

***LES ACTIVITES MARITIMES ENTRE
L'ACCORD D'ASSOCIATION AVEC L'UNION EUROPEENNE
ET LA LEGISLATION MARITIME ALGERIENNE***

KENTACHE Rachid
Doctorant LADMAR
Faculté de droit, Université d'ORAN.

Le 22/04/2002, l'Union Européenne et l'Algérie signaient un accord d'association suite aux recommandations issues du bilan du partenariat euro-méditerranéen tenu les 27 et 28/11/1995¹.

Cet accord qui remplace ceux signés les 6 et 18/05/1976 et 02/07/1976 à Bruxelles entre la CEE et l'Algérie², est entré en vigueur en septembre 2005, et se fixe pour principaux objectifs dans son article premier de :

- fournir un cadre approprié au dialogue politique entre les Parties afin de permettre le renforcement de leurs relations et de leur coopération dans tous les domaines qu'elles estimeront pertinents ;
- **développer les échanges**, assurer l'essor des **relations économiques** et sociales **équilibrées** entre les Parties, et fixer les conditions de **libéralisation** progressive des échanges de biens, de services et de capitaux ;
- favoriser les échanges humains ..
- **encourager l'intégration maghrébine** en favorisant les échanges et la coopération au sein de l'ensemble maghrébin, et entre celui-ci et la Communauté européenne et ses Etats membres ;
- promouvoir la **coopération** dans les domaines économique, social, culturel et financier.

¹ Présidence de la conférence euro méditerranéenne des ministres de affaires étrangères, Etat d'avancement du partenariat euro méditerranéen. Marseille, Novembre 2000. (www.senat.fr).

² Décret n° 76-201 du 29/12/1976 portant ratification d'accords conclus avec la communauté économique européenne. JO n° 4 du 12/01/1977, p 34. (www.joradp.dz).

Les négociations de l'accord d'association ont débuté en 1996, et il est important de souligner, que d'une manière générale, les conditions dans lesquelles se négocie un traité international sont déterminantes pour sa réussite, son exécution avec facilité, et la concrétisation de ses objectifs les plus importants.

Lors des négociations de l'accord d'association, les conditions de départ pour les parties étaient les suivantes :

1- Pour l'Union Européenne :

- Construction de l'UE suite au traité de Maastricht ;
- Architecte du partenariat euro-méditerranéen (Processus de Barcelone) ;
- Architecte d'une politique intégrée et durable des activités maritimes.
- Maitrise technologique et avant-gardiste dans le développement durable ³.

2- Pour l'Algérie :

- Instabilité politique , difficultés économiques après une décennie d'insécurité , et surtout besoin pressant de sortir de l'isolement politique international des années 1990 ;
- Modification de la législation dont celle relative aux activités maritimes et portuaires , conséquemment aux réformes intervenues dans des conditions d'instabilité ;
- Absence de politique maritime et de vision intégrée des activités .

Dans ces conditions de négociations diamétralement opposées , l'accord d'association entre l'Union Européenne et l'Algérie , peut il réaliser ses objectifs , en particulier économiques , d'une manière **équilibrée** ?

La réponse à cette question est fournie par l'analyse de l'accord d'association et de son interaction avec la législation maritime algérienne , cinq (05) années après son entrée en vigueur ⁴.

³ Plus values confortant le rang de puissance économique , à exporter éventuellement pour conquérir d'autres marchés.

⁴ Les articles 15 et 37 fixent respectivement pour les échanges des biens et services , une période de cinq (05) années pour l'examen et l'évaluation de la situation .

I- Analyse de l'accord d'association :

S'articulant autour de IX titres et 110 articles , l'accord signé le 22/04/2002 , comprend six (06) annexes , sept (07) protocoles , ainsi que les déclarations des parties .

Dans ses titres II et III , IV et V qui abordent des aspects liés aux activités maritimes , l'accord d'association , traite respectivement de la libre circulation des marchandises , du commerce des services , des paiements et de la circulation des capitaux , ainsi que de la coopération économique dans différents domaines .

