

C11

CID JUIN 95

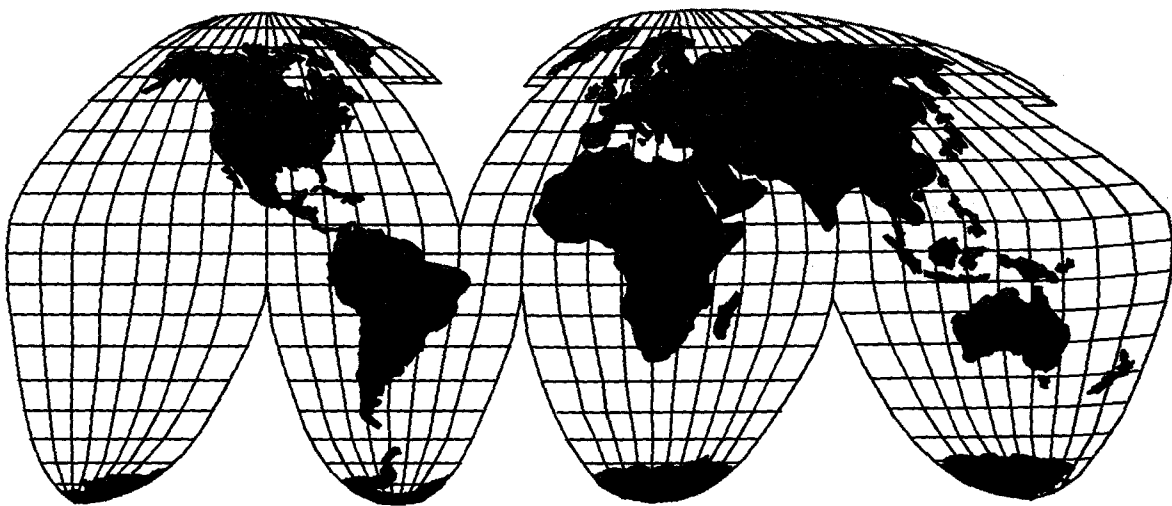
MEMOIRE D'ETUDE PARTICULIERE A OPTION

C11

LIBERTE DES MERS

DES AIRS

ET DE L'ESPACE



Directeur de l'étude : CV DESJEUX (SC Aéro)

Officiers Rédacteurs:

LCL SERRA (Air)

LCL CHRISTOPHE (Air)

CF CABON (Marine)

MAJ WOHLERMANN (ALL Terre)

PLAN DE L'ETUDE

INTRODUCTION

1) ETATS DES LIEUX: REGLEMENTATION - JURISPRUDENCE

1.1 Point juridique

1.1.1 La mer

1.1.2 L'espace aérien

1.1.3 L'espace extra-atmosphérique

1.2 Les "Affaires"

1.2.1 Les îles Spratley et la mer de Chine

1.2.2 Le cas de l'archipel de Zebayir et des îles Hanish

1.2.3 L'Antarctique

1.2.4 Les corridors aériens de Berlin

1.2.5 L'espace aérien au-dessus de la mer Egée

2) NOUVELLES POTENTIALITES DE CONFLIT

2.1 Une dynamique d'internationalisation

2.1.1 Domaine maritime

2.1.2 L'espace aérien

2.2 Une dynamique d'accaparement

2.2.1 La mer

2.2.2 Le ciel

2.2.3 Les activités spatiales

3) PREVENTION ET MAITRISE

3.1 Le retour du droit

3.2 Plus de technique pour plus de stabilité

ANNEXE 1 : Eléments de droit maritime

ANNEXE 2 : Délimitation de l'espace extra-atmosphérique

ANNEXE 3 : Carte de la mer de Chine

INTRODUCTION

La notion de souveraineté en droit international est aussi ancienne que la notion d'Etat. Dans la conception historique et classique de la souveraineté, celle-ci était définie comme un pouvoir suprême et illimité. Cette vision de la souveraineté est encore tout à fait valable dans l'ordre interne de chaque Etat, malgré l'apparition de nouveaux concepts tels que les droits de l'homme ou le droit d'ingérence.

Toutefois, dans la société internationale contemporaine où une pluralité de "sujets souverains " coexiste, la souveraineté est de moins en moins synonyme de pouvoir absolu. Toute souveraineté se heurte dans le droit international à d'autres souverainetés égales à elle même"(professeur C. Rousseau). En conséquence, l'impérieuse nécessité de coexistence des sujets du droit international, ne peut que déboucher sur une certaine limitation de la souveraineté des Etats et notamment de leur souveraineté territoriale également désignée sous le vocable de compétence territoriale.

Cette compétence s'exerce sur une portion de surface terrestre dans laquelle un système de règles juridiques est applicable et exécutoire.

"Ce territoire représente la sphère de compétence spatiale de l'Etat, autrement dit, le cadre de validité de l'ordre étatique" (théorie de la compétence avancée par les professeurs J. Basdevant et G. Scelle).

A cet espace terrestre il convient d'ajouter trois espaces assimilés qui en constituent le prolongement horizontal et vertical: **la mer, le ciel, l'espace**. Contrairement à la terre, ces espaces sont mouvants, "non balisés", voire illimités. La mer qui représente 70% du globe et a fortiori les espaces atmosphérique et extra-atmosphérique sont par essence des espaces de liberté qui ont longtemps échappé à la notion de frontière ou à celle plus large de territorialisation.

Or, l'emprise toujours croissante de l'homme sur la nature a progressivement conduit celui-ci à considérer ces "terra incognita" comme des territoires appropriables et des zones normales d'activité. La nécessité de réglementer l'utilisation de ces espaces s'est donc naturellement imposée.

Le droit de la mer est déjà ancien et peut être considéré comme aussi développé que le droit international terrestre. De facture plus récente, le droit aérien s'est développé au cours de ce siècle en s'appuyant largement sur le droit international terrestre et aérien. S'agissant de l'espace extra-atmosphérique, nous n'en sommes qu'aux prémices d'un véritable droit de l'espace qui est seulement en train de se constituer.

L'évolution de la communauté internationale, l'émergence de nouvelles technologies et le développement de nouveaux pôles d'intérêts poussent les Etats à vouloir étendre leur influence au-delà de leurs frontières ancestrales. Cette conjonction d'intérêts dans ces trois domaines, mer, ciel et espace, est bien entendu une réelle source de conflits, comme en témoigne fréquemment l'actualité.

C'est pourquoi la communauté internationale (Etats, organisations) doit tout mettre en oeuvre pour réduire les risques de confrontation issus des appropriations successives de ces espaces. Pour cela il convient de renforcer et d'améliorer l'arsenal juridique existant et de se doter de moyens de contrôle et de coercition adaptés. La finalité du présent mémoire est donc double:

- déceler et analyser les nouvelles potentialités de conflits,
- réfléchir aux moyens les plus adéquats pour prévenir ou maîtriser les conflits.

Il nous a paru toutefois indispensable de dresser au préalable un état des lieux du corpus juridique et de rappeler quelques "affaires" historiques.

1/ ETAT DES LIEUX: REGLEMENTATION- JURISPRUDENCE.

1-1. Point juridique.

Il importe au début de cette partie de souligner les liens de connexité fondamentale entre le droit de la mer, le droit aérien et aussi le "jeune" droit de l'espace.

1-1-1. La mer.

