمها فيما يلي :

1) طوفالوب وكريسطال في انتظار دخول الاتفاقيات في حيز التطبيق

إنشاء مجهز والبواخر البترولية ما يسمى بطوفالوب كما انشأ مالكو مادة البترول مايسمى بكريسطال فماذا يعني كل منهما ؟

طوفالوب TANKERS OWERS VOLUNTARY AGREEMENT CONCERNING LIABILITY FOR OIL POLLUTION.

هو اتفاق بين مجهزي البواخر البترولية موقع عليه في لندن بتاريخ 7 يناير 1969 ودخل حيز التطبيق في 6 اكتوبر من نفس السنة ويهدف إلى التدخل كلما وقع تلوث بواسطة البترول المنقول قصد تنظيف الشواطىء وحمايتها أو مجابهة خطر التلوث الجسيم أو اتخاذ الاجراءات اللازمة لمنع وقوعه أو التقليل منه وكل ذلك في حدود مائة دولار لكل طن من أطنان حمولة الباخرة على ألا يتعدى المجموع عشرة ملايين دولار لكل حادث. أي أن طوفالوب أنشىء لحماية المجهزين للبواخر البترولية في حدود المطالبات المذكورة وهو يضم الان بين أعضائه حوالي 99 ٪ من الاسطول البترولي للعالم (مع استثناء بعض الدول كالاشتراكية) وكل عضو به يصبح الزاما عضوا في الفيدرالية Fédération وصاحب أسهم بها وهذه الأخيرة هي الوجه العملي لطوفالوب اذ هي التي تتدخل عند كل مطالبة وكل عضو يجب أن تكون

د) المؤسسات المالية والتقنية : -

وأخيرا يشتمل المشروع في جزئه الثالث حرف (ج) على قيام الدول بإنشاء مؤسسات مالية وتقنية على الصعيدين الإقليمي والدولي لتحصل المطالبة لديها بالتعويض أو إصلاح الضرر كلما ظل المسؤول عنه مجهولا أو حصل له عجز عن هذا الإصلاح جزئيا أو كليا.

فلماذا القيام بإنشاء هذه المؤسسات ؟.

ان الوضعية القانونية الحالية المتعلقة بالتعويض عن الضرر أو اصلاحه بأي شكل اخر والناتجة عن المسؤولية المدنية ناقصة من جهة ومحددة من جهة أخرى. فهي ناقصة لأن بعض الحالات تبقى أحيانا دون تعويض بالرغم من وجود ضرر كما هو الشأن بالنسبة للحالة التي يظل فيها مرتكب الضرر مجهولا وحالة عسره وان حاولت اتفاقية 18 ديسمبر 1971 المذكورة سابقا احداث صندوق دولي يتدخل كلما كان المسؤول في حالة عسر أو مجهولا فإن هذه الاتفاقية مقصورة على الضرر الناتج عن التلوث بواسطة الزيوت فقط بالاضافة إلى أنها لم تدخل بعد في حيز التطبيق. وهي محددة لأن الاتفاقيات الحالية و بعض القوانين الوطنية تقضي بتحديد مسؤولية مرتكب الضرر في مبلغ معين مهما كان حجم هذا الضرر (21).

---

21) مثلا الفصل السابع من اتفاقية باريس لسنة 1960 كان يحدد هذا المبلغ في 15 مليون وحدة حسابية من الاتفاق النقدي الأوربي الا أنه وبمقتضى الاتفاقية المكملة لها (الاتفاقية بروكسيل لسنة 1963) أصبح هذا المبلغ 120 مليون وحدة حسابية موزعا على الشكل الاتي لغاية 5 مليون يقوم بأدائه عن المسؤول مؤمن أو أي ضامن اخر معترف به وتقوم الدولة التي توجد بها المنشآت المتسببة في الضرر بالاداء عن ما تعدى الخمس ولم يصل السبعين مليونا ومن هذا المبلغ الأخير لغاية 120 مليونا يؤدى بشكل جماعي من طرف الدول الأعضاء.

الفصل الخامس من اتفاقية فيينا لسنة 1963 المذكورة سابقا يحدده في مبلغ لا يقل عن خمسة ملايين وحدة حسابية. اما اتفاقية بروكسيل لسنة 1962 فتحدده بالنسبة لكل حادث وباخرة في فصلها الثالث بمليار ونصف من الفرنك البوانكاري.

وبالنسبة للباخرتين النوويتين سفان SAVANNAH الأمريكية واطوهان OTTO HANN الألمانية فقد حدد المبلغ في الأولى 130 مليون دولار ويمكن للدولة الفيدرالية أن تضمن لغاية 500 مليون دولار وبالنسبة للثانية فقد حدد في مبلغ 400 مليون مارك.

ويقضي الفصل الخامس من اتفاقية بروكسيل المؤرخة في 29 نوفمبر 1969 بتحديد المسؤولية ماعدا في حالة الخطأ الشخصي بالنسبة لكل حادث في مبلغ 2000 فرنك بوانكاري لكل طن من حمولة الباخرة لكن هذا المبلغ يجب الا يتجاوز في جميع الأحوال 210 مليون فرنك بوانكاري. وبمقتضى الفصل الخامس من اتفاقية 18 ديسمبر 1971 المحدثة لصندوق ضمان رفع هذا المبلغ ليصبح 450 مليون بن اجاز امكانية مضاعفة هذا المبلغ اذا اتفق على ذلك في الجمعية العامة للصندوق.

كما أن بعض القوانين الوطنية حددت هذا التعويض في مبالغ معينة لا يمكن للمحكمة ان تتجاوزه وهي تصدر حكمها لاصلاح الضرر مثلا الفصل الثامن من لائحة 11 يوليوز 1972 الكندية المطبقة لقانون 26 يوليوز 1970 حول الوقاية من تلوث المياه الذي يحدد المسؤولية في عشرة ملايين من الدولارات لكل بئر بترول تتعدد بتعدد الابار دون أن يتجاوز ذلك الخمسين مليون من الدولارات.

تأسيس قواعد جديدة من الناحية الشكلية وذلك بعدم الاكتفاء بالاختصاص المبني على العلم الذي تحمله الباخرة وإنما أيضا على تبعية الشخص طبيعيا كان أو معنويا لولاية الدولة ومن شأن ذلك أن يسهل على المتضررين إمكانية الحصول على التعويض أو الإصلاح المناسب للضرر لكن هذا التحسين في النص بإدخال الفقرة الثانية الجديدة سبب أيضا عدم توازنه ونقصانه. فمن جهة يضع في الفقرة الأولى التزاما عاما على الدولة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث و بمسؤوليتها طبق قواعد القانون الدولي ومن جهة ثانية يعطي من الناحية الاجرائية الحق في اللجوء إلى المحاكم الوطنية كلما كان المتسبب في التلوث شخصا خاضعا لولاية الدولة. فما هي اختيارات هذا النص - إذن ؟ هل هي مسألة الدولة عن التقصير في التزاماتها بالمحافظة على البيئة بما في ذلك التقصير الصادر من الأشخاص الخاضعين لولايتها وان الاخرين يحاكمون امام محاكمها الوطنية ؟ ام ان القصد هو التمييز بين عدم احترامها لالتزاماتها كدولة وفي هذه الحالة تسأل طبق قواعد القانون الدولي و بين الضرر الراجع للأشخاص الخاضعين لولايتها وفي هذه الحالة تكون المحاكم الوطنية هي المختصة ؟ وإذا كان الأمر كذلك أي قانون يطبقه القاضي الوطني إذا كان الضرر قد حدث في منطقة أخرى لاتخضع لولاية دولة القاضي واية معايير للمسؤولية تطبق في حقهم ؟ هل يجب توافر الاخلال بالالتزام كما هو الشأن بالنسبة للدول أم مجرد حدوث الضرر أي المسؤولية الموضوعية ؟ يفهم من الفقرة الأولى بوضوح أن الدولة لا تلزم بالتعويض إلا إذا أخلت بالتزامها الدولي القاضي بالمحافظة على البيئة أي يجب اثبات هذا الاخلال ومعنى هذا هجر فكرة المسؤولية الموضوعية في حين أن الفقرة الثانية لا تشير إلى اخلال الافراد بهذا الالتزام بل تكتفي بمجرد حدوث الضرر من طرف أشخاص لولايتها لتتاح لهؤلاء الأشخاص إمكانية اللجوء لمحاكمها

وإذا قامت الدولة بأعمال لا علاقة لها بصفتها كدولة ذات التزامات دولية كما لو باشرت التجارة البحرية هل تحاكم أيضا طبق قواعد القانون الدولي مع انها في كثير من القوانين الوطنية تحاكم طبق قواعد القانون الخاص كالافراد تماما ام يحق مطالبتها امام محاكمها كأي فرد طبيعي أو معنوي آخر ؟ الفقرة الثانية لا تسمح لهذه الامكانية والفقرة الأولى لا تشير إلى هذا التفريق فاذن تكون الفقرة الأولى خاصة بالدول وبالقانون الدولي وتتعلق بقواعد الموضوع في حين تكون الفقرة الثانية خاصة بالأشخاص وتتعلق بقواعد الشكل ولا تشير إلى قواعد الموضوع وهذا الانتقال فجأة من حالة إلى أخرى جعل النص ليس ناقصا فقط وإنما غير متوازن أيضا وهو ما حاول المشرع المقدم تفاديه.

