

**CONFERENCE DE PRESSE DE LA COALITION DES
SYNDICATS DE LA DIRECTION GENERALE DES AFFAIRES
MARITIMES ET PORTUAIRES (DGAMP)**

Jeudi 24 avril 2014

Camarades Agents des Affaires Maritimes et Portuaires,

Chers amis journalistes,

Avant tout propos, je voudrais vous remercier au nom de tous les syndicats et leurs membres qui ont effectué massivement le déplacement à cette conférence de presse de ce jour jeudi, 24 avril 2014 à la Base des Affaires Maritimes et Portuaires de Treichville.

En effet, votre venue à ce lieu dénote de l'intérêt que vous portez aux activités maritimes et portuaires et particulièrement à ce qui se passe à la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), structure sous tutelle du Ministère des Transports.

Permettez-moi de présenter les Secrétaires Généraux assis à cette table de séance.

Ce sont :

- pour le SYNAFMAR, le CDT. BIO François ;
- pour la Coordination, le S/C KOUA Ekian Daniel ;
- Pour le Collectif, le S/C KOKORA Kacou ;
- Pour l'UGAMP, le S/C TEH Fulgence ;
- Pour le FAMP, le LT. GOULIZAN BI BAH Euloge ;
- Pour le SYSTEM, le SGT, DELESS TEMOHIN;
- Pour le RESAMP, le SGT. KRIZO ;
- Pour le H2o, le SGT.GOORE Edgard.

De quoi s'agit-il ?

Le jeudi, 17 avril 2014, nous, syndicats de la DGAMP, avons été informés de la prise du Décret n°2014-181 du 10 avril 2014 portant dévolution au Ministre de la Défense, de compétences en matière de sécurité maritime et fluvio-lagunaire.

L'article 1 dudit décret stipule que les compétences en matière de sécurité maritime ci-après énumérées, précédemment exercées par le Ministre des Transports, sont dévolues au Ministre de la Défense (CF. copie du Décret). Il s'agit des compétences suivantes :

- la sécurité de la navigation et des transports maritimes, lacustres, fluvio-lagunaires et de plaisance ;
- la sécurité à bord des navires et des plates-formes offshore en liaison avec les services concernés ;
- la sécurité portuaire ;
- la surveillance des eaux maritimes, fluvio-lagunaires et des installations portuaires ;
- la police de la navigation dans les eaux maritimes, lacustres et fluvio-lagunaires sous juridiction nationale et la police balnéaire ;
- la protection et la sûreté des approches maritimes ;

- la coordination des opérations de recherche, d'assistance et de sauvetage dans les eaux sous juridiction nationale ;
- la participation à la coordination régionale des activités de garde-côtière ;
- la conception et la mise en œuvre du plan de réquisition des moyens de transport maritime, lacustres et fluvio-lagunaires en cas de crise.

Avant de donner notre position, il nous importe de présenter les Affaires Maritimes et Portuaires au travers de ses missions et attributions (I), et les impacts négatifs de ce décret du point de vue social, économique et diplomatique(II).

I- PRESENTATION DE L'ADMINISTRATION MARITIME

1. Historique

Deux grandes périodes allant de 1960 à 1991 et de 1991 à 2004 ont marqué l'évolution de l'Administration Maritime.

Dès l'indépendance de la Côte d'Ivoire, la politique maritime mise en place par le Président HOUPHOUET Boigny s'est appuyé sur deux piliers clés, à savoir la création du Port d'Abidjan par le décret n°60-85 du 10 Février 1960 et la création de la Direction de la Marine Marchande par le décret n°60-353 du 02 novembre 1960 au sein du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

La Direction de la Marine Marchande a subi une réforme en 1991 qui a abouti à son éclatement en deux directions techniques, à savoir la Direction des Affaires Maritimes et Portuaires (DAMP) et la Direction des Transports Maritimes Fluvio-Lagunaires et de la Plaisance(DTMFLP), conformément au décret n°91-61 du 20 Février 1991, portant organisation du Ministère de l'Equipeement, des Travaux Publics et des Transports.