Le droit de la mer ou droit des espaces maritimes, repose actuellement sur un fondement juridique complet et à vocation universelle: la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 par 119 Etats dont la France. Cette convention est le fruit d'une longue série de négociations internationales et de conférences commencées en 1958. La définition de ce nouvel ordre maritime mondial a été longue et difficile à réaliser. Les points durs ont porté sur une contestation du droit des anciennes puissances maritimes par les pays nouvellement indépendants. Pour ces derniers, la mer n'est pas seulement un espace horizontal de communication, mais aussi un réservoir en trois dimensions de ressources vivantes et minérales.

Cette convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, un an après la soixantième ratification. Les Etats-Unis, le royaume Uni, l'Allemagne et le Japon ont refusé de la signer à cause de la partie XI traitant du régime d'exploitation des fonds marins. L'arrivée au pouvoir de l'administration Clinton, la disparition de l'URSS, la souplesse manifestée par les pays en voie de développement en raison de l'éloignement des perspectives d'exploitation des fonds marins expliquent que ce dossier, après plus de dix années de blocage, ait pu être réglé en quelques mois. En effet, l'assemblée des Nations Unies a adopté, le 28 juillet 1994, un accord consacrant le nouveau régime des fonds marins.

Le texte de la convention de Montego Bay ne fait qu'entériner juridiquement un vaste mouvement de "territorialisation" maritime débuté dans les années 70 (mer territoriale portée de trois à douze milles). C'est aussi un compromis entre des Etats aux intérêts souvent contradictoires (Etats côtiers et non côtiers, puissances maritimes et pays en développement). Comme nous pouvons le constater aujourd'hui, avec la crise de la pêche au turbot entre les canadiens et les espagnols,

certaines dispositions de ce texte sont déjà contestées. Cette convention prend également en compte des notions comme "le patrimoine commun de l'humanité" et "l'intérêt de l'humanité toute entière". Ce nouveau droit de la mer a été influencé par les mutations technologiques de la seconde partie du vingtième siècle (accès des richesses de la mer qu'il est cependant nécessaire de protéger en raison de leurs limites) et par l'arrivée des pays du Tiers Monde sur la scène internationale.

Pour définir la situation de la mer, il est intéressant de reprendre un passage d'une allocution du général de Gaulle, prononcée à l'Ecole Militaire le 25 janvier 1969, et de constater la justesse et la clarté de sa vision:

" La mer a été de tout temps, et avant tout, un élément de communication et, à travers la communication, un élément de domination. Maintenant la mer est également un élément de subsistance, aussi bien par ses réserves d'eau que par ses possibilités de production animale et végétale, par la mise en valeur de ce qu'elle recouvre comme le pétrole et les minerais, et par ce qu'elle recèle comme sources d'énergie dans les courants et les marées. Plus que jamais, la mer est l'objet d'une compétition internationale. L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche et l'exploitation de la mer et, naturellement, des Etats chercheront à dominer les mers pour en contrôler la sécurité et les ressources".

Afin de mieux comprendre les tenants et les aboutissants de certaines affaires, il nous a paru judicieux de faire figurer en annexe 1 les principales définitions du droit de la mer.

1-1-2 . L'espace aérien.

L'air, puis l'espace extra-atmosphérique intéressent le droit international seulement depuis que, grâce aux progrès techniques, des activités humaines y sont devenues possibles. En effet, les activités aériennes se multipliant et devenant de plus en plus sophistiquées, les Etats ont éprouvé la nécessité de "territorialiser" l'espace aérien situé au dessus de leur territoire.

Dés le début du siècle une partie de la doctrine menée par Fauchille préconisait pour l'espace aérien un statut analogue à celui de la mer: souveraineté territoriale de l'Etat sous-jacent sur une partie de faible hauteur et liberté totale au delà. Cette théorie a été rapidement battue en brèche par la volonté des Etats "obsédés de territoires et d'espaces, qui voulaient étendre leur pouvoir non seulement vers la mer mais encore vers le haut" (professeur G. Scelle). C'est ainsi que la première Convention internationale sur la navigation aérienne(Convention de Paris- 1919) a posé en termes catégoriques le principe de la souveraineté de l'Etat sous-jacent sur l'espace atmosphérique au dessus de son territoire.

Le développement de la navigation aérienne a rendu nécessaire dans les années quarante la révision de la Convention de 1919 et c'est ainsi que vit le jour la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, véritable socle du droit aérien moderne. Le principe de la souveraineté de l'Etat sous-jacent y est réaffirmé. La Convention précise également que le territoire de l'Etat comprend ses eaux territoriales adjacentes, ce qui a été confirmé par l'article 2 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer en 1982.

Toutefois, les règles applicables à la navigation aérienne, y compris au dessus de la mer territoriale sont différentes de celles qui régissent la navigation maritime. En effet, il n'existe pas de norme coutumière autorisant de plein droit le survol du territoire de l'Etat qui pourrait être assimilée au principe de libre passage inoffensif. Il en résulte que sauf engagement conventionnel contraire, l'Etat est libre de réglementer, voire d'interdire le survol de son territoire; tout survol non autorisé constitue une atteinte à la souveraineté de l'Etat sous-jacent.

La souveraineté de l'Etat ne s'étend pas à l'espace aérien se trouvant au dessus de la haute mer ou même des zones sur lesquelles l'Etat dispose de droits souverains telles que le plateau continental et la zone économique exclusive. Toutefois, pour d'évidentes raisons de sécurité le statut de liberté qui s'applique dans ces zones n'est pas absolu et les règles en vigueur dans ces zones, même au dessus de la haute mer sont celles définies par l'O.A.C.I. On peut donc dire qu'un aéronef est sous contrôle de l'Etat sous jacent lorsqu'il survole son territoire (au sens large) et qu'il est soumis aux règles de l'O.A.C.I. lorsqu'il est dans une zone de liberté.

1-1-3. L'espace extra- atmosphérique.

Le lancement du premier "spoutnik" soviétique, le 4 octobre 1957, marque le coup d'envoi des activités spatiales et de son corollaire, le droit de l'espace. Ce droit présente des caractères originaux qui tiennent à la "virginité" du domaine qu'il concerne, à l'intérêt universel qui s'y attache et aussi au rôle prépondérant joué en la matière par les Etats- Unis et l'Union Soviétique jusque dans les années quatre-vingt et plus récemment par un "club" restreint de puissances européennes.

Le droit de l'espace se caractérise par la difficulté à définir son champ d'application. A ce jour en effet, on n'a pas encore pu fixer la frontière entre l'espace aérien et l'espace extra atmosphérique; c'est à dire la frontière entre ce qui relève du droit aérien ou du droit de l'espace. Cette difficulté à préciser la limite entre le ciel et l'espace est illustrée par la diversité et le flou des positions des Etats mais également de la doctrine.

Il nous a paru intéressant de faire figurer, en annexe 2, le point des différentes approches en ce domaine. Les progrès constants de l'aviation comme ceux de la conquête de l'espace rendent toujours plus difficile cette démarche.

Sur un plan strictement juridique trois constatations s'imposent:

-droit jeune par essence, le droit de l'espace ne dispose pas d'un corpus juridique aussi étoffé que le droit aérien et à fortiori que celui du droit de la mer,

-les règles relatives à l'espace sont essentiellement basées sur des traités, dont le plus important est incontestablement le Traité du 27 janvier 1967 qui est en quelque sorte la charte fondamentale de l'espace. A ce texte de base est venu s'ajouter en 1979 l'Accord sur le régime des planètes et corps célestes,

- Il n'y a pas de jurisprudence spatiale, aucun Etat n'ayant encore assigné un autre Etat devant la Cour Internationale de Justice pour violation du droit de l'espace.