جـ) اختصاص جديد للمحاكم الوطنية :

وقد اشتملت الفقرة (ب) من الجزء الثاني من المشروع على مقتضيات تحمل الدول على منح إمكانية اللجوء إلى محاكمها وسلطاتها الوطنية المختصة قصد المطالبة بالتعويض أو أي إصلاح أخر للضرر من طرف كل متضرر من التلوث الناتج عن عمل الدولة الغير السيادي أو عمل الأشخاص الخاضعين لولايتها أو الواقع داخل مناطق سيادتها أو ولايتها . وإذا تعددت المحاكم المختصة جاز للمتضرر اختيار المحكمة التي تلائمه (20) ومن شأن هذه المقتضيات ألا تترك بعض الحالات دون تعويض لانعدام كل اختصاص أحيانا أو تعطي الاختصاص لمحاكم دولة معينة دون غيرها مما يصعب معه أحيانا على المتضرر رفع دعواه والحصول على التعويض أو الإصلاح المرغوب.

ولم يكن النص المنقح أو الموحد يتضمن هذه الفقرة لكنه وتحت تأثير هذا المشروع صدر النص المركب الغير الرسمي متضمنا لفقرة شبيهة بالمذكورة أعلاه وذلك بعد حذف المقتضيات السابقة التي كانت تقضي بمسؤولية الدولة حتى عن النشاطات التي تجرى تحت ولايتها أو مراقبتها والتي تسبب ضررا لمناطق تعود لولاية دول أخرى أو بيئتها البحرية تلك المقتضيات التي كانت تحمل الدول الشاطئية من المسؤولية الجسيمة مالا تستطيع الوفاء به خصوصا بالنسبة لدول العالم الثالث ذات الشواطىء الكبيرة كما هو الشأن بالنسبة للمغرب.

وهكذا أصبحت الفقرة الثانية من المادة 236 تقضي بأن الدول تسهر على أن تسمح أنظمتها القضائية بإمكانية اللجوء إلى المحاكم الوطنية كلما حصل الضرر بسبب تلويث البيئة البحرية من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين لولايتها.

فيكون نص المادة 236 بحدفه المقتضيات السابقة المتعلقة بمسؤولية الدولة الشاطئية عن الضرر الناتج عن النشاطات التي تجري تحت ولايتها أو مراقبتها وبتعويضها بمقتضيات الفقرة الثانية المذكورة أعلاه المتطابقة مع جزء كبير من الفقرة من المشروع قد خطا نحو

---

20) اتفاقية 29 نوفمبر 1969 حول المسؤولية المدنية الناتجة عن تلوث المياه بالزيوت تعطي الاختصاص لمحكمة مكان وقوع الضرر أو لمحكمة مكان اتخاذ الاجراءات اللازمة للوقاية أو الحد من الضرر أو محكمة وجود صندوق الضمان وبالنسبة لاتفاقيتي باريس وڤيينا المؤرختين في 29 يوليوز 1960 و 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية فإن محكمة مكان وقوع الفعل المتسبب في الحادث هي المختصة وليست محكمة مكان وقوع الضرر.

وبالنسبة لاتفاقية بروكسيل المؤرخة في 25 ماي 1962 حول المسؤولية المدنية لمستثمري البواخر النووية فإن محكمة البلد المسلم للرخصة (العلم) أو محكمة وقوع الضرر هما المختصان. وغيرهم من الاتفاقيات والأوفاق الإقليمية التي تشير في كثير من الأحيان إلى اختصاص أكثر من محكمة واحدة للنظر في دعوى المطالبة بالتعويض أو اصلاح الضرر.

مصادر لقواعد القانون الخاص الدولي :

ان قواعد القانون الخاص الدولي بدأت تنشأ منذ عهد قريب ونادى بها بعض الفقهاء المحدثين وتجد هذه القواعد مصدرها.

1) في الاسترشاد بالتطبيقات القضائية الوطنية التي أصبحت تكتسي صبغة دولية أي توجد على نمط واحد في أكثر من دولة في جميع أنحاء العالم . وأصبحت مبادىء معترف بها من طرف جميع المحاكم الوطنية؛ كطريقة التعويض عن الضرر بواسطة النقود أوعينا ان أمكن وكالاستعانة بالخبراء لتحديد الضرر ومداه الخ...

2) في الاسترشاد بالتشريعات الوطنية التي أصبحت القواعد فيها موحدة في كثير من دول العالم كتلك المتعلقة بتحديد الفوائد القانونية و بمسطرة الدعوى و بتعريف الضرر وتكون المصاريف المتعلقة بتنظيف الشواطىء وغيرها يتحملها المسؤول عن الضرر

3) في التشريعات الدولية الواردة في اتفاقيات (19).

19) مثلا - اتفاقية باريس المؤرخة في 29 يوليوز 1960 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية وعلى الأخص الفصل الثالث منها الذي يقضي بمسؤولية القائم باستغلال اللالة النووية سواء اكان شخصا خاصا أو دولة معينة.

- اتفاقية باريس سنة 1969 حول النقل البحري بواسطة السفن التجارية وعلى الأخص الفصل 11 منها الذي يقضي بمسؤولية الدولة مالكة السفينة عن الضرر الذي تحدثه للغير تلك المسؤولية التي تتساوى فيها مع باقي الأشخاص الطبيعيين والمسؤولين الاخرين.

- اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 ماي 1963 المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار النووية وعلى الأخص الفصول الأولى والتاسعة والرابعة عشر منها.

- اتفاقية بروكسيل المؤرخة في 17 ديسمبر 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية وعلى الأخص الفصلان الثاني والثالث منها والتي تقضي بمسؤولية القائم بالاستغلال سو ء اكان شخصا طبيعيا أو دولة معينة أو شخصا معنويا اخر.

- اتفاقية بروكسيل المؤرخة بـ 25 ماي 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي البواخر النووية وعلى الأخص الفصلان الأول والعاشر منها.

- اتفاقية بروكسيل المؤرخة بـ 29 نوفمبر 1969 والمتعلقة بالمسؤولية المنية عن الأضرار الناتجة عن نقل المواد الهيدروكاربور. (جنيف).

- الاتفاقية الأولى لقانون البحر سنة 1958 وعلى الأخص الفصلان 27 و 28 منها والمتعلقان بالمسؤولية الناتجة عن الكابلات الموضوعة بأعالي البحار.

كل هذه الاتفاقيات تقضي بمسؤولية الدولة بنفس مسؤولية الأفراد الاخرين وهذا يعني أنها تقضي بتطبيق قواعد القانون الخاص حتى على الدول. وعندما اقترح في المشروع البديل للمادة 236 التمييز بين عمل الدولة السيادي وعملها غير السيادي كان يقصد من ذلك مسايرة هذا الاتجاه الحديث في مسألة الدولة لكنه كان يقصد أيضا إمكانية مقاضاة الدولة طبق قواعد القانون الخاص كلما لوثت مياه وتضررت أموال أو أشخاص إذا كان عملها غير السيادي هو مصدر هذا التلوث كأن تنفجر أو تصطدم باخرة تجارية تعود ملكيتها لدولة معينة وتسبب تلوثا يتضرر بسببه أشخاص أو أموال أو شواطىء تعود لدولة أخرى.

ومما لا شك فيه أن فرقا شاسعا يوجد بين تطبيق قواعد القانون الدولي العام وتطبيق قواعد القانون الخاص إذ تتمكن الدولة من الحصول على التعويض في الثانية بصورة تامة وبمسطرة سريعة خلافا للأولى ولا تتمكن الدول من التهرب من هذه المقاضاة بحجة الحصانة كما يجرى الان لأن نصا دوليا يرفع عنها الحصانة في هذه الحالة ويضعها في مصاف الأفراد العاديين.