-- Libre circulation des marchandises :

Pour la libre circulation des marchandises , classées en produits industriels , produits agricoles , produits de la pêche , et produits agricoles transformés , l'article 6 fixe pour objectif , l'instauration progressive pendant une période de douze (12) années , d'une zone de libre-échange entre la Communauté et l'Algérie , et ce conformément aux dispositions de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 , et aussi à d'autres accords multilatéraux sur le commerce de marchandises ⁵ annexés à l'accord instituant l'organisation mondiale du commerce (OMC) .

-- Commerce des services :

Quant au commerce des services , l'article 30 renvoie aux traitement auxquels sont tenus la Communauté et ses états membres dans le cadre de l'accord général sur le commerce des services (AGCS).

L'Algérie quant à elle , réserve aux prestataires de services européens un traitement non moins favorable que celui accordé aux prestataires de services de pays tiers ⁶ .

L'article 34 tout en excluant des prestations de services , les transports aériens , fluviaux et terrestres , ainsi que le cabotage maritime national , fixe les conditions d'établissement de compagnies maritimes , de libéralisation et d'exploitation des activités de transport maritime , y

⁵ Il s'agit d'accords touchant des questions particulières et sensibles comme l'agriculture , les mesures sanitaires et phytosanitaires , les mesures antidumping , les subventions et mesures conservatoires etc..

⁶ Les articles 31 , 32 et 33 classent respectivement les prestations , en transfrontalières , par une présence commerciale ou bien par une présence temporaire de personnes physiques .

compris le transport multimodal comprenant une partie maritime , sur les territoires des parties , conditions qui ne doivent pas être moins favorables que celles accordées aux propres compagnies ou à celles de pays tiers si elles sont plus favorables ⁷.

D'autre part , tout en s'engageant à appliquer le principe du libre accès au marché et au trafic international sur une base commerciale , les parties s'attachent à l'application de leurs législations nationales en ce qui concerne les privilèges et droit du pavillon national dans les activités de cabotage national , de sauvetage , de remorquage et de pilotage .

En ce qui concerne l'accès aux ports , aux infrastructures et aux services maritimes auxiliaires de ces ports , les parties s'engagent à réserver un traitement national aux navires de marchandises et de passagers battant pavillons des parties ou exploités par leurs ressortissants ou leurs sociétés.

Enfin dans son alinéa 6 , l'article 34 revient sur les conditions d'accès aux activités exclues des prestations de services (transports aériens , fluviaux , terrestres et cabotage maritime national) , en ouvrant une porte à des arrangements spécifiques à négocier après l'entrée en vigueur de l'accord d'association .

-- Paiements et libre circulation des capitaux :

Dans l'article 38, les parties s'engagent à autoriser dans une monnaie librement convertible , tous les paiements relatifs aux transactions courantes .

La libre circulation des capitaux , traitée dans les articles 39 et 40 , concerne les investissements directs en Algérie , ainsi que la liquidation et le rapatriement du produit de ces investissements , effectués par des sociétés constituées conformément à la législation (de droit Algérien) .

D'autre part , cette libre circulation des capitaux n'empêche pas les parties de prendre des mesures restrictives de durée limitée , pour remédier aux difficultés en matière de balance des paiements .

⁷ Ces activités ne sont pas limitées et comprennent entre autres , la commercialisation , la vente , l'achat et l'utilisation pour le compte de clients ou compte propre de services de transport maritime et services connexes , la préparation de documents de transports et documents douaniers , la fourniture d'informations commerciales , la conclusion d'accords commerciaux avec des partenaires locaux y compris la participation au capital et recrutement de personnels , la représentation des compagnies et organisation des escales , la prise en charge des cargaisons etc.

-- Coopération économique :

La coopération se fixe pour objectif à l'article 47 , de soutenir l'Algérie en vue de son développement économique et social durable , tout en fixant des priorités à l'article 48 , comme par exemple de privilégier les domaines subissant des contraintes ou affectés par la libéralisation des échanges , de rapprocher les économies des parties et des secteurs à forte croissance , d'encourager l'intégration maghrébine , ou enfin la préservation de l'environnement .

Elle se réalise par le dialogue , les échanges d'informations , le conseil et la formation , les actions conjointes , l'assistance technique , administrative et réglementaire , le soutien au partenariat et à l'investissement direct etc.