Au plan des principes, on peut dire que le droit de l'espace est articulé autour de deux grandes théories, à savoir:

- Non appropriation de l'espace (art.2 du traité de 1967)
- Liberté d'utilisation de l'espace (art.1 du traité de 1967)

A l'instar de la liberté de survol de la haute mer, la liberté d'utilisation de l'espace est de plus en plus encadrée et en outre cette liberté est d'ores et déjà subordonnée à un objectif prioritaire: " l'utilisation de l'espace doit se faire pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays, quelque soit leur stade de développement économique et scientifique(art 1 du traité de 1967). Un esprit et une démarche identiques ont présidé à l'élaboration de l'Accord sur les planètes et corps célestes.

Au vu de cette législation complexe et mouvante, on comprend que le droit international ait été émaillé de nombreux conflits liés à des problèmes de souveraineté et ce toujours dans des zones où la compétence territoriale des Etats est la plus floue, la plus imprécise. Certains de ces contentieux sont devenus des "affaires" célèbres qui méritent d'être analysées car elles sont riches d'enseignement et peuvent permettre d'éviter d'autres conflits ou au moins de mieux les comprendre.

1-2 . Les "AFFAIRES"

1-2-1 . LES ILES SPRATLEY EN MER DE CHINE

Plusieurs pays revendiquent des droits sur les îles de la mer de Chine: La Chine, l'Indonésie, le Vietnam, les Phillipines, la Malaisie et Brunei.

Depuis 1974, la Chine applique dans cette région une politique des "sauts de puce" qui a commencé par l'annexion des îles Paracels. La poussée vers les îles Spratley s'est faite sans affrontements violents au début des années 1980. Elle s'est opérée par des relevés et des missions hydrographiques, des voyages d'études d'officiers supérieurs venus se familiariser avec les lieux. A titre d'exemple, on peut noter que plus de 200 officiers de marine chinois ont passé 30 jours pour des opérations de repérage du récif de corail "JAMES SHOAL" immergé à moins de 20 mètres et qui constitue le poste le plus avancé au Sud du territoire chinois. Cette mission avait surtout un but politique: légitimer la souveraineté chinoise sur l'archipel. Le Vietnam a condamné ces mesures et considéré qu'elles étaient une violation de sa souveraineté.

En 1987, la Chine a fait un effort important pour maintenir une présence permanente dans les îles. Comme justification, la Chine a fait valoir une mission de relevés topographiques pour le compte de l'UNESCO, organisation qui de fait reconnaissait la souveraineté chinoise de ces îles. En 1988, des incidents ont lieu sur l'île de Johnson Reef entre vietnamiens et chinois. Trois bâtiments vietnamiens, dont un amphibie tentent de prendre l'île en ouvrant le feu sur les chinois. La marine chinoise répond en coulant un bâtiment vietnamien et en endommageant les deux

autres. Après cette victoire, la Chine poursuit son occupation des autres îles. Une guerre ouverte menace entre la Chine et le Vietnam et chacun se prépare à un conflit à la mesure de ses moyens. En 1989 la Chine prépare une campagne contre le Vietnam en mer de Chine, mais le manque de moyens financiers et la détérioration des relations internationales suite au massacre de Pékin en juin 1989 font renoncer les dirigeants chinois à leur plan.

Après 1989, la Chine veut donner des signes de bonne volonté aux pays riverains sans pour autant renoncer à sa souveraineté sur l'ensemble des îlots. En août 1990, des propositions concernant une exploitation en commun des ressources des Spratley sont faites par Li Peng lors d'une conférence de presse à Singapour. En juillet 1991, les Philippines ont donné suite en invitant toutes les parties prenantes lors d'une réunion qui s'est déroulée à Bandung. Au cours de cette conférence, la Chine a insisté sur le fait qu'aucune organisation internationale ou pays tiers n'était en droit de se mêler au problème qui devait être réglé de manière bilatérale.

Ces efforts chinois pour faire baisser la tension dans la zone n'ont pas freiné la consolidation de la présence chinoise dans les îles Spratley. En 1992 une loi chinoise incorporant les îles Spratley dans le territoire chinois était promulguée. De façon plus concrète, la Chine a accordé des concessions (sous protection militaire chinoise) à une entreprise américaine pour l'exploitation de pétrole dans le Vanguard Bank. Le Vietnam a quant à lui donné des concessions au major américain MOBIL pour l'ensemble des îles Spratley .

En outre, la peur de l'encerclement par l'Union-Soviétique a joué un rôle déterminant dans les années quatre vingt. Mais cette situation de poussée vers le sud s'est normalisée dès 1985 avec l'ascension de Gorbatchev. La Chine a ainsi pu opérer un nouveau rééquilibrage stratégique. La notion d'espace vital a été rejetée. Le fait que la mer de Chine constitue un lien entre l'océan Indien et le Pacifique apparaît encore dans les commentaires chinois, mais il est largement supplanté par l'importance des ressources des fonds marins de la mer de Chine. Le contrôle et l'exploitation de ces ressources permet à la Chine de gagner une prospérité économique qui lui fait défaut.

Sur un plan international, il faut noter l'absence de réactions internationales concernant la poussée de la Chine vers le Sud. La poussée lente et le peu de gain territorial semblait sans commune mesure avec la possibilité de s'aliéner les faveurs de la CHINE.

1-2-2. Le cas de l'archipel des Zebayir et des îles Hanish

Un article récent de l'amiral Labrousse, paru dans la revue Défense Nationale d'avril 1995, fait le point sur un possible foyer de tension dans le sud de la mer Rouge: L'archipel des Zebayir et les îles Hanish. Ces îles (une cinquantaine d'îles, îlots et rochers dont la superficie terrestre est d'environ 200 kilomètres carrés) sont en effet, malgré leur position stratégique, toujours sans nationalité. Oubliées volontairement dans le traité de Lausanne du 24 juillet 1923, qui démembrait l'Empire Ottoman, en raison du désaccord entre la Grande-Bretagne et l'Italie, elles sont revendiquées aujourd'hui par le Yémen et l'Erythrée qui a pris la succession de l'Ethiopie. Aucune négociation n'est en vue entre ces deux pays. Elles ont fait l'objet,

il y a quelques années d'un projet d'internationalisation pour l'établissement de laboratoires multinationaux spécialisés dans le domaine de l'écologie et de la géophysique. Des recherches pétrolières à proximité sont régulièrement entreprises par des groupes multinationaux.

En 1973, Israël, dont les navires ne pouvaient franchir le canal de Suez s'est intéressé à la situation stratégique de ces îles, en particulier pour contrôler les accès au détroit de Bab el-Manded. Le magazine "Time" a annoncé, le 15 mars, que les israéliens avaient occupé Djebel Zukur dans les îles Hanish pour y installer une base occasionnelle de patrouilleurs et un centre de transmissions. Ces informations ont été démenties par les autorités israéliennes. A l'heure actuelle, le statut des îles n'est pas encore fixé et ceci demeure bien entendu une réelle source de conflit.

1-2-3. L'Antarctique

Bien qu'un des objectifs du présent mémoire soit d'évoquer ou de déceler des conflits interétatiques de souveraineté, il est intéressant dans cette première partie de se pencher sur l'espace aérien au-dessus de l'antarctique car son statut est une création originale du droit international, en même temps qu'une incontestable réussite.

