

NB : document écrit transmis par l'auteur de l'intervention, sous sa seule responsabilité

**COLLOQUE DU SENAT FRANÇAIS : LES RELATIONS
FRANCO- CHYPRIOTES, ENJEUX ET PERSPECTIVES
(Paris 2 décembre 2004)**

La coopération maritime franco - chypriote

Intervention de M. Anthony A. MADELLA
Département de la marine marchande, ministère des Communications et des
Travaux publics de la République de Chypre*

Monsieur le Président du Sénat français,
Monsieur le Président du groupe sénatorial France - Chypre
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Ambassadeurs de France et de Chypre,
Mesdames, messieurs les Parlementaires,
Mesdames, messieurs,

Je suis particulièrement honoré et heureux d'être ici parmi vous aujourd'hui en tant qu'intervenant et représentant de l'Administration Maritime chypriote. Je voudrais tout d'abord au nom de notre Ministère et de notre Département remercier et féliciter les organisateurs de ce Colloque et tout particulièrement le Sénat français pour son initiative d'organiser cette manifestation qui a pour but d'effectuer en commun un passage en revue des relations bilatérales de nos pays dans divers secteurs. Il m'incombe donc de vous présenter le thème de la *coopération maritime*, un thème qui présente un intérêt particulier pour nos pays respectifs.

Sur le plan historique, les premières relations maritimes franco-chypriotes se situent au Moyen Age entre les 12^e et 15^e siècles lorsque Chypre en tant que royaume Franc des Lusignan (1192 -1489) possédait une place importante au carrefour des trois continents, disposant d'un centre commercial important, celui du port de Famagouste dans lequel fonctionnait un consulat marseillais, voire même un tribunal spécialisé dans le contentieux maritime, la "*Cour de la chaîne*". Pendant la période de la domination turque (1571- 1878), notamment les 18^e et 19^e siècles, Chypre a été maintenue comme l'un des centres commerciaux les plus importants de la région et de l'espace européen au sens large, avec l'installation au port de Larnaka d'une importante colonie française de commerçants et armateurs et les escales régulières à partir de 1847 et jusque au milieu des années 1930 des navires de la fameuse compagnie maritime française des *Messageries Maritimes* .

Dans son histoire contemporaine, Chypre a reconnu dès 1963 l'importance politique, économique et sociale du secteur maritime. Les Gouvernements successifs de la République de Chypre, appliquant une politique adéquate, et en dépit des sérieux problèmes politiques existants, ont réussi à créer un centre maritime précurseur d'intérêts communautaires (substantiellement chypriotes, grecs et allemands), en combinant un Registre maritime d'un pavillon souverain et compétitif, et une industrie maritime développée, avec un savoir-faire particulier dans le domaine de la gérance (gestion) de navires.

* Administrateur Maritime A', Chef de la Section des Affaires juridiques et communautaires.

Objectivement, le passage en revue de la coopération maritime franco-chypriote comprend deux aspects : (a) la coopération dans le secteur de *l'industrie portuaire*, (b) la coopération dans le domaine de la *marine marchande*, c'est-à-dire traitant des thèmes qui émanent principalement de l'existence du Registre maritime chypriote et d'un nombre important de navires sous pavillon chypriote.

Dans le secteur portuaire, la coopération bilatérale correspondante a été consolidée depuis quelques années déjà (à partir de la fin des années 1970), puisque l'Autorité Portuaire Chypriote (la *Cyprus Ports Authority*) en tant qu'organisme semi-étatique agissant sous la tutelle de notre ministère a développé des liens importants de coopération avec l'espace français. Brièvement nous mentionnons le fait que six lignes de navigation liaient les ports français aux ports chypriotes. Depuis de nombreuses années des cadres de la *Cyprus Ports Authority* participent régulièrement au programme éducatif pour l'administration, l'organisation et le fonctionnement des ports, organisé par le Port Autonome du Havre. Le Gouvernement français a dans tous les cas pris en charge les dépenses pour ces participations. Notons également que notre ministère et la *Cyprus Ports Authority* ont une très bonne coopération avec les autorités maritimes françaises sur des thèmes des *réseaux transeuropéens de transports* actuellement débattus et promus par l'Union européenne, comme ceux des *corridors prioritaires de transport* et des *autoroutes de la mer* en Méditerranée.

En revanche, la coopération bilatérale dans le domaine de la marine marchande est récente, inaugurée et institutionnalisée à partir de l'an 2000, en raison du processus de l'entrée de Chypre dans l'Union européenne. C'est de ce type de coopération dont il est question dans notre présentation. Quels sont donc ses enjeux et perspectives ?