ب) التمييز بين أعمال الدولة السيادية وأعمالها الغير السيادية :

التفريق بين أعمال الدول السيادية وأعمالها الغير السيادية : - وجعل الأولى خاضعة لقواعد القانون الدولي العام والثانية خاضعة لقواعد القانون الخاص الدولي وليس الدولي الخاص شأنها شأن الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الآخرين.

وإذا كانت الفكرة الأولى المتعلقة بالمسؤولية الموضوعية منهومة على النطاق القانوني لوجودها مطبقة في أكثر من بلد ومذكورة في أكثر من تشريع وطني ودولي فإن خضوع بعض أعمال الدول لسيادة القانون الخاص سواء الداخلي أو الدولي اثارت كثيرا من التساؤلات و بالرغم من انها ليست تجديدا بالمعنى الكامل فإنها على الأقل بلورة لبعض الأفكار القانونية سواء المعبر عنها في بعض الاتفاقيات أو الاجتهادات القضائية أو آراء بعض الفقهاء أو حتى مؤخرا في بعض التشريعات الوطنية. وهو اتجاه حديث أيضا لبعض الفقهاء في القانون الدولي.

ذلك أن بعض الدول تنزل منزلة الأشخاص العاديين وتمارس أعمالا تخصهم كالأعمال التجارية مثلا وهي عندما تفعل ذلك يفترض أنها وافقت لتتنازل عن بعض حقوقها كدولة ولتتحمل نفس التزامات الأشخاص الممارسين لنفس العمل وهي جملة التنازلات عدم التمتع بالحصانة والموافقة على مقاضاتها بنفس الشكل والموضوع الذي يقاضى بها باقي الأشخاص وعليه إذا سببت ضررا للغير بسبب التلوث أو البحث العلمي يجب عليها إذا كان مصدر هذا التلوث عملا غير سيادي كالأعمال التجارية ان تقبل المحاكمة طبق شكل وموضوع القواعد المقررة لباقي الأشخاص ولا يحق لها التمتع بالحصانة ولا المطالبة بتطبيق قواعد القانون الدولي العام وفي سبيل ذلك يجب عليها أن تعين العضو الذي تعهد إليه النيابة عنها في التقاضي.

حتى إذا حدث مثل هذا التلوث في المياه الإقليمية و بسبب أعمال ارتكبت أيضا بها كان اختصاص المحاكم الوطنية وقواعد القانون الوطني هو المطبق لكن إذا كان مصدر التلوث ناتجا عن عمل خارج مناطق السيادة لكنه أضر بمناطق تعود لسيادة دولة معينة أو لأموالها أو أشخاصها صح للمتضررين مطالبة الدولة عن عملها الغير السيادي أمام المحاكم الوطنية (دولة العلم) أو المحاكم الدولية (محكمة قانون البحار، التحكيم، اللجان الخاصة الخاصة طبق مشروع النص المركب) لكن هذه المحاكم لن تطبق قواعد القانون الدولي الخاص بل ستلجأ إلى تطبيق قواعد القانون الخاص والتساؤل الذي يطرح هو أي قانون خاص يطبقه القاضي الدولي ؟.

أ) المسؤولية الموضوعية :

في فقرته الأولى يقضي مشروع تعديل المادة 236 في الجزء الثاني عشر من النص المركب الغير الرسمي للتفاوض المقدم من طرف المغرب والمجموعة العربية على أنه يترتب عن كل ضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو الأشخاص الموجودين بها بسبب التلوث لزوم التعويض عن هذا الضرر أو أي إصلاح آخر له.

ذلك أن اثبات الخطأ في موضوع شائك كالتلوث يحمل المتضرر ثقلا جسيما وعبأ كبيرا لا يستطيع في كثير من الحالات اثباته. ولذلك قضت بعض الاتفاقيات في موضوع الضرر الناتج عن التلوث أو الاضرار الأخرى بسبب استعمال الطاقة النووية أو مواد الزيوت (الهيدروكاربور) على الخصوص بوجود مسؤولية مبنية على تحقق الضرر فقط (17) ونفس الأمر في كثير من القوانين الوطنية الجديدة (18) ومع أن أغلب الاتفاقيات التي أخذت بمبدأ المسؤولية الموضوعية في ميدان المسؤولية المدنية خففت لصالح محدث الضرر هذا المبدأ بجعل المسؤولية محددة أي محصورة في تعويض مبلغ معين فإن القوانين الوطنية التي أخذت بنفس المبدأ جعلت مع ذلك المسؤولية غير محددة أي مهما بلغت الأضرار إلا ولزم التعويض عنها أو إصلاحها بأي شكل آخر من الترضية دون ما تحديد ذلك بمبلغ معين. ومثل هذا التفصيل لا يمكن التعرض له في اتفاقية ذات طابع دولي وعالمي بل تكفي الإشارة إلى المبدأ.

17) راجع اتفاقية باريس 29 يوليوز 1960 حول المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية واتفاقية فيينا 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار النووية واتفاقية بروكسيل 17 ديسمبر 1971 حول المسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية، واتفاقية بروكسيل لسنة 1969 حول النقل البحري بواسطة السفن التجارية، واتفاقية بروكسيل 25 ماي 1962 حول مسؤولية مستثمري البواخر النووية واتفاقية 29 نوفمبر 1969 حول المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الزيوت الهيدروكاربور).

18) راجع القانون الامريكي «قانون تحسين المياه لسنة 1970» الذي يقضي بأن مالك السفينة حاملة البترول مسؤول قبل حكومة الولايات المتحدة الامريكية وقبل الغير المتضرر عن تكاليف ازالة هذا البترول وكذا التعويض عن الأضرار التي تصيب الممتلكات العقارية والشخصية وكذا الخسارة في الدخل.

3 ـ القانون الاسترالي لسنة 1960 المعدل سنة 1972 «بشأن تلوث البحار بالبترول» يقضي بأن كل من اصابه ضرر من البترول إلا وله الحق في مطالبة المسؤول بالتعويض.

4 ـ القانون النيوزيلاندي الصادر سنة 1965 بشأن البترول في المياه القابلة للملاحة يقضي بأن تكاليف التنظيف تقدر بمعرفة القاضي وتنشأ دينا في ذمة المسؤول.

5 ـ قانون سنغافورة بشأن «منع تلوث البحار» لسنة 1971 الذي يقضي بأن مسؤولية المالك مسؤولية مطلقة عن تكاليف التنظيف.

6 ـ وكذا الأمر بالنسبة لقوانين أخرى كالقانون السويدي المؤرخ في 2 يونيو 1972 وقانون السفن التجارية الإنجليزية الصادر سنة 1971 بل أن القانون اليوغسلافي الصادر في نفس التاريخ يقضي بأن مالك السفينة مسؤول عن التنظيف وعن كل الأضرار والابادات التي تصيب الثروة النباتية والحيوانية وتكون مسؤولية المالك مسؤولية مطلقة (أي موضوعية) وعن جميع الأضرار.

القانون الدولي العرفي الكلاسيكية المؤسسة على فكرة عدم المشروعية التي وردت في كثير من الأحكام القديمة (16) ولنفرض الآن أن الدول اتاحت اللجوء إلى محاكمها للمتضررين للحصول على تعويض من عمل أشخاص خاضعين لولايتها ارتكبوا تلوثا في مناطق خارج ولايتها - اعالي البحار مثلا - أي قانون سيطبقه القاضي الوطني بل انه أصبح مختصا من الناحية الشكلية ؟

وهل يعني هذا أن قانون دولة العلم هو المطبق ؟ القانون الوطني للمتضرر وإذا حدث الضرر في منطقة ولاية دولة أخرى هل يطبق القاضي قانون دولة مكان وقوع الحادث ؟.

كل هذه التساؤلات يحاول المشروع الإجابة عليها بشكل مقتضب دفعا لكل لبس وتفصيل ليس من صفة الاتفاقيات.

ولا يقضي المشروع بتقديم نص جديد للمادة 236 فقط وإنما أيضا للمادة 264 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر في البحث العلمي ويهدف من ذلك إلى توحيد الأساس القانوني لهما خصوصا وان هذه المادة الأخيرة مغايرة للأولى بالرغم من ان الموضوع واحد إذ أدخلت عوض فكرة ولاية الأشخاص الواردة في المادة 236 فكرة جنسيتهم أي انها لاتعتبر الاجانب المقيمين في الدولة وتدخل عكس ذلك الوطنيين ولو أقاموا في دولة أخرى كما أنها تثير اشكالا في حالة تعدد الجنسيات سلبا وإيجابا بالاضافة إلى أن فكرة الجنسية غير مقبولة من كل الدول وقضت بمسؤولية الدولة عن الإجراءات المخالفة للاتفاقية وهذه مسؤولية جزائية اما إذا كانت مرفوقة بالضرر فإنها تؤدى إلى التعويض وإصلاح هذا الضرر كيف يتم ذلك وطبق أي قانون ؟ لا يذكر النص ذلك.