Depuis la signature du traité de Washington en 1959, l'Antarctique est considéré comme patrimoine commun de l'humanité et toute revendication de souveraineté y est gelée. L'espace aérien au-dessus de l'Antarctique relevant aussi de ce traité, l'activité aérienne n'est permise que pour une utilisation de cet espace à des fins exclusivement pacifiques et scientifiques. Cette limitation est admise non seulement par les Etats contractants, mais aussi par les Etats tiers.

Cette situation est des plus originales car il ne s'agit pas d'un cas où la souveraineté aérienne d'un Etat est limitée au-dessus de son propre territoire ni de celui où la souveraineté des Etats s'étend au-delà de leur territoire national.

L'espace aérien au-dessus de l'Antarctique constitue donc une partie (non négligeable!) de l'espace aérien international, mais sa nature juridique diffère de celle de la haute mer; on peut donc dire que cet espace a un statut "sui generis".

Il existe par contre de nombreux cas de limitation ou d'extension exceptionnelles de la souveraineté aérienne. L'affaire des corridors de Berlin et celle du contentieux gréco-turc en mer Egée sont particulièrement significatives.

1-2-4. Les corridors aériens de Berlin

Le 29 juin 1945 les quatre puissances victorieuses signaient un accord sur l'établissement de corridors aériens provisoires pour relier Berlin à Hambourg, Hanovre et Francfort. Ces corridors passaient au-dessus de la zone d'occupation soviétique. Le régime juridique de ces corridors était le suivant: les corridors avaient 36 kilomètres de large et pouvaient être empruntés sans avertissement préalable par les avions des quatre puissances occupantes, qu'ils soient civils ou militaires. Ces corridors étaient-ils des lieux où les Etats parties exerçaient une quelconque souveraineté? Après la naissance de la R.D.A. en 1949, la réponse est évidemment négative. N'étant pas non plus assimilés à des "servitudes internationales", ces

corridors étaient considérés par les puissances occidentales comme de simples moyens techniques participant à l'organisation de la vie en R.F.A. et surtout à Berlin zone dans laquelle ils exerçaient une réelle souveraineté.

Il n'empêche que la R.D.A. a du admettre (mal !) pendant quarante ans une importante limitation à l'exercice de sa souveraineté aérienne et ce en dépit de son statut d'Etat souverain. Aucune date ne précisant la fin des accords de 1945, seule l'Histoire a mis fin à cette appropriation de l'espace aérien d'un Etat par d'autres Etats.

1-2-5. L'espace aérien au-dessus de la mer Egée

Les caractéristiques géographiques de cette région du monde, avec notamment une multitude d'îles éparpillées sur une mer assez réduite, portent en elles les germes d'un conflit international dans les domaines maritime et aérien. Dans le domaine aérien, la Turquie et la Grèce ont maintes fois plaidé la violation de leur espace aérien devant le conseil de sécurité. A la base de ce conflit on trouve une anomalie en droit international, à savoir la non adéquation de l'espace aérien grec avec les eaux territoriales grecques. En effet, par une décision unilatérale de 1931, la Grèce avait fixé à dix milles marins son espace aérien, alors qu'elle fixait ses eaux territoriales à 3 milles; plus tard la largeur de celles ci fut portée à 6 milles. En tout état de cause l'espace aérien grec débordait toujours de 4 milles les eaux territoriales.

A ce problème chronique de souveraineté, est venu se rajouter un problème d'ordre plus technique avec dans les années soixante-dix ce que l'on peut qualifier de "guerre des NOTAM"(notice to airmen). Chaque Etat publiait un NOTAM contradictoire applicable dans la zone qu'il considérait relevant de sa souveraineté (NOTAM 714 pour la Turquie, NOTAM 1066 pour la Grèce). Compte tenu du chevauchement inévitable de ces zones, la navigation aérienne a très rapidement été paralysée au-dessus de la mer Egée, ce qui a fortement perturbé le trafic aérien international. La situation ne s'est normalisée qu'en 1980, date à laquelle les deux Etats ont aboli leurs NOTAM respectifs.

Ces différents cas montrent que pour être acceptable par la communauté internationale, un acte relatif à la souveraineté étatique doit avoir été négocié au sein d'une organisation internationale, d'une convention "ad hoc", ou faire l'objet d'un traité.

Le droit, donc, ne cesse d'être tiraillé entre une dynamique de l'internationalisation et une dynamique de l'accaparement par l'extension de la souveraineté territoriale des Etats.

2/ NOUVELLES POTENTIALITES DE CONFLITS.

2-1. Une dynamique d'internationalisation.

A l'époque du congrès de Vienne, les " puissances" étaient au nombre de six et exclusivement européennes. En droit international comme en politique "stricto

sensu" on a pu parler d'eupéanisation du Monde. De nos jours 180 Etats siègent à l'O.N.U. et il est tout à fait probable que ce nombre va croître. Le droit international doit donc s'attacher à permettre la coexistence de souverainetés toujours plus nombreuses et ce, le plus harmonieusement possible.

En outre à la multiplication des souverainetés étatiques sont venues s'ajouter de nouvelles formes de souveraineté liées à l'apparition de nouveaux acteurs sur la scène internationale:

- les organisations internationales,
- les organisations non gouvernementales,
- les sociétés multinationales qui bien que n'étant pas des sujets reconnus du droit international, ont parfois un tel poids économique que leur influence et leur "standing" sont quelque fois assimilable à celui de certains Etats.

Ces nouveaux acteurs du droit international, notamment les organisations internationales sont de plus en plus à la source de réglementations qui s'apparentent à des normes de droit positif. Les résolutions de l'O.N.U. sont assimilables à des lois internationales; les réglementations techniques élaborées par des organisations comme l'O.A.C.I., l'O.M.I. ou l'O.M.S. s'imposent de plus en plus aux Etats. Enfin, le poids de ce que l'on appelle "l'opinio juris", qui est en quelque sorte le droit né de l'opinion internationale, est très contraignant pour les Etats qui à défaut de s'y conformer, risquent fort d'être mis au banc des nations civilisées. Sur ce point, les engagements ou les positions des O.N.G. sont de plus en plus pris en considération. Des thèmes comme le patrimoine commun de l'humanité, la pollution, ou encore le développement durable(sustainable development) sont souvent en contradiction avec les ambitions ou intérêts nationaux des Etats. Il en va de même avec "l'humanitaire" et le soit disant "droit d'ingérence" qui n'ont absolument aucune valeur juridique reconnue, mais qui exercent de fortes pressions sur les Etats.

A titre d'exemple, la déclaration d'intention sur les forêts tropicales (Sommet de Rio-1992) a été perçue par les pays du Sud comme une atteinte à leur souveraineté, comme une véritable appropriation de leurs terres par la communauté internationale.

Cette prolifération de textes a été baptisée "soft law"(droit mou, flexible) par les anglo-saxons, en opposition avec les sources classiques du droit international que sont les traités, la jurisprudence, les conventions.

La tendance actuelle est à l'explosion de réglementations de tous ordres dans tous les domaines. Trois raisons ont essentiellement motivé ce mouvement:

- nécessité de fixer des règles, des cadres de conduite,
- nécessité de gérer les problèmes de rareté ou d'encombrement,
- nécessité de prendre en compte les aspirations de la communauté internationale.

Cette évolution est particulièrement sensible pour les activités touchant au domaine maritime et à l'espace aérien.

2-1-1. DOMAINE MARITIME

Dans le domaine maritime, les potentialités de conflit sont nombreuses, elles résultent à la fois de la montée de plus en plus grande de règles et de contraintes juridiques visant parfois à limiter la souveraineté des Etats (pour des raisons de sécurité du trafic maritime, d'environnement et de prévention de la pollution etc.), mais aussi par l'éternel désir de certains Etats de s'approprier, pour des raisons historiques et souvent économiques des îles ou des territoires.