PREMIERE PARTIE : LES ENJEUX

Ces enjeux ont pour source une réalité concrète, qui s'exprime de la manière suivante :

- La flotte de commerce chypriote occupe le 7^{ème} rang mondial avec 1200 navires d'un tonnage brut de 22 millions. La flotte chypriote représente 4% de la flotte mondiale, et 16% de la flotte de l'UE. Les propriétaires français de navires ont parfois fait usage du Registre de navires chypriotes, mais de manière limitée. Le pavillon chypriote est souvent utilisé par les armateurs français, qui affrètent des navires chypriotes.
- Selon les statistiques officielles françaises, il y a environ 1700 escales par an de navires chypriotes dans les ports métropolitains français (sur un total annuel de 78 000 visites de navires de toutes nationalités). La flotte chypriote semble occuper le 7^e rang parmi les différentes flottes, pour la desserte du commerce des importations et exportations françaises par mer, transportant ainsi environ 13 millions de tonnes de marchandises par an. Les autorités françaises inspectent en moyenne par an 80 navires chypriotes dans les ports de l'hexagone.
- Le secteur chypriote de gérance de navires (*shipmanagement*) offre des services de gérance technique et de gérance des équipages à 1800 navires d'un tonnage brut de 29 millions (plus de 50% de ces navires battent pavillon communautaire). L'utilisation de ce secteur par les armateurs français semble être très limitée.

Aux stades initiaux, durant la décennie de 1970, l'image que présentait la marine marchande chypriote dans l'espace français était négative. Des incidents fréquents de navires chypriotes dans des ports français dont les standards de sécurité, les conditions de travail et d'existence des gens de mer étaient sous normes, ont eu pour résultat la consolidation de cette image : l'image négative du pavillon chypriote dans l'espace français, en tant que "pavillon de complaisance", a subsisté durant des années, bien que notre Gouvernement ait commencé à prendre des mesures vers la fin des années 1970. Jusqu'à récemment, la France avait une image erronée des données réelles de la marine marchande chypriote, une attitude méfiante vis-à-vis de Chypre pour le secteur en question. Pour la France, Chypre constituait substantiellement une "situation maritime inconnue", une "*terra maritima incognita*".

La méfiance française a continué également pendant les négociations pour l'adhésion de Chypre à l'Union européenne, lesquelles ont coïncidé avec l'accident tragique en décembre 1999 du pétrolier "ERIKA", sous pavillon maltais sur les côtes de la France. La critique du Gouvernement français et de la presse française contre les registres de libre immatriculation et en particulier contre Chypre, a rendu les choses plus difficiles pour notre pays. Le Gouvernement français insistait afin que la Commission européenne devienne encore plus exigeante vis-à-vis de tous les pays candidats en matière de sécurité maritime. Avec ces données, l'effort de réchauffement (re lancement) des relations franco-chypriotes dans le domaine de la marine marchande a été fait par une initiative chypriote en février 2000, lorsque notre pays a soumis par voie diplomatique au Gouvernement français une proposition pour la constitution d'un *Comité mixte franco-chypriote en matière de marine marchande*, axé sur la discussion de thèmes de sécurité maritime. Notre initiative a été saluée par le Gouvernement français et elle a reçu une dimension politique au niveau le plus élevé lors de la visite officielle du Président de la République de Chypre, Glafcos Clerides à Paris en mars 2000 et des discussions qu'il a eu avec le Président Jacques Chirac. Notre proposition a eu pour résultat la réunion pour la première fois à Paris en juin de la même année de la *1ère Rencontre bilatérale maritime franco-chypriote* de nos Administrations, posant ainsi les bases solides d'une coopération fructueuse et institutionnalisée. Le réchauffement des nos relations bilatérales dans ce domaine précis, fut aussi obtenu grâce à une série d'importantes initiatives de soutien lancées par la France : le 12 avril 2000, le ministère français des Affaires étrangères a soumis à notre Gouvernement une proposition de conclusion d'un *Accord Maritime bilatéral*, actuellement en étude. Un rôle important dans ces efforts est également attribué aux visites continues à Chypre durant la période 2001-2003 de Sénateurs et de Députés français comme par exemple de M. A. Rouvière, L. Le Pennek, M. Ligot, Chr. Philip, lesquels lors des rencontres avec notre Administration maritime se tenaient informés des efforts chypriotes d'alignement à l'acquis communautaire, en particulier dans le domaine de la sécurité maritime. Les rapports correspondants qui ont été rédigés et soumis par lesdits Parlementaires-Rapporteurs au pouvoir législatif français, enregistrent avec impartialité et précision l'image réelle des efforts chypriotes d'harmonisation.