ويجمل هذا النص بالاضافة إلى تعارضه مع المادة 236 السالفة الذكر نتائج خطيرة بالنسبة للدول الشاطئية التي لا تملك التقنيات اللازمة لمنع بحث علمي أو الموافقة عليه إذ أن أي سوء تقدير من طرفها يعرضها للتعويض عن الضرر فالأمر لا يتعلق فقط بالضرر الناتج عن أعمال البحث العلمي وإنما أيضا عن الإجراءات وهذه مسؤولية جسيمة للدولة الشاطئية ولذلك يهدف المشروع صياغة هذه المادة أيضا بنفس صياغة المادة 236.

فما هي محتويات المشروع ؟.

16) منها قضية مضيق(Corfan)كورفون سنة 1949 وقضية الباما سنة 1972.
Altama.

وقبل شرح فقراته المعتبر بديلا للمادة 236 من النص المركب الغير الرسمي للتفاوض وهي المادة الوحيدة المتعلقة بالمسؤولية وإصلاح يجدر بنا عرض ومناقشة هذه المادة على حالتها الراهنة.

لقد كان نص المادة 41 في النص الموحد الذي أصبح 44 في النص المنفتح و 236 في النص المركب يقضي بمسؤولية الدولة عن الأنشطة التي تجري داخل حدود ولا يتها أو تحت مراقبتها غير أن مثل هذه المسؤولية لم تعد مذكورة في النص المركب و بالاضافة إلى ذلك وتحت تأثير المشروع المغربي أصبح النص المركب يضم في مادته المذكورة الالتزام بإتاحة اللجوء إلى المحاكم الوطنية قصد المطالبة لديها بالحصول على التعويض أو أي شكل آخر للترضية وذلك بالنسبة لاضرار التلوث.

لكن ومع ذلك فإن النص الحالي بعد حذف أفكار واضافة أخرى أصبح ذا تركيب قانوني غير واضح من حيث مسؤولية الدولة ومسؤولية الأشخاص الطبعيين والاعتباريين الآخرين.

ذلك أن الفقرة الأولى من نص المادة 236 تقضي بمسؤولية الدول طبق قواعد القانون الدولي عن الأضرار الناتجة عن انتهاكاتها لالتزاماتها بحماية البيئة في حين أن أعمال الدول لا تؤدى كلها إلى مسؤولية طبق القانون الدولي العام وقد رأينا في بعض الاتفاقيات السابقة المسؤولية المدنية للدول وهي طبعا مسؤولية مؤسسة على القانون الخاص.

كما أن الفقرة الثانية تنتقل فجأة من مسؤولية الدولة طبق القانون الدولي إلى القول بأنه من واجب الدول إتاحة اللجوء إلى محاكمها قصد الحصول على التعويض أو أي شكل آخر من الترضية لكل ضرر بسبب تلوث ناتج عن عمل أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين لولا يتها . فما المقصود بهذه الفقرة ؟ وهل يعني هذا أن بالاضافة إلى مسؤولية الدولة طبق القانون العام هناك أيضا مسؤولية الأشخاص طبق القانون الخاص ؟ وما معنى الضرر الذي يسببه الأشخاص والذي يوجب التعويض. هل يعني ذلك أنه ليس من الضروري وجود أي انتهاك أو وجود أي خطأ بل يكفي وجود الضرر ؟.

أي الأخذ بالمسؤولية الموضوعية ؟ في حين أنه في حالة مسؤولية الدولة يجب أن يتوفر عنصر مخالفة الالتزامات أي عنصر الخطأ أي الأخذ بفكرة المسؤولية المؤسسة على الخطأ وإذا كان الأمر كذلك لماذا هذا التمييز بين الحالتين ؟.

وهل يعني هذا تراجع عما استقر عليه الأمر في بعض الاتفاقيات من وجود مسؤولية موضوعية للدولة في كثير من حالات المسؤولية المدنية و بالتالي التشبث من جديد بقواعد

ب ـ أما إذا حدث الضرر من عمل أشخاص طبيعيين أو معنويين أخرين غير الدول فانه يجب إصدار تشريعات وطنية تسمح بمقتضاها الدول للمتضررين بمقاضاة مواطنييها عن الأعمال التي سببت الضرر وذلك أمام محاكمها الوطنية وقدم هذا المشروع من طرف خمس دول أوربية هي : ألمانيا الفيدرالية و بلجيكا وفرنسا وإيرلندا وهولندا (15).

وعيب هذه المقترحات انها :

أ ـ اهتمت بالجانب المسطرى الشكلي أي بالمحاكم المختصة وأغفلت توضيح مسألة القانون الواجب التطبيق.

ب ـ اغفلت التمييز بين عمل الدولة السيادي وعملها التجاري.

ج ـ أدخلت بعض الأفكار والحالات الغامضة كفكرة الضرر المفروض أو العمل المحدث للضرر والذي تكون فيه الدولة وكأنها هي التي قامت به.

وقد هجرت أيضا هذه الاقتراحات.

وهكذا يظهر أن هذه الاقتراحات كلها وان حاولت إيجاد الحلول لبعض المشاكل فإنها لم تتوفق في كيفية التمييز بين الأعمال المحدثة للضرر وصفة مرتكبيها ولا في موضوع القانون المطبق واختصاص المحاكم و بالتالي لم تقدم الحلول العملية للمسؤولية وإصلاح الضرر بشكل تام وفعال.

فما هو البديل لكل هذه المقترحات ؟ البديل هو المشروع المقدم من المغرب في الوثيقة A/Conf 62 بتاريخ 23 أبريل 1976 والمؤيد في وقته من المجموعة العربية في أغلبها و بعض الدول الأخرى كاتيوبيا و يوغسلافيا والبيرو والاكواردور. ومدغشقر والباكستان والكامرون والسينغال والبرازيل.

محتويات المشروع المغربي في موضوع المسؤولية وإصلاح الضرر :

لقد أصبح المشروع يحمل إسم المشروع العربي وذلك بعد أن تبنته المجموعة العربية في كل من اجتماعاتها بتونس سنة 1976 والقاهرة سنة 1977 وقدم من جديد للمناقشة في الدورات التالية و بالرغم أن النص المركب الحالي أخذ بمفهوم احدى فقراته فإنه لا زال النقاش يدور حول باقي الفقرات وقد ترتب عنه تأجيل النظر فيها إلى الدورة الثامنة المقبلة.

15) الوثيقتان A/ Conf.62/ C 3/L 31, A/ Conf.62/ C 3/L 24

- لجنة أعماق البحار من طرف السوفييتي (9).

- لنفس اللجنة من طرفه و بالاشتراك مع بلغاريا وأقرانيا (10).

- لدورة كاركاس بالمؤتمر الثالث لقانون البحار من طرف كينيا (11) وعيب هذه المشاريع انها :

أ - تخرق صراحة قواعد القانون الدولي التي تقضي بأن الدول لاتسأل إلا عن أعمالها و بالتالي تجعل الدولة مسؤولة عن عمل لم تقم به.

ب - تؤدى إلى نوع من الحصانة حتى بالنسبة للأشخاص الطبيعيين العاديين وتحرم المتضررين بالتالي من اللجوء إلى مطالبتهم بالتعويض أو إصلاح الضرر طبق القانون الخاص مع ما في ذلك من سرعة في البت والتنفيذ.

ولذلك هجرت في كل من النص الموحد والمنقح والمركب.

3) اقتراح يرمي إلى مقاضاة الدولة و باقي الأشخاص المعنويين والطبيعيين التابعين لها أمام المحاكم الوطنية كلما وقع الضرر بالمنطقتين الإقليمية والاقتصادية وقدم هذا الاقتراح من طرف الهند (12).

وعيب هذا المشروع انه اهتم بالمسطرة والشكل دون اهتمامه بالموضوع و يؤدي إلى حرمان الدول من الحصانة نهائيا وهذا يتنافى مع سيادة الدول ومبادىء القانون الدولي العام بصفة عامة و بالنسبة للسفن الحربية بصفة أخص عندما تكون هي المحدثة أو المتسببة في الضرر ولذلك هجر المشروع أيضا.

4) اقتراح يرمي إلى التفريق بين عمل الدولة وعمل باقي الأفراد الطبيعيين والمعنويين الآخرين.