Le fondement juridique des facteurs tendant à limiter la souveraineté des Etats repose essentiellement sur des décisions prises par les Nations Unies et ses institutions spécialisées comme l'OMI (l'organisation maritime internationale). Selon le principe de la liberté de circulation, l'application de certaines dispositions définies par la conférence de Montego Bay peut être considérée comme une restriction de souveraineté pour des Etats. On peut constater que dans la définition du droit de la mer, il existe des contradictions à la fois objectives et subjectives suivant qu'elles tiennent à la nature des activités ou aux intérêts des Etats qui les mettent en oeuvre ou les protègent.

Les contradictions objectives entre utilisations sont les plus apparentes. Les différents types d'utilisation peuvent se contrarier mutuellement. L'exploitation des ressources, l'utilisation stratégique, menacent la liberté de circulation, comme elles peuvent affecter la protection de l'environnement et entraver la recherche scientifique.

Les contradictions subjectives tiennent aux intérêts opposés des Etats. Les oppositions d'intérêts entre Etats sont multiples et reposent sur des clivages variés. Les oppositions de systèmes politiques et économiques sont souvent secondaires. La distinction entre grandes et petites puissances peut être contrariée par des considérations d'ordre géographique, comme l'importance de la façade et des possessions maritimes, ou au contraire l'absence de débouché maritime. De façon générale, la capacité favorise l'appui à un régime de liberté cependant que la faiblesse suscite la demande d'une réglementation de nature à assurer une plus grande égalité et une distribution plus équitable des ressources provenant des utilisateurs.

Le problème de l'égalité d'accès à la haute mer est à ce titre intéressant. Il concerne la situation de pays dépourvus de littoral maritime ou géographiquement désavantagés, et en conséquence leurs relations avec des Etats intermédiaires qui contrôlent l'accès à la mer. Dans plusieurs cas ce problème a été à l'origine de tensions ou conflits (par exemple entre l'Irak et le Koweït). Pour les Etats sans accès utile à la mer, la liberté de navigation est pleinement théorique. Ils réclament depuis longtemps la reconnaissance du droit de transit par le territoire des Etats intermédiaires (Etats de transit). Ce droit pourrait s'exercer par voies multiples, aquatiques, terrestres ou aériennes. Ce droit n'a été consacré que de façon abstraite par la Convention de Montego Bay (art. 125) comme par la convention de Genève de 1958. Il suppose, en effet, la conclusion d'accords spéciaux qui peuvent être indéfiniment retardés, et sont tributaires des relations de bon voisinage existant entre les Etats intéressés, comme de considérations liées à la compétition

commerciale et à la sécurité de l'Etat côtier. Sur ce plan comme sur beaucoup d'autres, la conférence de Montego Bay est favorable aux Etats côtiers, en dépit de la pression collective des Etats enclavés.

La montée du souci de l'environnement, sous l'impulsion des mouvements écologistes, de plus en plus puissants dans les pays du Nord de l'Europe, a provoqué une montée en puissance de réglementations visant à restreindre le principe de la liberté des flux commerciaux maritimes. Ces différentes règles visent essentiellement à limiter la pollution maritime, que ce soit dans l'air ou sur l'eau, et à protéger la faune marine et les ressources halieutiques.

Les propositions de nouvelles zones maritimes protégées ou réservées et donc interdites à certaines activités ou à la navigation peuvent être considérées comme les premiers signes annonciateurs d'une perte de souveraineté des Etats. Ces mesures sont décidées au cours de réunions politiques et ne prennent pas encore la forme de décisions officielles reconnues internationalement; ce ne sont en fait des recommandations. Néanmoins ces recommandations peuvent avoir un effet d'exemplarité qui peut ensuite être contagieux.

A titre d'exemple, on peut citer les propositions de création en Méditerranée d'une zone qui serait un sanctuaire pour les dauphins. Cette zone serait en partie interdite à certaines formes de navigation. On peut aussi noter l'étude d'une directive européenne qui dans le cas des mesures de prévention de la pollution viserait à rendre obligatoire le routage des navires à partir de 200 milles des côtes. Ces réglementations de plus en plus contraignantes et parfois décidées sans une large concertation internationale sont susceptibles de générer des crises voire des conflits ouverts.

2-1-2. L'ESPACE AERIEN

S'agissant de l'espace aérien, la souveraineté des Etats a été et est encore fréquemment limitée.

Historiquement, dès 1918 par le traité de Versailles, l'état allemand était considérablement restreint dans l'exercice de sa souveraineté sur son propre espace aérien. Après la deuxième guerre mondiale, l'existence des couloirs aériens vers Berlin représentait un empiétement sur la souveraineté de la RDA, même si leur apparition s'est faite suivant un processus juridique internationalement reconnu (cf. première partie).

Plus actuels sont les cas de "no-flight zones" et de zones d'embargo. Leur justification juridique trouve son origine dans des résolutions de l'ONU dont le but est soit la contrainte sur un état belligérant jugé fautif par la communauté internationale (ex-Yougoslavie), soit l'action humanitaire (protection des Kurdes du Nord de l'Irak par exemple).

Les traités de limitation des armements en Europe ont imposé aux Etats signataires d'accepter des mesures de contrôles mutuels. Les accords dits "ciel ouvert" permettent le survol des différents états par des aéronefs de reconnaissance de pays tiers; il s'agit là d'une limitation volontaire de sa propre souveraineté. A ce

jour, il n'y a pas eu de conflit provoqué dans ce cadre mais on peut facilement imaginer des dérapages (refus d'un survol, accusation d'espionnage...).

De nos jours également, même en temps de paix, le principe de la pleine souveraineté aérienne, basé d'abord sur la sécurité et la défense de l'état, a tendance à s'affaiblir face à une concurrence d'un niveau très différent: la réglementation de la circulation aérienne. Celle-ci, contrainte par le développement de l'aviation commerciale, est obligée de s'adapter pour prendre en compte les impératifs de sécurité du trafic et de régulation des flux.

Si aujourd'hui en France, il coexiste encore deux types de circulation aérienne (l'une s'appliquant aux aéronefs d'Etat, l'autre aux autres avions et notamment à ceux de l'aviation commerciale), force est de constater que la réglementation de l'OACI, adoptée par toute la communauté internationale à la Convention de Chicago, reconnaît la prééminence des règles civiles de sécurité aérienne et qu'elle leur donne un caractère nettement transfrontalier.

Le développement de l'Europe donne de plus en plus de poids à l'organisation Eurocontrol, issue de la Convention de Bruxelles pour la sécurité de la navigation aérienne. Aujourd'hui cet organisme européen met au point un dispositif de circulation aérienne exclusivement conçu pour la bonne marche du trafic aérien commercial. Les impératifs de circulation des aéronefs d'Etat et en premier lieu le bon entraînement des avions militaires ne sont pratiquement pas pris en compte. Même le droit d'un état de créer des zones interdites ou réglementées, donc sa pleine souveraineté, est restreint par la réglementation de l'aviation civile. On peut dire que l'on assiste à une lutte d'influence entre le propriétaire légal de l'espace aérien (l'Etat sous-jacent) et un locataire qui se comporte en propriétaire de fait (l'aviation civile internationale).

Malgré tout, en cas de crise les impératifs de sécurité nationale reprendraient la prééminence sur les aspects commerciaux de l'aviation civile.