La coopération économique prend plusieurs formes dont quelques unes touchent les activités maritimes :

- coopération régionale ⁸ .
- coopération en matière d'environnement (énergie , transports , pollution etc.) ,
- coopération industrielle (industrie navale par exemple) ,
- coopération en matière d'agriculture et de pêche (gestion des ressources halieutiques) ,
- coopération en matière de transports (modernisation et gestion des ports ..) ,
- coopération dans le domaine de l'énergie et des mines (exploration minière en mer etc.)
- coopération douanière ,

De l'analyse des titres II , III , IV et V de l'accord d'association touchant les différentes activités maritimes , on retiendra qu'il vise à une **plus grande , plus libre et plus vaste circulation des marchandises** , qui se fait essentiellement par voie maritime ; aussi à une **libéralisation des services** liés au transport maritime , sur la base d'un traitement équivalent à celui réservé aux pays tiers ou au traitement national , tout en préservant certaines activités (navigation

⁸ Elle revient sur l'intégration maghrébine à travers différents domaines de coopération dont la mise en œuvre de programmes et de politiques communs ou harmonisés.

fluviale , cabotage maritime national , remorquage , sauvetage et pilotage) ; et bien entendu à **une plus grande coopération économique** dans des secteurs comme l'industrie navale , les ports , la pêche etc..

II- Interaction avec la législation maritime algérienne :

Laissant temporairement en vigueur la législation française au lendemain de l'indépendance , l'Algérie a au fur et à mesure mis en place son propre arsenal législatif et réglementaire dans les années 1960 et 1970 , consacrant ainsi le monopole de l'Etat sur l'économie , le commerce international et le secteur maritime .

Ainsi l'année 1976 a donc vu naître le code maritime algérien , qui sera revu avec d'autres textes réglementaires à la faveur des réformes de libéralisation entreprises à la fin des années 1990⁹.

-- Une libéralisation contrôlée :

Cette libéralisation et levée du monopole de l'Etat sur le commerce international et aussi sur l'exercice des activités maritimes , reste toutefois assortie d'un contrôle exercé par les autorités publiques compétentes , pour diverses raisons (sécuritaires , financières , structurelles etc..) .

Pour les activités à caractère maritime , le contrôle de l'Etat s'exerce sous différentes formes . D'abord en subordonnant l'exercice de certaines activités au régime de la concession , à l'obtention d'un agrément ou d'une autorisation¹⁰ , mais aussi en conditionnant l'obtention du précieux document à la possession de la nationalité algérienne par les personnes physiques et à l'exercice de l'activité par une personne morale de droit algérien ayant son siège principal en Algérie , ou bien à travers un contrôle financier ou détention de parts du capital , par des personnes physiques de nationalité algérienne , ou morales de droit algérien¹¹ .

⁹ BOUKHATMI Fatima , les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien . Revue DMF , n° 610 , Décembre 2000 .

¹⁰ C'est le cas du transport maritime (concession) , des activités auxiliaires (agrément) , des activités portuaires (concession) , de la pêche et de l'aquaculture (respectivement autorisation et concession) , de l'exploitation de l'énergie et des mines en mer (concession) .

¹¹ Art 28 du Code maritime algérien pour les conditions de nationalité algérienne du navire et donc de son exploitation , ou bien l'article 11 du décret exécutif 09-183 du 12 mai 2009 concernant l'exercice des activités auxiliaires (JO 31 du 24 mai 2009) qui fixe la participation du capital algérien à un minimum de 40 % .

L'Etat s'est aussi doté d'autres mécanismes coercitifs pour exercer son contrôle sur les activités touchant les secteurs maritimes . Il a ainsi mis en place des conditions de suspension et de retrait des concessions , agréments ou autorisations , en cas de baisse de la demande sur le marché ou bien de faute . Il exerce également son contrôle en fixant les grilles d'honoraires , ou bien à travers une mainmise et tutelle sur les conseils de discipline pour certaines activités libérales , soumises en principe à la liberté contractuelle , et supposées être subordonnées à un conseil de l'ordre (c'est le cas des experts maritimes et des commissionnaires en douanes) . Le contrôle s'exerce aussi par l'obligation de tenir le ministre concerné informé de tout changement , ou bien également à travers des polices spéciales (portuaire , de pêche , minière etc.) .