أ - بحيث تسأل الدولة طبق مبادىء القانون الدولي العام عن أعمالها وعن أعمال الأشخاص الآخرين إذا كان الضرر حتميا. وهذا مشروع تقدمت به كندا للمؤتمر (13) أو تسأل طبق نفس المبادىء عن أعمالها أو عندما تكون في حكم المرتكبة للعمل المحدث للضرر وهذا مشروع تقدم به الاتحاد السوفييتي بمفرده ثم مع سبع دول اشتراكية أخرى (14).

---

9) الوثيقة A/ AC 138/ SC. III/ L 32

10) الوثيقة A/ AC 138/ SC. III/ L 23

11) الوثيقة A/ Conf.62/ C 3/L 2

12) الوثيقة A/ Conf.62/ C 3/L 31

13) الوثيقة رقم A/ Conf.62/ C 3/L 17

14) الوثيقتان A/ Conf.62/ C 3/L 26, A/ Conf.62/ C 3/L 31

وهكذا قدمت ومنذ السنة الأخيرة من حياة لجنة أعماق البحار أي منذ سنة 1973 عدة اقتراحات يمكن إيجازها فيما يلي :

1) اقتراحان متشابهان احدهما من استراليا والثاني من النرويج (8) و يقضيان بأن الدول - و يعني هنا الشاطئية - تحرص على أن تكون النشاطات التي تجرى تحت ولا يتها أو مراقبتها لا تسبب ضررا للمناطق التي تعود لولا ية دول أخرى أو للبيئة البحرية لهذه الدول. وتكون مسؤولة طبق مبادىء القانون الدولي عن الأضرار تجاه الدول الأخرى.

وقد نقلت هاتان الوثيقتان الفكرة حرفيا من المبدأين رقم 21 و 22 الواردين في تصريح استكهولم لسنة 1972 المتعلقين بالمحافظة على البيئة الإنسانية بصفة عامة وذلك بعد تحويرهما ليصبحا مطبقين فقط بالنسبة للبيئة البحرية.

وعيب هاتين الوثيقتين انهما يلقيان على كاهل الدولة الشاطئية التزاما خطيرا بالمحافظة على البيئة البحرية دون أن ينصا على أي حق لها تجاه الضرر الذي يمكن أن تتعرض له من البواخر والأجهزة وغيرها. ذلك الالتزام الضخم الذي يصادف لدى أغلب الدول الشاطئية ضعف في الوسائل المادية التي تمكنها من المحافظة على سلامة المناطق الخاضعة لولا يتها و يكفي أن نشير إلى أن المياه الإقليمية المغربية تمثل تقريبا 55.000 كلم مربع وان المنطقة الاقتصادية مع هذه المياه تقارب المليون كلم مربع كما أن الوثيقتين من جهة أخرى يجعلان الدولة الشاطئية مسؤولة أيضا عن كل نشاط داخل ولا يتها أي ولو كان صادرا من جهة أجنبية أو خاضعا لمراقبتها تلك المراقبة التي اختلف كثير من الفقهاء على تفسير معناها بل واتفق الاغلب منهم على أن مفهوم غامض يؤدي إلى اللبس والارتباك.

وكل هذه الالتزامات تنبني على الاخلال بها مسؤولية الدولة الشاطئية لكن طبق مبادىء القانون الدولي أي انهم استبعدوا فكرة المسؤولية المدنية المؤسسة على القانون الخاص.

وقد كان لهاتين الوثيقتين الاثر الاكبر في تحرير النص الموحد. بل انه تضمن بالفعل الفكرة الواردة بهما كما أن النص المركب الغير الرسمي للتفاوض الحالي لا زال يحتوي على حصة مهمة من فكرة الوثيقتين المذكورتين رغم التعديلات التي أدخلت على المادة 236 من النص المذكور تحت تأثير الاقتراح المغربي والعربي.

2) اقتراحات تقضي بمسؤولية الدولة طبق مبادىء القانون الدولي العام عن جميع الأضرار الناتجة عن أعمالها أو عن أعمال الأشخاص التابعين لها. وقد قدمت هذه الاقترحات :

8) الوثيقتان : A/ AC. 138/ SC.III/ L143, A/AC. A/AC. 138/ SC. III L.
المؤرختان في 27 مارس و 19 يوليوز 1973 المقدمتان للجنة أعماق البحار من طرف استراليا والنرويج وعلى الأخص الفصل من الأولى والفصل 20 من الثانية.

بمحو اثار هذا التلوث عن طريق إصلاح الضرر ذلك الإصلاح الذي لا يتم إلا بوضع قواعد مدققة توضح المسؤولية ونوعها والضرر وكيفية إصلاحه ومن تم كانت أهمية الاقتراح المغربي الذي تبنته الدول العربية و بعض الدول الأخرى وأصبح معروفا بإسم المشروع العربي بتعديل المادتين 236 و 264 من النص المركب الغير الرسمي للتفاوض.

فما هو هذا الاقتراح ؟ قبل الجواب على ذلك يستحسن إلقاء نظرة حول الاقتراحات التي قدمت في موضوع المسؤولية وإصلاح الضرر وكيف تطورت ليدخل البعض منها في تركيب النص الحالي لترى على ضوء ذلك ما هو البديل المقدم من طرف المقترح السالف الذكر.

المقترحات السابقة حول المسؤولية وإصلاح الضرر.

إذا كان الجزء الثاني عشر من النص المركب الغير الرسمي للتفاوض والمتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث قد تحدث بتفصيل عن العقوبات التي يمكن أن يتعرض لها كل ملوث للبيئة البحرية أي فصل الجزاء المترتب عن المسؤولية الزجرية في عدة نصوص فإنه مع ذلك لم يفرد للمسؤولية المدنية إلا نصا واحدا مقتضبا في حين أن هذه الأخيرة هي أهم من الأولى إذ أن ما يهم الدولة الشاطئية أكثر هو إصلاح الضرر الناتج عن التلوث والذي يصل أحيانا إلى مبالغ ضخمة تتجاوز إمكانيات حتى الدولة نفسها وليس العقوبة النقدية كغرامة التي يمكن أن توقع على من قام بالتلوث لأن مبلغ هذه العقوبة مهما ارتفع لن يصل إلى حجم إصلاح الضرر الذي يمكن أن ينتج عن المسؤولية المدنية و يجب الاعتراف في هذا الباب إلى أنه من السهولة بمكان وضع قواعد قانونية تتعلق بالمسؤولية الزجرية لكن عندما يتعلق الأمر بالمسؤولية المدنية وإصلاح الضرر فإن وضع هذه القواعد يصبح مكتسيا لصعوبة جمة تتعلق بالاختيارات الضرورية لمبادىء هذه المسؤولية ومسطرتها فمنذ خلق لجنة الاستخدام السلمي لاعماق البحار والمحيطات وأحواضها خارج نطاق السلطة الوطنية التي دامت حياتها خمس سنوات أي لغاية 1973 حيث ورثها المؤتمر الثالث لهيئة الأمم حول قانون البحار وموضوع لمسؤولية المدنية عن التلوث والتعويض عن اضراره محط نقاش من طرف الأعضاء. وقد تعددت المحاولات لوضع قواعد لهذا الموضوع لهذا الموضوع الخطير والشائك. وتبدو صعوبته من حيث أن القواعد تنتمي إلى القانون الخاص و يجب تطبيقها في الميدان الدولي إذ أن الاكتفاء بمسؤولية الدولة طبق القانون الدولي العام لا يؤدي إلى الغاية المطلوبة وهي وضع معايير ثابتة للتعويض عن الضرر وتحديد المسؤولية التي بطبيعتها يجب أن تكون مدنية.

بالخليج العربي حيث وقعوا اتفاقا بالبحرين مؤرخا في 11 يوليوز 1972 نتج عنه تصميم دخل حيز التطبيق ابتداءا من شهر يناير 1973.