Dans l'espace aérien situé au dessus des zones de libre circulation maritime, les aéronefs disposent également en théorie de la liberté de circulation. Toutefois les très nombreuses et contraignantes règles de l'aviation civile réduisent sensiblement cette liberté.

A l'instar de son effet sur la souveraineté aérienne au dessus des limites territoriales d'un état, la réglementation issue de la Convention de Chicago tend à restreindre la liberté aérienne au delà des douze nautiques. En effet, au dessus de la haute mer les règles de l'air en vigueur sont celles de la Convention. Si ces règles ne s'appliquent pas en théorie aux aéronefs d'Etat (les avions d'un groupe aéronaval par exemple), en temps de paix, les besoins des aviations militaires à des fins d'entraînement ne seraient pas opposables aux nécessités de la sécurité aérienne des avions commerciaux. La circulation des aéronefs d'Etat doit donc s'adapter au trafic civil.

D'immense zones appelées FIR sont créées par l'OACI pour que le trafic aérien puisse y être contrôlé. Il n'y a pas d'espace libre entre ces FIR même en haute mer. Ainsi un avion d'Etat qui désirerait se poser à l'étranger après avoir survolé la haute mer est obligé, contrairement au navire, de donner les éléments de

son plan de vol (de sa route) avant d'entrer dans l'espace aérien souverain du pays d'accueil si celui-ci s'est vu donné la responsabilité de la FIR contiguë à son territoire.

La liberté totale de l'air n'existe donc pas, même en haute mer !

2-2- Une dynamique d'accaparement.

La volonté d'extension de sa souveraineté territoriale par un Etat peut être motivée par des intérêts économiques, comme par des considérations d'ordre politico-stratégique

2-2-1. La mer

La mer est par excellence l'espace de toutes les convoitises, de toutes les manoeuvres.

Une nouvelle notion, la "mer de présence", commence actuellement à se développer. Cette définition n'existe pas (ou pas encore) dans le droit maritime. C'est en fait une notion, développée d'abord par le Chili, qui vise à légitimer pour un Etat le droit de contrôler une zone maritime par le seul fait de pouvoir assurer une présence dans cette zone. Cette disposition va à l'encontre de la définition de la haute mer qui affirme un principe de liberté. La mer de présence n'est ouverte qu'aux Etats qui ont les moyens d'assurer une présence effective au delà des 200 milles, elle crée donc une différence entre les pays occidentaux et ceux en voie de développement.

Cette nouvelle notion est une évolution qu'il faudra certainement surveiller avec attention car, non contrôlée par des instances internationales reconnues, elle peut rapidement devenir belligène. C'est cette notion de mer de présence qui soutient la récente intervention des canadiens contre des chalutiers espagnols qui se trouvaient à plus de 200 milles des côtes.

En effet, l'arraisonnement par les autorités canadiennes d'un chalutier espagnol qui pêchait le turbot, dans des eaux internationales, au large de la ZEE canadienne, a provoqué de vives tensions entre le Canada et l'Union Européenne, et tout particulièrement avec l'Espagne.

Cet arraisonnement allait à l'encontre du droit maritime international qui prévoit une liberté de la pêche en haute mer. La décision des canadiens relevait d'une volonté de décréter unilatéralement un moratoire sur la pêche au turbot. Le but de ce moratoire est de protéger les ressources halieutiques et d'éviter l'épuisement des stocks. Le Canada a donc décidé de frapper un grand coup pour obtenir une réforme du droit de la mer. La diminution du stock l'a déjà conduit à imposer aux pêcheurs canadiens un moratoire sur la pêche à la morue.

En mai 1994, le gouvernement canadien avait fait adopter au parlement d'Ottawa une loi sur la protection des ressources halieutiques qui lui permet d'arraisonner dans les eaux internationales les navires en train de pêcher les espèces menacées et qui naviguent "à cheval" entre les eaux canadiennes et les

eaux dites libres. C'est en vertu de cette loi que le chalutier espagnol "Estai" a été intercepté et escorté jusqu'au port de Saint-Jean de Terre-Neuve. Ce conflit qui à ce jour a été résolu par un accord entre l'Union Européenne et le Canada illustre la fragilité et la nécessité de réactualiser des réglementations internationales. Celles-ci malgré leur existence peuvent toujours générer des tensions, même entre des pays appartenant à la même mouvance occidentale.

Les Etats veulent sans cesse étendre leur emprise pour mieux contrôler, certes, mais surtout pour mieux s'appropriier les nombreuses ressources naturelles, qui sont de plus en plus à la portée de ceux qui maîtrisent les technologies qui permettent désormais l'exploitation de richesses qui étaient hors de portée il y a seulement quelques décennies.

La capacité à construire et exploiter des plates-formes de forage en mer est évidemment l'exemple type de cette dynamique de l'accaparement des richesses. Sur ce dernier point, nous verrons dans la dernière partie à quel point il importe de bien définir le statut des plates-formes off-shore.

2-2-2- Le ciel

Le ciel n'échappe pas à cette tentation et certains pays étendent unilatéralement (ou tentent de le faire) leur juridiction au delà des limites spécifiées par la Convention de Montego-Bay.

C'est le cas (extrême) de la Libye qui a tenté de considérer comme espace territorial un volume s'étendant jusqu'à 300 nautiques de Tripoli. Cette tentative d'appropriation est à rapprocher de sa tentative d'extension de ses eaux territoriales à la totalité du Golfe de Syrte.

D'une manière moins excessive, certains pays (USA, Canada...) ont développé la notion de "Air Defence Identification Zone" ou "ADIZ". De manière compréhensible mais illégale au regard du droit international, ils invoquent un motif de sécurité pour créer des zones s'étendant jusqu'à plusieurs centaines de nautiques de leurs côtes. Ils entendent que tout aéronef y soit identifié, sous peine d'être intercepté. L'existence des ADIZ est très controversée et a occasionné de nombreux incidents aériens.

La création de zones dangereuses utilisées pour des tirs de missiles ou pour des essais nucléaires peuvent également être considérées comme des limitations de la liberté aérienne au-dessus de la haute mer pour les Etats tiers et comme une appropriation abusive du ciel par l'Etat sous-jacent

2-2-3. Les activités spatiales

il importe de préciser que ce vocable englobe d'une part ce qui est assimilable au concept de conquête de l'espace, d'autre part tout ce qui se passe dans l'espace. Au premier type d'activités se rattache tout ce qui a trait aux transports dans l'espace, l'étude de l'univers, l'exploration des planètes (capsule Apollo, navette, conquête de la lune, sonde explorer); le deuxième type d'activités comprend toutes les techniques de télécommunication, communication, observation, etc...

En ce qui concerne la conquête de l'espace, il est évident qu'à l'heure actuelle seuls les Etats-Unis et la Russie sont en mesure de faire valoir leurs vues. Pour les autres activités spatiales, si seuls quelques Etats développés maîtrisent bien les technologies spatiales un nombre toujours croissant de pays est concerné par ces développements. Il est donc aisé de comprendre que les activités spatiales sont le nouveau champ d'affrontement entre puissances hautement industrialisées et Tiers-monde au sens large.

L'utilisation et la gestion des satellites est source de rivalités et de revendications économiques, politiques, culturelles, basées sur le "sacro-saint" principe de la souveraineté nationale.