Finalement, les deux directions techniques ont été réunifiées en une Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires par Décret n° 2004-07 du 07 Janvier 2004 portant organisation du Ministère d'Etat, Ministère des Transports.

2. Missions et Attributions de la DGAMP

▪ Les concepts de sécurité et de défense

Avant de donner les missions et attributions de la DGAMP, il importe de faire la démarcation entre le concept de sécurité et celui de Défense.

Selon le Document de stratégie nationale de réforme du secteur de la sécurité, élaboré par le Conseil National de la Sécurité, la Sécurité concerne l'ensemble des menaces et des risques non liés explicitement à des agressions militaires ; par exemple les problèmes de sécurité alimentaire, de pollution, des accidents de la circulation, de banditisme, de terrorisme, de cybercriminalité, etc.

Par contre, la Défense a pour objet d'assurer l'intégrité du territoire et la protection des populations contre les agressions armées.

Il ressort en définitive que la sécurité est une mission purement civile alors que la Défense est une mission militaire.

1. Les missions et attributions de l'Administration Maritime

En vertu du décret n°2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, l'Administration Maritime est chargée de trois missions fondamentales :

- La conduite de la politique des transports maritimes ;
- La gestion de la sécurité maritime (mission civile) ;
Elle consiste pour l'Administration Maritime à administrer des mesures en vue de protéger la vie humaine à bord (inspection du travail maritime), assurer la prévention des accidents des navires, des engins de navigation fluvio-lagunaire et de plaisance et à protéger les baigneurs contre les risques de noyade.
- La participation à la sûreté maritime.
 - La sûreté maritime désigne la prévention et la lutte contre la criminalité maritime, notamment les vols à main armée sur les navires, la pêche illicite, l'immigration clandestine, etc.
 - Pour résoudre cette question au niveau international, l'Organisation Maritime International (OMI) a adopté le Code International de sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). L'Administration Maritime est l'Autorité désignée par le Gouvernement pour l'application dudit code, notamment par la certification des ports aux normes du Code ISPS, l'approbation des plans de sûreté des navires et des installations portuaires, la délivrance des certificats de sûreté, etc.

Ainsi, les missions de sécurité maritime sont comparables au niveau terrestre aux missions de sécurité routière exercées concomitamment par l'Office de la Sécurité Routière (OSER), la Société Ivoirienne de Contrôle Automobile (SICTA) et la Police Nationale, chacun dans son domaine de compétence. Elles sont comparables au niveau aérien aux missions de sécurité et de sûreté exercées par l'Autorité Nationale de l'Aviation civile (ANAC).

Si dans d'autres secteurs aussi sensibles des transports, ces missions sont exercées par des institutions civiles, pourquoi faut-il que dans le domaine des transports maritimes, ces missions soient dévolues à la Défense ?

Cela va sans dire que le transfert des compétences de l'Administration Maritime à la Défense aura des impacts négatifs sur le plan juridique, économique, administratif et diplomatique.

II- LES IMPACTS NEGATIFS

1. Sur le plan juridique

- Violation de la loi portant Code de la Marine marchande et de la loi relative à la pêche
Le transfert des missions de sécurité à bord des navires à la Défense signifie que désormais des militaires armés auront droit à monter à bord des navires pour y effectuer des contrôles administratifs (Contrôle par l'Etat du pavillon et contrôle par l'Etat du port). Cette disposition du décret est contraire à la **loi n°61-349 du 09 novembre 1961 portant Code de la Marine Marchande.**

En effet, en vertu de l'article 13 dudit Code, sont habilités à effectuer des contrôles techniques sur les navires, les Inspecteurs Techniques des Navires ou tout autre fonctionnaire habilité à cet effet. Or, les militaires n'ont pas le statut de fonctionnaire. Dès lors, ils ne sauraient valablement accomplir cette mission.