ويتضح من هذه اللوحة القانونية لما هو موجود دوليا وإقليميا ووطنيا ان الجهود تتشتت بين الوقاية من التلوث مع استعمال جميع الوسائل أحيانا حتى تلك التي تؤدى إلى إيقاد النار في الباخرة مصدر التلوث وبين إيجاد بعض القواعد الجديدة لإصلاح أضرار التلوث وقد حاولت هذه الاتفاقيات والأوفاق من جهة المحافظة على مبادىء القانون الدولي العام التي نشأت في ظل عهود كانت الدول المتقدمة هي مالكة البحار ومستغلة المواد الأولية ومستعملة كوسيلة نقل لها ولذلك كانت الرغبة في المحافظة على حرية البحر وعلى إعطاء الاختصاص لدولة العلم حتى تتمكن من حماية سفنها داخل بلدها ومن عدم تعريضها لإجراءات الدولة الشاطئية التي تهدد هذه المصالح المبنية على الحرية. ومن جهة ثانية الانصياع إلى التراجع عن بعض المبادىء القانونية التقليدية تحت ضغط مطالب الدول الشاطئية من دول العالم الثالث من جهة وضغط الحاجات الواقعية والعملية التي نشأت نتيجة التهديدات الخطيرة لهذه الدول نفسها ذات الأساطيل الضخمة لأنها أيضا تملك شواطىء يجب أن تحميها وبين هذا وذاك بدأ يطل قانون جديد للبحر يكمن من جهة في بعض المكتسبات الواضحة المتمثلة في تقليص بعض الحقوق المبنية على حماية السفن كما هو الشأن في المرور البرىء وفي اختصاص دولة العلم بعرض البحار عند التلوث والتي استقرت في نصوص تشريعية وطنية وجهوية ودولية ومن جهة ثانية في بعض الأفكار الغير الواضحة التي تضمنتها بعض النصوص دون ما تفصيل لكيفية تطبيقها عمليا ومن هذه الأفكار طريقة تطبيق فكرة المسؤولية المدنية في الميدان الدولي أي فكرة إيجاد قانون خاص يطبق على المستوى الدولي وهذه إحدى الأفكار الرئيسية التي يعتمد عليها احد المشاريع المهمة المقدمة من المغرب في المؤتمر الثالث لهيئة الأمم حول قانون البحار والتي تتعلق بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

فعندما أوصت الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة بدراسة موضوع قانون البحار أدرجت من بين توصياتها ضرورة الاهتمام بموضوع المسؤولية والتعويض عن الضرر لكن واضعي مشاريع النصوص المتعاقبة لم يعطوا لهذه التوصية ما تستحقه من عناية في حين أنها وبالنسبة للدول الشاطئية وعلى الخصوص دول العالم الثالث منها مسألة حيوية لأنها نظرا لعدم وجود الإمكانيات التقنية اللازمة لرصدها التلوث ومنعه والوقاية منه فإنها أكثر احتمالا للتعرض لإضراره ومن ثم كان من مصلحتها خصوصا وأنها ليست من أصحاب الأساطيل الضخمة ان تهتم

المذكورة واتخذ نفس الأمر بالنسبة لاتفاقية القانون الخاص لسنة 1969 حيث انبثقت عنها اتفاقية بروكسيل المؤرخة في 18 ديسمبر 1971 والمتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الضرر. واثفاقية بروكسيل المؤرخة في 17 دسمبر 1971 حول المسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية واتفاقية بروكسيل المؤرخة في 25 ماي 1962 المتعلقة بمسؤولية مستثمري البواخر النووية.

واتفاقية فيينا المؤرخة بـ 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية بالنسبة للضرر النووي. واتفاقية باريس المؤرخة في 29 يوليوز 1960 حول المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية. واتفاقية لندن لسنة 1972 حول التلوث البحري بواسطة إغراق مواد صناعية إلى غير ذلك من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع.

وإلى جانب هذه الاتفاقيات الدولية هناك أوفاق جهوية نذكر أهمها :

- اتفاق كوبنهاجن المؤرخ في 8 ديسمبر 1967 المتعلق بتطبيق أنظمة الوقاية من تلوث مياه البحر بواسطة الزيوت (الهيدروكاربور) ويتعلق ببحر البالتيك وتشارك فيه كل من الدانمارك وفنلندا والسويد والنرويج.

اتفاق بون المؤرخ في 9 يونيو 1969 ويتعلق ببحر الشمال وهو خاص بالتعاون من أجل الوقاية من التلوث بواسطة نفس المادة المذكورة سابقا.

اتفاقية هلسنكي المؤرخة في 22 مارس 1974 حول حماية البيئة البحرية في بحر البلتيك بصفة عامة.

- اتفاقية برشلونة وملحقاتها المؤرخة في 16 فبراير 1976 والمتعلقة بنفس الموضوع السابق وبالنسبة للبحر الأبيض المتوسط. وتهدف كل هذه الأوفاق والاتفاقيات الجهوية إلى الوقاية والحد من التلوث البحري وتضع قواعد مفصلة ومدققة نسبيا حول الوقاية من إحداث مراكز للمراقبة والرصد وتبادل المعلومات إلى غير ذلك من الوسائل لكنها تشير بصورة عابرة وبنصوص مبهمة إلى فكرة المسؤولية وإصلاح الضرر.

ولكن يساهم القانون باستخراج البترول من الشواطىء بدورهم في الوقاية من التلوث تفاديا منهم لكل مطالبة بإصلاح الضرر اجتمعوا بالنسبة لبحر الشمال واحدثوا تصميما للتدخل منعا للتلوث وقع في 18 نوفمبر 1971 بلندن وبمقتضاه أوجدوا ست مراكز تحتوي على الآلات التقنية اللازمة الصالحة للتدخل عند الحاجة ووقعت هذا التصميم اللجان المحلية في كل من ألمانيا هولندا النرويج أنجلترا فرنسا السويد وقد استرشدوا في تصميمهم السابق باتفاق بون لسنة 1969 المذكور أعلاه. وقد حدث أمر مشابه بالنسبة للشركات التي تعمل

ما هو موجود في القوانين الوطنية وقواعد لاثار هذه المسؤولية من دعوى وإصلاح الضرر. فإذن هناك قواعد جديدة بدأت تنشأ على انقاض القواعد الكلاسكية القديمة للقانون الدولي العام فالحرية الواسعة للبحار بدأت تتقلص واختصاص دولة العلم الذي أوجدته الدول الصناعية ذات الاساطيل العظمى لحماية مصالحها بدأ ينحصر والمسؤولية الدولية المبنية على العمل الغير المشروع. بدأت تترك المكان لمسؤولية جديدة تطابق أو تشابه على الأقل تلك المعروفة في القوانين الخاصة لمختلف الدول وكل هذا راجع للحقائق الجديدة لقانون البحر المبنية على الحاجيات العملية للأمم وعلى الأخص تلك التي تنوي حماية مصالحها الشاطئية أكثر من أساطيلها (7).

وإذا كانت فكرة الاختصاص لدولة العلم بدأت تتقلص فإن مراجعة لفكرة المرور البرىء في المياه الإقليمية بدورها بدأت تمس تحت تأثير نفس الدوافع الواقعية والعملية ذلك أن البواخر (ومنها ما أصبح اليوم ذا حمولة جسيمة 500.000 طن مثلا) تفضل السير بمحاذاة الشاطىء أي داخل المياه الإقليمية ومن شأن ذلك أن يعرض هذه الشواطىء للخطر ولذلك تدرس الآن بعض المنظمات الدولية المختصة امكانية حمل البواخر على الا بتعاد على الأقل بإثني عشر ميلا عن الشاطىء في بعض الممرات التي تحمل إمكانية حدوث الاصطدامات وهذا يعني التدخل في حرية المرور بهذه الممرات.

بل ان هناك من بين الدول من اتخذت مواقف انفرادية بإحداث مناطق للحماية تقوم فيها بمراقبة السفن وبفرض بعض قواعد الأمن عليها بل ويمنعها من السير داخل هذه المنطقة كما هو الحال بالنسبة للقانون الكندى الصادر في 26 يونيو 1970 والذي يحدث منطقة للحماية تصل مائة ميل. ولا شك ان مثل هذا القانون يمس بحق المرور البرىء المعترف به بمقتضى القانون الدولي التقليدي.

وقد تلت هذه الاتفاقيات أو سبقتها أوفاق أخرى كما هو الشأن بالنسبة لبروتوكول لندن المؤرخ في 2 نوفمبر 1973 وهو شبيه باتفاقية 1969 حول التدخل في أعالي البحار لكنه يتعلق بالتلوث بمواد أخرى غير الزيوت (الهيدروكاربور) ويمكن القول انه استكمال للاتفاقية

---

7) راجع لوتشينى Le dispositif continental de lutte contre Lochini la pollution des mers – J.D.I. 1974 p.755

وقد صدرت بناءا على الاتفاقية المذكورة (اتفاقية 1969 حول التدخل في أعالي البحار) قوانين وطنية تسمح للدولة بالتدخل في أعالي البحار يمنع التلوث أو الوقاية منه مثلا قانون 8 أبريل 1971 الإنجليزي Oil navigable water act والقانون الياباني لسنة 1970 حول الوقاية من التلوث اللذان يسمحان للدولة حتى بقنبلة السفن في أعالي البحار عند التلوث.