L'orbite des satellites géostationnaires est l'exemple type et pour le moment unique de tentative d'appropriation territoriale du domaine spatial. En effet, alors que l'article 2 du traité de 1967 stipule que l'espace extra atmosphérique ne peut faire l'objet d'une appropriation nationale, huit pays équatoriaux ont en 1976 (déclaration de Bogota) revendiqué leur souveraineté sur l'orbite géostationnaire se situant dans le prolongement direct de leur espace aérien national. Cette revendication qui revêtait initialement un caractère politique (notion de souveraineté territoriale) a bien entendu été rapidement reprise par de nombreux pays équatoriaux et ce dans un but nettement plus lucratif ! Dans l'archipel des Tonga des chefs coutumiers bien conseillés par un astucieux "lawyer" américain ont tenté de mettre en place un système de location de ce qu'ils considéraient comme leur espace extra-atmosphérique.

Ces revendications, en totale contradiction avec le principe de non appropriation de l'espace, se sont évidemment heurtées à l'opposition des pays développés. A l'heure actuelle, ces essais d'appropriation sont restés lettre morte. Aucun traitement préférentiel n'a été accordé aux Etats équatoriaux par le C.U.P.E.A. (Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique des Nations Unies) Les mêmes tensions, rivalités et positions se retrouvent dans la répartition des fréquences entre Etats, sous l'égide de l'U.I.T. au sein de Conférences administratives mondiales des radiocommunications.

L'avènement de la télévision directe, c'est à dire de la diffusion de programmes télévisés directement depuis un satellite sans l'intervention d'un Etat "retransmetteur" a été une véritable révolution politico-culturelle qui a suscité de nombreuses tentatives d'extension de la souveraineté spatiale.

Encore une fois les pays sous- développés auxquels s'étaient joints les pays de l'Est ont affiché une position protectionniste et ont milité pour une meilleure reconnaissance de leur souveraineté en ce domaine. En revanche les pays développés se sont posés en chantre d'un système beaucoup plus libéral se basant toujours sur la non appropriation et la libre utilisation de l'espace (articles 1-2 du traité de 1967). Cette opposition s'est largement atténuée, à défaut de disparaître, avec l'adoption en décembre 1982 par l'Assemblée générale des Nations-Unies d'une résolution sur "les principes régissant l'utilisation par les Etats de satellites artificiels de la terre aux fins de la télévision directe internationale".

Toutefois le problème de la télévision sans frontière est loin d'être résolu car cela constitue l'enjeu politique et culturel majeur de cette fin de siècle. Les mollahs interdisant les paraboles ou l'Europe de l'exception culturelle et des quotas anti "network" sont autant d'exemples de ce nouveau type de conflits. Avec cet outil, "satanique" pour certains, l'adage *"la liberté des uns finit où commence celle des autres"* n'a plus de sens car il n'existe aucune parade physique face au "network" et les protections juridiques sont difficiles à élaborer et surtout à faire respecter.

Enfin, s'agissant des activités spatiales on ne peut passer sous silence la télédétection et la téléobservation. En effet, il est clair que la souveraineté territoriale d'un Etat peut être menacée ou au contraire étendue par l'utilisation de telles techniques. L'Etat observé peut ne pas être consentant, l'Etat observateur peut le faire à des fins strictement scientifiques mais aussi économiques ou militaires. Pour l'instant, malgré des accords intervenus en 1986 au sein du C.U.P.E.A., qui stipulaient que les activités de télédétection étaient licites, ce problème n'a pas encore fait l'objet d'une réglementation reconnue par la communauté internationale.

Donc, même dans le domaine spatial où la liberté est une des caractéristiques principales dans les faits et dans les textes, les Etats n'échappent pas à la logique de l'accaparement qui les pousse à étendre leurs zones de contrôle et d'influence.

La conjonction de ces deux dynamiques, internationalisation et accaparement, ne peut qu'exacerber les antagonismes entre les Etats. La communauté internationale ne peut rester passive face à cette situation et doit tout mettre en oeuvre pour éviter les conflits. Pour cela il importe d'entreprendre une action de rénovation et d'adaptation du droit international et des rapports entre les divers acteurs de la communauté internationale. Bien entendu cette action juridique doit pouvoir s'appuyer sur des moyens de contrôle et de rétorsion crédibles et efficaces.

3/ PREVENTION ET MAÎTRISE

3-1. LE RETOUR DU DROIT.

"Les Hautes Parties contractantes déclarent solennellement qu'elles condamnent le recours à la guerre pour le règlement des conflits internationaux et y renoncent en tant qu'instrument de politique nationale dans leurs relations mutuelles". Cet article premier du pacte Briand-Kellog (1928), apparaît à la lumière du siècle écoulé, d'une extraordinaire naïveté, voire d'un utopisme coupable.

Toutefois, en cette fin de siècle on assiste à un réel retour en force du droit dans les relations internationales qui se manifeste notamment par des références toujours plus nombreuses aux normes internationales et un ancrage toujours plus fort des Etats auprès des organisations internationales. Le corollaire de ce mouvement est l'affaiblissement de l'Etat en tant qu'acteur unique de la vie internationale; à l'heure du "monde-village" le splendide isolement n'est plus de mise.

.La multiplication des interdépendances et donc des sources de conflits appelle une franche évolution du droit international qui doit être de plus en plus spécialisé et faire de plus en plus appel à la notion de gestion commune.

Depuis un demi siècle on assiste à un mouvement général de "juridicisation" de la terre ou des activités humaines et outre les trois domaines de notre étude, de nombreux secteurs ont été réglementés et dotés de structures "ad hoc": les communications(UIT), la santé (OMS), le commerce(GATT),la météorologie(OMM).

La spécialisation croissante du droit permettra de codifier des nouveaux secteurs des activités humaines encore vierges de réglementation. Cette spécialisation doit porter en priorité sur des secteurs sensibles à cause de leurs potentialités économiques ou des intérêts politiques qu'ils représentent. Il est clair que des domaines tels que les hauts fonds marins, la circulation aérienne, l'espace extra atmosphérique et notamment les planètes et les corps célestes, doivent faire l'objet d'un important travail juridique pour définir plus précisément encore leurs statuts et codifier plus strictement leur utilisation ainsi que leur exploitation. Ces travaux doivent certes, être menés par des juristes et des hommes politiques mais aussi par des experts connaissant parfaitement chaque secteur. Ainsi, on éviterait de laisser d'aussi vastes domaines dans un flou juridique et technique forcément porteur à moyen ou long terme des germes d'un conflit.

Dans un domaine comme l'écologie on ne peut se contenter des déclarations d'intention de la Conférence de Rio en 1992. Il faut , à l'instar de ce qui a été fait pour l'Antarctique, traiter les problèmes précisément, point par point, en faisant appel à tous les spécialistes du domaine à traiter. L'approche globale des problèmes, pour satisfaisante qu'elle soit sur le plan intellectuel, est souvent synonyme d'imprécision et d'inefficacité chronique.

Face à un problème comme celui des îles Hanish où visiblement les dispositions du droit de la mer ne permettent pas de déboucher sur une véritable solution, seule la mise sur pied d'une conférence "ad hoc" pourrait régler le problème définitivement. La participation de toutes les parties prenantes assistées de juristes et d'experts(géologues, hydrographes) représenterait un socle de discussions beaucoup plus réaliste que les principes globaux du droit de la mer.

Parallèlement à une plus grande spécialisation de nombreux conflits pourront être évités en faisant davantage appel à la notion de gestion commune. En effet par ce biais il est possible d'intéresser le plus grand nombre d'Etats à un projet qui peut s'avérer rentable à court ou moyen terme.