Un autre aspect du contrôle consiste en une limitation du champ d'exercice de certaines activités ¹². C'est le cas du commissionnaire de transport dont les activités se limitent au transport terrestre , et aussi le cas des activités portuaires (remorquage , manutention et acconage) , où en plus de limiter le nombre de concessionnaires , l'Etat intervient à travers la police portuaire pour superviser et fixer les différents moyens humains et matériels à mettre en œuvre dans le déroulement quotidien des opérations commerciales , donnant l'impression d'intégrer de facto sous sa tutelle et dans son organigramme , les différents concessionnaires intervenant au port .

-- Le nécessaire toilettage de la législation maritime algérienne :

D'autre part , et indépendamment de la bonne volonté de l'Etat de libéraliser l'exercice des activités maritimes , tout en gardant une marge de contrôle sur celles-ci , nous retenons que la législation maritime algérienne comporte un certains nombre de contradictions (inutiles) , la rendant parfois inadaptée à faire face d'une manière efficace à l'environnement juridique international avec lequel elle interagit .

Nous citerons comme exemples , la possession **préalable** de la qualité d'armateur au regard des conditions d'exploitation commerciale d'un navire (art 572 du CMA) , soit en tant que propriétaire (art 28 du CMA) ou bien affréteur (art 649 du CMA) , ou bien l'existence simultanées de différents régimes de responsabilité pour les auxiliaires de transport (responsabilité

¹² Voir le commissionnaire de transport , Revue Le Phare , n° 84 , Avril 2006 , ainsi que le Décret exécutif 02-01 du 26/01/2002 portant règlement général d'exploitation et de sécurité des ports (JO n° 01 du 06/01/2002).

pour faute et objective) , ou enfin les conditions d'exercice des activités d'experts , actuaires , commissaires aux avaries et experts dispatcheurs (soumises à agrément) qui nécessitent une meilleure harmonisation .

Le secteur portuaire est quant à lui soumis à un régime de fonctionnement à plusieurs vitesses ¹³. Il est sensé être géré **exclusivement** par les **autorités portuaires** sous tutelle de l'Etat (art 891 du CMA) , qui ne sont toujours pas installées . Le texte d'application qui a suivi , a donné des compétences importantes à ces nouvelles autorités portuaires (EPIC) , sans pour autant abroger le texte d'application précédent qui ne confère pas les mêmes attributions aux **entreprises portuaires** toujours en charge de la gestion des ports commerciaux et de pêche . Dans la pratique il y a eu prises de décisions allant à contre sens du CMA et des attributions des différentes autorités . Nous citerons comme exemples , la création parallèle d'une société de gestion des ports pétroliers (STH , filiale de Sonatrach) , l'octroi de la gestion de certains ports commerciaux à des sociétés étrangères (ports d'Alger , de Bejaïa et de Djendjen) , les ports de pêche qui relèvent de l'autorité des entreprises portuaires , prennent leur indépendance organique et s'affranchissent de ces dernières , ou bien l'octroi d'une concession d'exploitation de service de remorquage à la société STH , bien que l'attribution soit conférée aux autorités portuaires et non aux entreprises portuaires .

Ces quelques exemples indiquent à quel point il est urgent d'intervenir sur certains textes pour faciliter l'exercice de certaines activités , soit dans un cadre interne indépendamment de toute convention internationale , ou bien dans le cadre de l'interaction avec l'accord d'association au titre de la coopération ¹⁴.

Dans le cas de l'accord d'association , en plus de la coopération étroite et effective entre les parties , au plan juridique , cette interaction se traduit par l'application du principe de

¹³ Voir le DE 99-199 du 18/08/1999 fixant le statut-type de l'autorité portuaire (JO n° 57 du 22/08/1999) , le DE 06-139 du 15/04/2006 (JO n° 24 du 16/04/2006) modifié par le DE 08-363 du 08/11/2008 fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de remorquage de manutention et d'acconage dans les ports (JO n° 64 du 17/11/2008) , le décret 82-281 du 14/08/1982 portant création des entreprises portuaires .