Examinons ainsi brièvement les deux nouveaux défis formés pendant la période 2000-2001 et qui constituent substantiellement le noyau de la coopération maritime franco-chypriote.

(a) La réalité chypriote : nouvelle politique de sécurité maritime

La nouvelle politique du Gouvernement chypriote pendant ces dernières années a pour axe principal la revalorisation qualitative de la flotte chypriote afin qu'elle puisse faire face avec succès aux difficiles données internationales d'aujourd'hui, aux grands défis de l'industrie maritime contemporaine et aux défis de

l'harmonisation avec l'acquis communautaire. Tous ces éléments de la nouvelle politique chypriote de sécurité maritime, ont été essentiellement enregistrés dans les rapports parlementaires des Sénateurs et des Députés français qui ont visité Chypre ces dernières années.

Dans cette direction, le Gouvernement chypriote a modernisé entièrement la législation qui régleme la marine marchande grâce à la ratification de toutes les conventions maritimes internationales actuellement en vigueur, et à l'adoption des directives et règlements de l'UE (ces quatre dernières années environ 50 actes législatifs d'harmonisation ont été adoptés dans notre secteur). Parallèlement, ont été appliqués des critères plus sévères pour l'immatriculation et le maintien des navires au Registre maritime chypriote, les inspections des navires chypriotes effectuées par notre Administration ont augmenté, et un contrôle efficace des sociétés de classification reconnues par Chypre conformément à la directive communautaire 94/57/CE a commencé à s'exercer. En plus le Gouvernement chypriote a adopté une série de mesures spécifiques en vue de renforcer la *capacité administrative* de ses autorités maritimes, mesures qui se sont avérées réussies, en changeant vers le mieux l'image du pavillon chypriote : citons à cet égard le renforcement substantiel du Département de la marine marchande avec du personnel scientifique et de soutien ; l'extension du réseau mondial d'*Inspecteurs de Navires Chypriotes* qui siègent dans divers ports de l'étranger (ce réseau compte actuellement 43 Inspecteurs, couvrant 29 ports dans 17 pays, y compris la France) ; l'informatisation de notre Département effectuée par la société française d'informatique de réputation mondiale *Bull* ; la certification de notre Administration selon la norme de management de la qualité ISO 9001 : 2000 .

Toutes ces mesures ont eu pour résultat la diminution importante tant des immobilisations de navires chypriotes dans les ports des Etats-Unis et d'Europe, que des accidents maritimes. Nous constatons donc une tendance au fléchissement du taux d'immobilisation des navires chypriotes dans les ports des pays membres du *Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port (Mémorandum de Paris)* (dont Chypre est un membre coopérant) : en 1998 au début des négociations pour l'adhésion à l'UE, ce taux d'immobilisation des navires chypriotes après inspection était de 18,4%, pour atteindre 7,6% en 2003. Indicatif de la revalorisation qualitative des navires chypriotes constitue le fait que durant ces treize dernières années, les côtes du territoire français n'ont subi aucune pollution sérieuse dommageable provenant de navires chypriotes.

(b) *Consolidation et institutionnalisation de la coopération maritime franco-chypriote*

La coopération de nos pays dans le domaine de la marine marchande est désormais consolidée et institutionnalisée dans le cadre des *Rencontres bilatérales maritimes franco-chypriotes* de nos Administrations inaugurées pour première fois en juin 2000 et qui ont continué en 2001 et en 2004 (la 3eme Rencontre a eu lieu à Paris au mois de juin dernier). Les résultats de ces Rencontres sont très positifs, et un nombre d'importantes actions communes ont été convenues, parmi lesquelles les plus remarquables sont les suivantes : *Institutionnalisation de procédures pour traiter des cas des marins abandonnés avec la perspective de l'adoption future d'un mémorandum entre les deux Administrations maritimes; Coopération dans le domaine de l'inspection des navires ; Extension de la coopération maritime franco-chypriote dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale(OMI), de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), et du Partenariat Euro-Méditerranéen (EUROMED) ; Prestation d'assistance technique - échange de savoir-faire.* Important est également le fait que dans le cadre de cette coopération bilatérale désormais institutionnalisée, la

France a pris conscience de la présence à Chypre d'une importante communauté maritime (notamment dans le secteur de la gérance de navires) d'un haut niveau professionnel fortement engagée dans la recherche de l'excellence et de la qualité.