Par ailleurs, en vertu des conventions internationales de l'OMI, du Mémorandum d'Entente de contrôle des navires par l'Etat du Port en Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja), les Inspecteurs Techniques des navires sont nommés par les Administrations Maritimes après formation dans lesdites institutions.

En outre, le décret du 10 avril 2014 a transféré uniquement au Ministère de la Défense les missions de surveillance des eaux maritimes. Ce faisant, les militaires deviennent les seuls agents verbalisateurs en matière de navigation et de pêche. Or, la loi portant Code de la Marine Marchande en son article 150, et la loi n°86-478 du 1^{er} juillet 1986, relative à la pêche, en son article 24, ont prévu une liste d'agents verbalisateurs, parmi lesquels les agents des Affaires Maritimes et Portuaires.

La violation de la loi portant Code de la Marine Marchande constitue une remise en question du principe du parallélisme des formes, principe général de droit.

▪ Contradiction avec le décret portant sur l'action de l'Etat en mer

L'action de l'Etat en mer recouvre les missions de surveillance des eaux maritimes, la protection et la sûreté des approches maritimes, la coordination des opérations de recherche, d'assistance et de sauvetage dans les eaux sous juridiction nationale, la participation à la coordination régionale des activités de garde-côtière.

La Côte d'Ivoire qui est en pleine réforme sur cette question a pris le décret n°2014-30 du 03 février 2014 portant organisation et coordination de l'Action de l'Etat en Mer, qui en son article 3, a déterminé les administrations majeures intervenant dans le domaine de l'Action de l'Etat en Mer, à savoir :

- les Forces armées
- la Police Nationale
- les Douanes ivoiriennes
- les Affaires Maritimes et Portuaires (Administration Maritime)
- l'Office Nationale de la Protection civile
- le Centre Ivoirien Anti-Pollution
- la Direction de l'aquaculture et des pêches
- les Directions des Ports d'Abidjan et de San Pedro.

Or, le décret du 10 avril 2014 donne l'exclusivité de ces missions au Ministère de la Défense et dans une certaine mesure au Ministère de la Sécurité et ignore les autres acteurs majeurs, dont l'Administration Maritime.

Dans ces conditions, le nouveau décret sur l'action de l'Etat en mer, remis en question par le décret du 10 avril 2014 portant transfert de compétences au Ministère de la Défense, pourrait être d'application difficile.

2. Sur le plan économique

L'application du décret du 10 avril 2014 aura des répercussions négatives sur le plan économique, au moment, où SEM le Président de la République Alassane Ouattara s'évertue à redorer le blason de la Côte d'Ivoire sur le plan international.

- La sécurité des engins de navigation lagunaire, de plaisance et la police balnéaire

Le transfert des missions de sécurité des engins de navigation lagunaire et de plaisance au Ministère de la Défense signifie que désormais les militaires armés seront autorisés à monter à bord des tines et pinasses, des bateaux bus, des pirogues et des engins de plaisance pour effectuer des contrôles administratifs.

Dans cette même logique, désormais, les militaires armés feraient des patrouilles sur les plages ivoiriennes pour surveiller les baigneurs et les touristes.

L'application de ce décret aura pour conséquences d'effrayer les opérateurs économiques et les touristes et de provoquer la réticence des investisseurs potentiels.

- La remise en question de la certification des ports ivoiriens au Code ISPS

L'OMI et les Garde-côtes américains sont réfractaires à la coopération avec les Forces armées sur les questions de sûreté maritime dans le cadre de l'application du Code ISPS. Les ports ivoiriens sont dans un processus très avancé pour être sur la liste blanche des Garde-côtes américains. L'application de ce décret pourrait mettre à mal ce processus et par conséquent entraîner une baisse drastique du trafic maritime.