¹⁴ Extrait du programme Europaid , Modernisation du droit des transports en Algérie , Actualisation des lois cadre de transport , programme d'appui au secteur des transports . Revue Africaines des affaires Maritimes et des Transports n° 1. Juillet 2009.

supériorité de la convention internationale au droit interne , et à ce titre , le droit interne s'enrichit en intégrant dans son dispositif les principes et dispositions de la convention .

Il faut toutefois relever que compte tenu du caractère stratégique de certaines activités maritimes , de l'importance de certaines corporations professionnelles pour l'économie algérienne , qui repose principalement sur les échanges par voie maritime , et à la lumière des réaménagements restrictifs introduits dans certains textes réglementaires , la perspective de l'application du principe de supériorité de la convention internationale sur le droit interne , visant à une plus grande libéralisation des secteurs maritimes , par la suppression de conditions d'exercice contraignantes , s'éloigne de plus en plus pour le moment .

Il s'agit notamment de :

- **Transport maritime sous pavillon algérien** (Il est propriété de l'Etat et l'Algérie n'est pas prête à perdre le contrôle des compagnies maritimes et aussi de la petite part de marché qu'elle a dans le transport maritime au profit de sociétés étrangères) ,
- **Activités auxiliaires** (particulièrement les consignataires de marchandises par lesquels transite tout le commerce international algérien) ,
- **Commissionnaire en douane** ¹⁵(cette corporation contrôle la conduite en douane de tout le commerce international algérien) ,
- **Activités commerciales portuaires** (reçoivent et traitent toutes les marchandises)
- **Pêche et aquaculture** (elles font l'objet d'une attention particulière de la part de l'Etat qui œuvre pour atteindre une indépendance et autosuffisance alimentaire) ,
- **Energies renouvelables** (secteur appelé à devenir stratégique et remplacer celui des hydrocarbures à long terme . A ce titre l'Union Européenne et les pays du Maghreb ont signé en Juin 2010 une convention pour la vente d'énergie solaire à produire dans les prochaines années dans les pays du Maghreb) .

¹⁵ DE 99-197 du 16/08/1999 Fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire en douane. (JO N° 56 du 18 Août 1999).

En l'Etat actuel de la législation maritime algérienne , et compte tenu de contraintes introduites dans certains textes d'application **après l'entrée en vigueur** de l'accord d'association ¹⁶ , qui lui vise une plus grande **libéralisation des échanges** , il est difficile d'imaginer l'interaction permettant d'aller vers une réalisation des objectifs liés aux différentes activités du monde maritime que se fixe l'accord d'association .

Dans cette optique, la législation maritime algérienne gagnerait à être revue . D'abord pour lever les différentes contradictions qu'elle comporte , ensuite pour intégrer des activités maritimes inexistantes dans les milieux professionnels algériens , élargissant ainsi le champ d'application de l'accord d'association , et aussi réglementer des activités exercées sans cadre juridique approprié .

Pour les nouvelles activités nous citerons :

- Le NVOCC
- Les sociétés de gestion de navires (pour les flottes de pêche dans l'indivision exemple).
- Le groupage et dégroupage
- Le lamanage
- Le ship-planner
- Le Vetting
- Activités de conseil

Pour les activités sans cadre juridique approprié ou nécessitant des correctifs , nous citerons :

- **Le transport par canalisations en mer** (à réglementer et à intégrer à la loi sur les hydrocarbures au même titre que le transport par canalisation par voir terrestre),

¹⁶ Il s'agit principalement : **Pour le transports maritime** : DE 02-261 du 17/08/2002 modifiant et complétant le DE n° 2000-81 du 9 avril 2000 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime (JO n° 56 du 18/08/2002) + DE 08-57 du 13/02/2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime (JO n° 9 du 24/02/2008) . **Pour les auxiliaires** : DE 01-286 du 24/09/2001 (JO n° 56 du 30/09/2001) abrogé par le DE 09-183 du 12/05/2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime (JO n° 31 du 24/05/2009) . **Pour le secteur portuaire** : DE 06-139 du 15/04/2006 (JO n° 24 du 16/04/2006) modifié par le DE 08-363 du 08/11/2008 fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de remorquage de manutention et d'acconage dans les ports (JO n° 64 du 17/11/2008) .