DEUXIEME PARTIE : LES PERSPECTIVES

L'avenir du secteur maritime chypriote est inhérent à l'entrée de Chypre dans la grande famille européenne. Notre adhésion à l'UE offre des grandes perspectives au secteur maritime puisque la compétitivité de Chypre en tant que Registre maritime et en tant que base pour les activités internationales des sociétés de gérance de navires devrait être renforcée. Chypre désormais dans l'UE a l'occasion de promouvoir les avantages qu'elle offre en tant que centre maritime entièrement modernisé et qualitativement revalorisé, en créant des meilleurs accès de communication dans des grands marchés maritimes de l'Europe.

Chypre avec sa grande flotte marchande ambitionne de jouer un rôle primordial dans le façonnement de la politique maritime communautaire. Notre pays constitue désormais l'extrême pointe orientale de l'Europe et en raison de ses liens étroits avec les divers Etats de la Méditerranée orientale il peut constituer le pont de communication ainsi que la prolongation de la politique et des intérêts de l'UE avec les divers pays voisins. Concernant la politique communautaire de sécurité maritime, Chypre grâce à son adhésion et en tant que membre du Mémorandum de Paris sera rendue le "Gendarme" de la politique de l'UE en Méditerranée orientale en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin.

L'entrée de Chypre dans l'Union européenne crée également les perspectives pour la levée des restrictions maritimes imposées par la Turquie depuis 1987 et illégales selon le droit international et communautaire à son encontre. Ces restrictions interdisent aux navires chypriotes mais aussi aux navires sous pavillon étranger (lorsque ces derniers font précédemment escale dans un port chypriote, ou lorsque leur gérance ou propriété a un lien avec la République de Chypre, y compris des navires communautaires) de desservir les ports turcs (*embargo*). Cette question qui est préjudiciable aux intérêts chypriotes et communautaires est directement liée à l'entrée de la Turquie dans l'Union européenne, mais aussi à la très importante question de la reconnaissance de la République de Chypre par ledit pays voisin, candidat à l'adhésion. La levée de l'embargo turc créera de nouvelles perspectives pour une croissance plus poussée du secteur maritime chypriote et communautaire. L'UE suit de très près cette question, expressément mentionnée dans les *Rapports réguliers sur les progrès réalisés par la Turquie sur la voie de l'adhésion* que la Commission européenne publie depuis 1998. A ce titre, remarquable est le fait que les deux derniers *Rapports réguliers de 2003 et 2004* appellent la Turquie à lever l'embargo.

C'est dans ce cadre général et de nouveaux défis que surgissent des perspectives nouvelles pour notre coopération maritime bilatérale. Sans aucun doute, ces perspectives sont inhérentes aux priorités et sensibilités de la politique maritime française. Sous cet angle Chypre comprend les inquiétudes françaises et européennes en matière de sécurité maritime/protection de l'environnement marin, et elle est favorable à l'adoption à un niveau international de solutions globales. Davantage notre pays a la conviction que dans ce secteur très sensible des transports maritimes, qui constitue la colonne vertébrale du commerce mondial, le développement de solutions régionales doit être de préférence évité, ou au moins s'assurer complètement que de telles solutions régionales sont conformes aux règles internationales (règles de l'OMI, droit de la mer). En outre

il est important, tant pour Chypre que pour l'Union européenne d'avoir des flottes compétitives au plan international, tout en appliquant des standards de sécurité appropriés. Compétitivité, qualité, sécurité et sûreté sont désormais les axes majeurs de la politique maritime chypriote. Des perspectives de coopération se présentent aussi dans le cadre du processus laborieux actuellement effectué par l'Organisation Internationale du Travail pour la révision et l'unification de toutes les normes internationales du travail applicables à la marine marchande. De cet effort important résultera une convention internationale unifiée et modernisée, qui sûrement améliorera de manière substantielle les conditions d'existence et de travail des gens de mer.

CONCLUSION

Au terme de cette présentation, je voudrais souligner que le secteur maritime chypriote est prêt à faire face avec des prétentions, aux enjeux, défis et perspectives qui prédominent tant sur la scène maritime européenne et mondiale, et qui sont finalement reflétés dans la coopération maritime franco-chypriote *louable*, et désormais *institutionnalisée*. Le Gouvernement de la République de Chypre continuera systématiquement ses efforts dans le but de consolider dans la perception de la communauté maritime européenne et internationale le fait que Chypre constitue aujourd'hui un centre maritime de qualité, parmi les plus importants, avec une infrastructure intégrée, une *terra maritima europea* et non *incognita*. Le 1er mai 2004, Chypre n'a pas adhéré à l'Union européenne. Simplement, elle est de retour dans la famille européenne là où elle appartient naturellement, après des siècles d'une relative absence et d'errances en raison de son histoire politique tourmentée. Cette constatation est également valable pour le secteur maritime chypriote !

Je vous remercie.

Final version 24.11.2004