جهود دولية متفرقة :

في الستينات وبعد حادث طورى كانيون سنة 1967 وتدخل أنجلترا وقنبلتها لهذه الباخرة وهي توجد خارج ولايتها القانونية مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي العام (4) اهتمت المنظمات الدولية وعلى رأسها منظمة ايمكو(IMCO) بهذا الموضوع الخطير وكلفت لجنة قانونية ساهمت في أعمالها اللجنة البحرية الدولية واخرجت إلى الوجود اتفاقيتين :

أولاهما : ذات طابع قانون دولي عام وهي اتفاقية 29 نوفمبر 1969 التي تسمح للدولة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الحادث الذي يمكن أن يؤدى إلى تلوث البيئة البحرية بواسطة الهيدروكاربور وذلك باتخاذ الاجراءات الضرورية لحماية شواطئها والمصالح المرتبطة بها من التلوث (5).

ثانيهما : ذات طابع قانوني خاص وهي الصادرة في نفس التاريخ لكنها تتعلق بالمسؤولية المدنية حول الضرر الناتج عن التلوث بواسطة الزيوت (6) (الهيدروكاربور) وإذا كان هدف الأولى هو التدخل للحماية أو الوقاية أو الحد من التلوث وبشروط منها أن يكون هناك حادث بحري وأن يكون الخطر جسيما ومحققا وأن تكون الإجراءات المتخذة متناسبة مع احتمال الضرر وأن تقع مشاورات مع الجهات المعنية مع استثناء بعض البواخر كالحربية منها وعدم حصر هذه الإجراءات والاكتفاء بوصفها بالضرورية الشيء الذي يعطي الحق للدولة حتى في قنبلة الباخرة.

فإن الثانية تساهم مع مثيلاتها في ميدان الاتفاقيات على الخصوص إلى وضع قواعد للقانون الخاص على المستوى الدولي وتكون غايتها تحديد قواعد للمسؤولية المدنية على غرار

---

4) في أعالي البحار لا تخضع الباخرة إلا لقانون العلم الذي تحمله ولم تكن طورى كانيون تحمل علما انجليزيا، لكن انجلترا ادعت أنها تدخلت لتحمي شواطئها من تلوث الزيوت التي تحملها الباخرة المذكورة بعد تعرضها للحادث وان نظرية الحماية الذاتية للدولة أو قاعدة فيرجينوس Verginus لاتسمح لها للقيام بذلك ومن المعلوم أنه في وقت تدخل انجلترا لقنبلة الباخرة لم تكن هناك إلا ثلاث استثناءات تدخل على مبدأ اختصاص دولة العلم في أعالي البحار دون غيرها هذه الاستثناءات هي حق التتبع وعقود والقرصنة لكن وبدخول اتفاقية 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بتدخل الدولة في أعالي البحار عند وجود حادث يمكن أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية والسماح للدولة بأن تتدخل للوقاية من هذا التلوث أصبحت الاستثنئات أربع عوض ثلاث راجع (بالفرنسية Morin موران، تلوث البحار في مواجهة القانون الدولي مناظرة لأكاديمية القانون الدولي 1973 صفحة 289).

5) صدرت قبل هذه الاتفاقية اتفاقية دولية أخرى حول الوقاية من التلوث البحري بواسطة الزيوت (الهيدروكاربور) وذلك سنة 1954 وعدلت بمقتضى اتفاقية لندن لسنة 1962 نشرت في المغرب بمقتضى مرسوم 20 أكتوبر 1969 وتسمح هذه الاتفاقية للدولة باتخاذ بعض الإجراءات للوقاية من تلوث الشواطىء وذلك داخل حدود تصل مائة ميل بحري من الشاطىء.

6) دخلت اتفاقياتنا 29 نوفمبر 1969 معا حيز التطبيق سنة 1975.

ورب قائل يقول ان وضع مثل هذه القواعد يهدد البواخر المغربية أيضا. لكن الجواب يكمن في أن كل دولة شاطئية هي دولة علم في نفس الوقت ومن اللائق ان توازن بين المصلحتين لتفضل احداهما عن الأخرى ولا شك أن نسبة البواخر (3) لطول الشواطىء يجعلنا نفضل الدفاع عن مصالحنا كدولة شاطئية قبل أن نكون دولة علم هذا بالاضافة إلى الالتزام بالأخلاق الدولية التي تدفعنا إلى المساهمة في وضع معايير تحافظ على سلامة البيئة البحرية قبل أي اعتبار.

وقبل الحديث عن المقترح المغربي فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث في ضوء المصالح السالفة الذكر يفضل أن نناقش باختصار الوضعية القانونية والدولية بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث لأن هذه الوضعية تعتبر هي المحيط الذي على ضوئه يناقش مشاريع النصوص المقدمة للمؤتمر الثالث حول قانون البحار وبعبارة أصح أن هذه الظروف القانونية هي الشرايين التي تغذي هذا الوليد الذي سيسمى قانون البحر.

اللوحة القانونية الحالية وطنيا ودوليا للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث :

ليس هناك تشريع دولي كامل يعالج بتدقيق المرحلتين المهمتين بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث مرحلة الوقاية من التلوث ومرحلة مسح آثار التلوث وعلى الأخص تعويض الضرر الحاصل عنه.

وكل ما هناك محاولات متفرقة على المستوى الرسمي الحكومي وأخرى على المستوى الغير الرسمي الخاص كما سنرى وامام هذا الفراغ القانوني يقع اللجوء إلى مبادىء القانون الدولي العام التي أصبحت غير ذات فعالية لمواجهة هذه التهديدات الخطيرة للبيئة البحرية ولسبب كل ما سلف قامت بعض الدول باتخاذ اتجاهات قانونية فردية خرقت بها أحيانا مبادىء القانون المذكور المتبعة.

3) عدد البواخر المغربية وصل سنة 1977 إلى 53 باخرة يملكها 17 مجهز وحمولتها الصافية 313.287 طن وهي محملة بـ 510.540 طن ولا تمثل مساهمة أسطولنا المغربي في التجارة الخارجية إلا بنسبة 15٪ من مجموع الأطنان (إذ كان مجموع الأطنان سنة 1978 بالنسبة للتجارة الخارجية بالنسبة للنقل بجميع أشكاله 30.279.800 طن في حين كانت القدرة السنوية للنقل بأسطولنا لا تتجاوز 4.547.000 طن).

وتدفع فيه الوديان والانهر وهي تحمل من بعيد نفايات الإنسان والمصنع وكثيرا من المواد الكيماوية المضرة وتصب فيه سنويا البواخر حاملات البترول 300.000 طن من نفاياتها نتيجة غسل وتنظيف خزاناتها بصورة عمدية أو شبه عمدية لأنه لا توجد من بين الموانىء الكبيرة في البحر الأبيض المتوسط البالغة أربعة عشر ميناءاً إلا خمسة مجهزة بالالات اللازمة لمعالجة المنفايات. في حين أن الثاني أي المحيط هو بدوره ليس بعيدا عن هذا المشكل ويكفي أن يرجع المهتم إلى ما كتب من مشاهدات من طرف الباخرة (راء) التي غادرت اسفي لاستكشاف المحيط تتعلق بالكميات الضخمة من نفايات البترول العائمة فوق سطحه نتيجة ما تصبه سنويا البواخر ناقلات البترول والذي يقارب الستة ملايين طن من أجل غسل خزاناتها بعد التفريغ ويحدث ذلك أحيانا بالقرب من شواطىء المحيط المغربية إذ القاعدة ان تسير السفن بمحاذاة الشاطىء عوض استعمال اعالي البحار وبالأمس القريب تم إغراق حوالي 500 طن من البوتاسيوم في مياه جزر الأسور التي وان كانت تبعد بحوالي 1700 كلم عن المغرب فإن التيارات البحرية تجعل وصول هذه المادة لشواطئنا ليس بالأمر المستبعد وإذا كان هذا هو التلويث اليومي والعادي للبحر والمحيط فإن الكوارث المفاجئة كتلك التي وقعت سنة 1967 بواسطة الباخرة طورى كانيون وتلك التي وقعت مؤخرا بواسطة الباخرة أموكوكاديس (2) في الشواطىء الفرنسية والإنجليزية تجعلنا نتوقع ونحن الدولة المفتوحة في أغلب حدودها على البحر ونحن الدولة الواقعة على المضيق المتعدد المواصلات بواسطة بواخر مختلفة الأحجام تعرضنا لأخطار تلوث تتجاوز الخيال أحيانا في اضرارها (قدرت اضرار اموكوكاديس بأكثر من مليار دولار).