- **Le transitaire** (qui exerce son activité en dehors de tout cadre réglementaire),
- **Agents consignataires** (régime de responsabilité à revoir),
- **Experts , actuaires , commissaires aux avaries et experts dispatcheurs** (harmoniser les conditions d'exercice pour ces professions , particulièrement pour la nationalité),
- **Commissionnaire de transport** (élargir son domaine d'intervention),
- **Activités portuaires** (réduire l'intervention abusive de la police portuaire),
- **Gestion portuaire** (revoir toute la politique de gestion portuaire),

Conclusions :

Au terme de cinq (05) années d'application de l'accord d'association entre l'Union Européenne et l'Algérie , les parties ont procédé à partir du premier semestre de l'année 2010 à l'évaluation de leur partenariat ¹⁷.

Le rendez-vous de 2010 a toutefois été précédé par la publication en date du 03/11/2009 d'un rapport d'évaluation de l'état d'exécution de l'accord d'association Algérie-UE , élaboré par des consultants et financé par l'UE au bénéfice du ministère du commerce de l'Algérie ¹⁸.

De cette évaluation qui porte essentiellement sur les échanges de marchandises , il ressort que :

--Le partenariat entre l'Union Européenne et l'Algérie n'a pas produit les effets escomptés, particulièrement l'augmentation des IDE européens (surtout hors hydrocarbures) et des exportations hors hydrocarbures de l'Algérie.

¹⁷ Déclaration de l'Algérie , 5^{ème} session du Conseil d'association Algérie- Union européenne (Luxembourg, le 15 juin 2010) .

¹⁸ Programme MEDA II de l'union européenne pour les pays du sud & sud est de la méditerranée , Evaluation de l'état d'exécution de l'accord d'association Algérie-UE , Rapport final , (Alger le 03 novembre 2009) .

--Une insuffisance du transfert technologique vers l'Algérie , et ce malgré les programmes d'aides (Programme Indicatif National 2007-2010 amputé de 43 millions d'euros) consentis par l'UE .

--L'existence de multiples difficultés et obstacles que rencontrent les exportateurs algériens (particulièrement pour les produits de la pêche) .

--Une forte croissance des exportations européennes conséquemment au démantèlement tarifaire qui s'opère en Algérie , comparativement aux exportations hors hydrocarbures algériennes qui restent faibles et à faible valeur ajoutée (entre 2005 et 2011, l'UE a exporté pour près de 100 milliards de dollars de biens et services vers l'Algérie , contre 5 milliards de dollars d'exportations algériennes hors hydrocarbures vers le marché européen)¹⁹ .

--Le commerce des services n'a pas fait l'objet d'évaluation . Il fera l'objet d'une négociation ultérieure suite à une éventuelle accession de l'Algérie à l'OMC , appuyée par l'Union Européenne .

Pour la partie Européenne, l'Algérie n'a pas mené les réformes structurelles nécessaires pour tirer profit des bienfaits de l'accord d'association .

Pour l'Algérie, l'UE a beaucoup plus profité des échanges commerciaux (favorables aux entreprises exportatrices européennes) et n'a pas manifesté un grand enthousiasme dans l'investissement , qui aurait élargi le champ du partenariat , permis un transfert technologique parallèlement à une mise à niveau des entreprises algériennes , et permis de compenser le cout des importations par une hausse des exportations hors hydrocarbures .

Comme mesures prises , l'Algérie a procédé en Septembre 2010 au gel du démantèlement tarifaire prévu par l'accord d'association pour l'année 2017 , réalisant ainsi un gain de plus de 150 millions de dollars à la fin 2011 selon une évaluation des douanes algériennes .

Les parties ont tenu pendant deux ans , plusieurs rounds de négociations , qui se sont terminés le 23/08/2012 par un accord de révision du calendrier de démantèlement tarifaire , reporté de trois (03) ans à l'année 2020 au lieu de 2017 , avec prise d'effet à partir du 01/09 /2012 , selon un communiqué du ministère algérien des affaires étrangères²⁰ .