3. Sur le plan administratif

Au regard de tout ce qui précède, l'on s'interroge sur les réelles motivations du transfert au Ministère de la Défense de questions relevant du Ministère des Transports, et qui font partie des compétences spécifiques de l'Administration Maritime.

Il est bon de savoir que l'Administration Maritime, composée aujourd'hui de près de 800 agents a acquis au fil du temps une expertise avérée en faisant former son personnel à l'Ecole Nationale d'Administration (ENA), à l'Antenne de la Fonction Publique, à l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) et dans les grandes écoles maritimes mondiales (France, Suède, Japon, Malte, Corée du Sud, Australie, Italie, etc.).

Le transfert des compétences de cette administration au Ministère de la Défense va entraîner l'oisiveté des agents, payés à ne rien faire, et risque de conduire à son démantèlement.

4. Sur le plan diplomatique

- La remise en question des acquis de la coopération maritime

Le Gouvernement ivoirien a développé depuis l'indépendance un système de coopération maritime bilatéral et multilatéral avec les structures spécialisées du système des Nations Unies en charge des questions maritimes.

Par exemple, l'OMI qui est la structure mère sur le plan international en matière de sécurité maritime, a financé la mise en place du Centre de Recherche et de Sauvetage Maritimes, situé à Marcory Anoumabo, à hauteur de **UN MILLIARD FCFA**.

Sur les questions de développement maritime, ces institutions et les pays tels que les Etats Unis d'Amérique, le Japon, le Canada et l'Allemagne qui ont une grande tradition maritime, préfèrent coopérer avec des autorités civiles et non des autorités militaires.

En conséquence, la Côte d'Ivoire pourrait perdre le bénéfice de l'aide extérieure des partenaires maritimes traditionnels au développement, en cas de transfert des compétences des Affaires Maritimes au Ministère de la Défense.

Plus grave, la montée à bord de militaires armés en vue d'effectuer des contrôles de routine risque de provoquer des incidents diplomatiques.

Il convient d'ajouter qu'à la faveur des Etats Généraux de la mer qui a eu lieu en septembre 2011, une politique maritime de 30 ans a été définie. Les résolutions furent nombreuses, entre autres, l'adoption d'un nouveau code maritime, le renforcement des équipements de sécurité et de sûreté maritimes, la création d'une compagnie maritime nationale. Après 3 années écoulées, alors que nous nous attendions à l'adoption du projet de loi portant Code Maritime en cette année 2014, grande fut notre surprise de constater avec amertume ce coup de poignard qui vient nous déposséder de nos missions.

Face à cette situation inacceptable, l'ensemble des syndicats de la DGAMP dénonce avec la dernière énergie cette forfaiture qui n'est pas favorable à l'émergence du secteur maritime de notre pays, lequel constitue plus de 90% des échanges commerciaux.

Position

Par conséquent, nous nous réservons le droit de mener les actions suivantes :

- **la saisine de la Chambre Administrative de la Cour Suprême à l'effet d'annuler purement et simplement ce décret qui viole les Conventions Internationales et la loi n°61-349 du 09 novembre 1961 portant Code de la Marine Marchande et met en péril le secteur économique maritime ;**
- **la saisine du Bureau régional de l'Organisation Maritime Internationale et du Secrétariat Général de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, tous deux basés à Abidjan ;**
- **la rédaction de courriers de protestation à adresser à Monsieur le Premier Ministre, au Ministre des Transports et à toutes les institutions nationales et diplomatiques.**

Conclusion :

Les Bureaux Exécutifs des Syndicats de la DGAMP tiennent pour responsable le Cabinet du Ministre des Transports qui n'a fait aucun effort pour mettre en œuvre les résolutions des Etats Généraux de la Mer. Nous osons espérer que la Côte d'Ivoire qui se veut un Etat de droit, saura à travers ses juridictions faire triompher le droit. Je vous remercie de votre aimable attention.