ونظرا لكوننا دولة لم تصل بعد إلى الحصول على التجهيزات اللازمة لرصد التلوث والوقاية منه - وهذا ما يفسر عدم وجود تقارير دقيقة عن التلوث بالشواطىء بخلاف الأمر بالنسبة للتلوث الداخلي ولبعض الأنهر والوديان - فإن مصلحة المغرب تتطلب أن يقع الاهتمام أكثر بكيفية تحديد المسؤولية وإصلاح الضرر عند وقوع هذا التلوث ولا شك أن الاهتمام بهذا الجانب يحمل في نفس الوقت اهتماما بالوقاية منه لأن الملوث يضع في حساباته ما يمكن أن يتعرض له من جزاء مدني أو زجري كلما لوثت المياه البحرية وبالتالي يتخذ الاحتياطات الضرورية واللازمة لمنع وقوعه.

2) بالإضافة إلى حوادث أخرى متعددة كحادث حاملة البترول (100.000 طن من البترول) Olympic Bravery سنة 1976 بالشواطىء الفرنسية وقبلها السفن Peter Maersk. Pacific – Flory, Allegro, Chaumont, وغيرهم كثيرون.

الموقف المغربي في المؤتمر الثالث لهيئة الأمم المتحدة حول قانون البحار بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية

ادريس الضحاك

معهد الدراسات القضائية

لماذا الاهتمام المغربي بهذا الموضوع ؟

ينطلق المغرب في اهتمامه بهذا الموضوع من زاويتين اثنتين، المحافظة من جهة على مصالحه الخاصة كدولة شاطئية مهمة والمساهمة من أجل الإنسانية جمعاء في الحفاظ على الثروات البحرية الحية منها على الخصوص لأنها المستقبل الغذائي الضروري للإنسان وهذا الاهتمام الوطني والدولي بموضوع حيوي وخطير كموضوع المحافظة على البيئة البحرية من التلوث هو الذي حمله على تخطي مجرد الاحساس بالخطر الذي أصبح متفقا عليه دوليا إلى اقتراح وسائل قانونية أكثر واقعية وعملية لدفع خطر تلويث البيئة أو لمسح آثاره والكل يعرف أن المغرب بطول سواحله الشاطئية التي تقارب 2500 كيلومتر و بموقعه الجغرافي على البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي و بمركزه الحساس على البوغاز يعتبر أغنى بلدان الشمال الإفريقي بحريا ولكن وفي نفس الوقت أكثرها عرضة لكوارث التلوث ولا حاجة لتفصيل كل ما يجرى ويمكن أن يجرى في البحر والمحيط من أنواع شتى ومخاطر متعددة للتلوث بل تكفي الإشارة إلى وضعية الأول كبحر شبه مغلق لاتتجدد مياهه إلا على رأس كل ثمانين سنة في حين تزداد ملوحة مياهه بالتبخر ويصب فيه 300 مليون ساكن على شواطئه جميع نفاياته

1) نظرا لتفاقم خطر تهديد البيئة بصفة عامة طالب بعض القانونيين بأن ينص في الدساتير على حق الإنسان في بيئة سليمة وينبني على ذلك أن هذا الحق الدستوري يعطي لكل إنسان أو جمعية إمكانية اللجوء إلى القضاء لطلب توقيف كل ما من شأنه أن يعرض البيئة للخطر وهو ما بدأ بالفعل يحصل في بعض ولايات أمريكا.

ومن جهة أخرى، لا يخفى أن انشغالات المغرب في الميدان البحري مختلفة وتهم عددا من قطاعات الإدارة العمومية وكذا شبه العمومية والخاصة، سواء فيما يخص المصيدة، والثروات المعدنية، والملاحة والطاقة، والدفاع الوطني وحماية البيئة. فضلا عن كون هذا الميدان يؤدي بنا إلى الالتقاء بدول أخرى ذات مصالح ومطامح مشروعة. ومن أجل هذا شارك المغرب بصفة فعالة في المؤتمرات الدولية حول قانون البحار. ولقد ساهم الجامعيون إلى جانب المتمرسين في شرح مواقفنا وفي المفاوضات من أجل بناء نظام جديد للبحار.

ولقد عبر المغرب حديثا عن عزيمته من أجل جعل البحار التي تغطي ثلثي مساحة الكرة الأرضية عاملا للسلم والتقارب بين الشعوب. وهكذا قال صاحب الجلالة الحسن الثاني نصره الله لاتحاد البرلمانات الإفريقية :

«حري بنا أن نتحدث عن الحق في استعمال البحار لأنه من غير المعقول بل مما يبعث على الضيق أن يرى المرء دولا كبيرة وليست لديها إمكانيات زراعية ولا صناعية، وتعيش حاليا وسط القارة الإفريقية في ظروف صعبة وقاسية تواجهها صعوبات في التموين وصعوبات في النقل لأنها بعيدة عن البحر بآلاف الكيلومترات».

ومتمنياتنا الصادقة أن تتمكن هذه الندوة، عن طريق تقييم أحسن الحقائق، من تنمية التعاون الجهوي على أسس سليمة.

وفعلا لقد لعبت كلية الحقوق دور الرائد بفتحها المناقشة حول الملف المغربي لقانون البحار، وانني مقتنع بأن أعمالكم ستكشف عن مجالات جديدة للبحث العلمي مكملة لما سبق تحقيقه، ستتطلب تحريات وندوات أخرى وخاصة فيما يتعلق بقانون النقل والتأمينات البحرية في انتظار وجود مراكز للبحث متخصصة ودائمة.

سيداتي، سادتي :

هذه هي الأفكار التمهيدية التي أردت إلا أن أشارككم بها ولم يبق لي إلا أن أوجه لكم متمنياتي الحارة بالنجاح لندوتكم.

ندوة حول موضوع «المغرب وقانون البحار»
من 8 إلى 10 مارس 1979

خطاب الافتتاح للسيد عبد اللطيف بن عبد الجليل
رئيس جامعة محمد الخامس

سيداتي، سادتي :

ان جامعة محمد الخامس مصممة على إنعاش البحث العلمي الوطني في سبيل تنمية بلدنا في الميدان الثقافي والاقتصادي والاجتماعي. ولقد كان بود السيد الوزير الأول أن يترأس افتتاح أعمالكم وذلك لتشجيع هذه التظاهرة العلمية الهامة، وهو مقتنع بالمهمة التي يجب أن تضطلع بها الجامعة، ولكن نظرا لمهامه المتعددة، فقد تعذر عن الحضور بيننا هذا الصباح.

سيداتي، سادتي :

يسعدني أن أفتتح اليوم هذه الندوة حول «المغرب وقانون البحار» التي بادرت بتنظيمها كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية.

وان هذه التظاهرة العلمية لتبين الاتجاهات التي نريد أن نطبع بها بحثنا الجامعي، الذي يجب أن ينكب على المشاكل الجد ملموسة والجد حيوية بالنسبة لحياتنا. وهذا يتأتى باشتراك المتمرسين والخبراء الذين يواجهون هذه المشاكل يوميا من زاوية اتخاذ القرارات. والجامعة هي المكان ذو الامتياز حيث يمكن أن تجري هذه المناقشة الهامة في جو من الاطمئنان ومطبوع بالموضوعية. كما أنها تمنح مناسبة لوقفة تمكن الجامعي والمتمرس من اختبار حالة تأملاتهما وكذا أعمالهما. وانه لتمرين ملائم بالأساس، لأنه عمل حياة وحيوية.

SOMMAIRE

(Etude en Langue Arabe)

الفهـــــــــــرس

صفحة

المجلة المغربية للقانون والسياسة والاقتصاد

تصدرها كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالرباط

المدير : عبد العزيز بن جلون

الإدارة والتحرير :

صندوق البريد 721. شارع الأمم المتحدة - الرباط - أگدال

الاشتراك :

المغرب : 30 درهما

الخارج : 45 درهما

اشتراك خاص بالطلبة : 20 درهما

كيفية الاداء :

تدفع قيمة الاشتراك في الحساب البريدي رقم 45634 - كلية العلوم القانونية والاقتصادية - صندوق البريد رقم 721 - الرباط - أگدال.

العـــدد 6 - يونيـــه 1979

المجلة المغربية للقانون والسياسة والاقتصاد

مجلة تصدرها مرتين فى السنة كلية العلـــوم القانونيـــة والاقتصاديـــة والاجتمـــاعيـــــة بالربـــاط