¹⁹ Hocine Lemriben , Démantèlement tarifaire avec l'UE : L'Algérie découvre le bilan désastreux de sa politique , (in El Watan , quotidien national , édition du 26 Avril 2012) .

²⁰ F.A/ Agences , Accord sur la révision de calendrier tarifaire entre Alger et l'UE , Pas de démantèlement avant 2020 , In « Liberté » , quotidien national d'information , n° 6083 du Vendredi 24 Samedi 25 Aout 2012 page 7 .

Il est cependant important de souligner que ce partenariat entre l'Algérie et l'union Européenne ne s'est pas développé d'une manière équilibrée pour les raisons suivantes :

-- Qu'il lie deux parties de très inégales importances sur le plan économique . Le PNB de l'UE est nettement supérieur à celui de l'Algérie qui représente un très faible pourcentage du commerce extérieur européen (autour de 1,5 %) , alors que l'UE représente environ 55 % du commerce extérieur de l'Algérie .

--Ce partenariat se fixe des objectifs très diversifiés et ambitieux par rapport aux réalités institutionnelles et économiques des parties . Il s'étend même aux sphères politique et culturelle , avec des risques de divergences de vues de l'évolution globale de l'accord .

--Existence de divergence des priorités pour les parties . Tandis que l'Algérie attendait une coopération importante pour sa mise à niveau dans tous les domaines , l'UE accordait plus d'importance à l'élargissement des marchés pour ses biens et services (marché algérien et maghrébin) et le rapatriement de ses bénéfices au lieu de consentir des investissements .

D'autre part, il est impératif pour l'Algérie de prendre certaines mesures au niveau interne pour meilleure mise à jour et mise à niveau de sa situation . Ces mesures pourraient être :

1- Injecter une plus grande souplesse dans son économie pour une meilleure interaction au niveau international .

2- Mise en place d'une véritable politique maritime intégrant tous les secteurs .

3- Revoir le dispositif législatif et réglementaire maritime en vue de sa mise à niveau , son harmonisation et sa cohérence avec la politique maritime à mettre en place , et cela indépendamment de tout accord international . (ex : suppression des multiples dispositions contradictoires) .

4- Mener une réflexion pour réviser d'une manière plus réaliste , et réorienter d'un commun accord avec l'UE , les objectifs du partenariat , dans le sens de la coopération pour la mise à niveau de l'Algérie , qui une fois réalisée , permettrait ensuite de passer dans de bonnes conditions , à une plus grande libéralisation des échanges des biens et des services .

5- Réévaluation de la situation géostratégique internationale pour de bien cerner les priorités et les intérêts extérieurs de l'Algérie, identifier et diversifier les partenaires avec lesquels ils peuvent se réaliser, avec le développement pour objectif, tout en visant une meilleure fluidité des biens et services au niveau national, à l'échelle régionale (maghrébine et méditerranéenne) et continentale.

A ce niveau il est important de prendre compte les éléments suivants :

-- Le rôle grandissant de la Chine sur le continent africain et en Algérie, dont certaines réalisations s'inscrivent directement dans les projets du NEPAD (projets portuaires, autoroutiers et ferroviaires, avec 95 % du commerce africain qui se fait par voie maritime et fluviale), et qui n'ont pas bénéficié d'une attention de la part du G 8 dont la moitié des membres sont membres de l'UE.

-- la signature d'accords avec des pays arabes dont les IDE sont très importants en Algérie et qui sont appelés à s'étendre aux secteurs maritimes.

-- les perspectives de partenariat avec des pays émergents.

-- les négociations d'adhésion de l'Algérie à l'OMC.

-- la nouvelle situation géopolitique suite aux différents soulèvements dans certains pays du Maghreb et ailleurs (printemps arabe).

-- les perspectives de l'éventuel règlement de la question du Sahara occidental, qui permettrait un élargissement et développement important de l'exercice des activités maritimes.

Pour citer cet article :

Rachid KHENTACHE, « Les activités maritimes entre l'accord d'association avec l'union européenne et la législation maritime algérienne », Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume I/ N°01, année 2014 (PP 39-52).