Cette méthode permet donc à des Etats ne disposant pas de capacités techniques ou financières suffisantes d'être membres d'Agences ou d'Associations responsables d'un grand projet. L'Autorité et l'Entreprise mises en place par la Convention de Montego Bay, pour l'exploitation des hauts fonds marins(nodules) illustrent bien ce type d'approche. L'association de plusieurs pays européens dans le cadre de la société Ariane Espace, même à des niveaux très différents est également une solution réaliste. En effet cela permet à plusieurs Etats d'avoir une politique spatiale, ce qui évite de probables affrontements liés à des intérêts économiques ou politiques (sentiment d'exclusion).

La spécialisation du droit débouche naturellement sur la multiplication des organes d'arbitrages dont les sentences s'imposent de plus en plus aux Etats qui en cas de refus s'exposent à de fortes pressions (médiatiques, économiques) de la communauté internationale.

Enfin, l'avènement de vastes unions d'Etats dont la plus achevée est l'Union Européenne, est certainement le moyen le plus sur et le plus durable pour éviter tout affrontement lié à des problèmes de souveraineté territoriale. Par exemple, il est désormais impensable que la question de Gibraltar débouche sur un conflit entre deux membres de la même union.

En Asie du sud-est, les prétentions de Pékin sur la mer de Chine méridionale représentent un risque réel de déstabilisation. Lors des récentes rencontres du C.I.D. avec les autorités indonésiennes (voyage été 1995) ces dernières nous ont paru assez sereines face aux revendications de leur très puissant voisin du Nord. Cette confiance dans une solution négociée tient essentiellement au fait que l'Indonésie étant membre de l' A.S.E.A.N., ce problème n'est plus bilatéral mais régional ce qui rend le coup de force plus difficile et la négociation plus probable.

3-2 . PLUS DE TECHNIQUE POUR PLUS DE STABILITE.

La crédibilité et l'efficacité de toutes les démarches politico-juridiques reposent évidemment sur la mise en oeuvre de nouveaux moyens techniques qui permettraient d'améliorer les capacités d'identification, de détection et de surveillance.

Dans le domaine maritime, on peut imaginer la généralisation d'une sorte d'I.F.F. maritime qui ferait obligation aux navires sensibles de se signaler à l'intérieur des 200 nautiques de la Z.E.E. Ceci aurait pour effet de transformer en quelque sorte les Z.E.E. en A.D.I.Z. de la mer.

S'agissant de la circulation aérienne, la destruction en 1983 d'un Boeing des Korean airlines a poussé le Japon, les Etats-Unis et l'Union Soviétique à signer le 29 juillet 1985 un Accord tripartite prévoyant une série de mesures visant à accroître la sécurité des vols dans le nord du Pacifique. En fait cela a essentiellement consisté à mettre en place des communications directes et permanentes entre les trois centres de contrôle de cette zone (Anchorage, Tokyo, Khabarovsk). Le "maillage" de cet espace aérien va donc réduire considérablement les erreurs d'appréciation de la situation.

On peut également imaginer la prochaine mise en oeuvre d'un système de radars qui fournirait non seulement la situation aérienne générale, mais la situation spatiale générale. Ainsi pourrait être instauré un réel contrôle des activités spatiales.

La maîtrise toujours croissante des techniques spatiales nous autorise aussi à imaginer à moyen terme l'existence d'une chaîne intégrée de satellites qui permettra d'étendre quasiment à l'infini le champ d'une surveillance tous azimuts des activités humaines: navires dégazant en haute mer, pêches en zones protégées, exploitations sauvages en Antarctique, pollutions terrestres, etc.

Dans un avenir immédiat la surveillance accrue de la circulation aérienne ou maritime peut déjà passer par une utilisation intensive des systèmes de détection aéroportés et des avions de patrouille maritime.

Toutefois, tous ces moyens de contrôle perdraient une grande partie de leur crédibilité s'ils n'étaient accompagnés de moyens de coercition.

En effet il importe que les Etats et surtout si c'est possible la communauté internationale, puisse sanctionner ceux qui contreviendraient aux règles du droit international. La menace de sanction doit être présente dans les domaines maritime et aérien, comme dans l'espace.

Dans le domaine maritime, l'action de l'Etat en mer qui atteint dans les pays occidentaux un niveau d'efficacité élevé, doit être développé dans de nombreux pays du Tiers-monde notamment ceux disposant d'un important domaine maritime: Indonésie, Philippines. Compte tenu des faibles moyens dont disposent ces Etats, la communauté internationale, tout en s'entourant des indispensables garanties, pourrait utilement aider ces pays à faire respecter les normes du droit international en même temps que leurs propres intérêts.

La communauté internationale s'est unie récemment pour faire respecter les résolutions de l'O.N.U. instituant des "No fly zones" au dessus de l'Irak ou de la Bosnie. Il est clair que seule la présence permanente d'importants moyens aériens de rétorsion contraint les Etats "assiégés" à se plier aux résolutions de l'O.N.U.

La mise en oeuvre de moyens de rétorsion dans l'espace est d'une part plus délicate, d'autre part en contradiction avec la non militarisation de l'espace.

Désormais l'existence de satellites tueurs de satellites est une réalité qu'il faut prendre en compte et dont l'utilisation pourrait être confiée à une instance internationale qui serait chargée de la police de l'espace.

Toutefois, il est certain que ces moyens techniques, civils ou militaires, ne peuvent contribuer à réduire les tensions et à limiter les conflits que s'ils sont utilisés par des Etats ou des organisations internationales soucieux du bien commun et respectueux du droit international. Mais à ce niveau du débat, le problème redevient politique! (cf."le retour du droit" ci dessus).

On peut donc conclure notre étude en affirmant que la réduction des conflits liés à des problèmes de souveraineté territoriale ne repose pas sur une solution unique, mais sur la conjonction de trois axes d'efforts complémentaires:

- Un corpus juridique rénové et adapté aux réalités de notre temps,*
- des moyens techniques sophistiqués et fiables,*
- une réelle volonté politique pour privilégier la concertation plutôt que l'affrontement et ce, plutôt au sein d'organisations régionales souvent plus concernées et plus aptes à réduire les tensions qu'une organisation aussi lourde que l'O.N.U.*

ANNEXE 1

ELEMENTS DE DROIT MARITIME

1 - Le statut du navire

Le critère de l'aptitude à naviguer en mer est au centre de la notion de navire. Tout navire doit posséder une nationalité et battre le pavillon de l'Etat auquel il appartient. Les navires appartiennent à deux catégories traditionnelles: le navire de guerre et le navire de commerce. On distingue actuellement une troisième catégorie de navires: ceux qui sont affectés à un service public gouvernemental (météo, câblier, bâtiment de recherche scientifique...).

Le navire de guerre, en raison même de son caractère représentatif et de la souveraineté à laquelle il participe, bénéficie d'une immunité complète de la part de tout Etat autre que l'Etat du pavillon, aussi bien en haute mer, que dans les eaux territoriales et intérieures étrangères sous réserve de respecter les règles édictées par l'Etat riverain dans la mesure où ces règles sont conformes au droit et aux usages généralement acceptés.

Adoptée à Genève, le 8 février 1986, la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires définit la nature du lien entre l'Etat et le navire. Elle sert de référence aux réglementations nationales sur les critères d'octroi du pavillon: capitaux, marins, compétences des équipages, normes de sécurité... La "complaisance" pour un Etat, c'est donc le non-respect de la Convention de 1986.

2 - Le statut des espaces maritimes

Il convient de distinguer les espaces maritimes non soumis à la juridiction des Etats, ceux soumis à la souveraineté de l'Etat, ceux soumis à la juridiction de l'Etat côtier et ceux servant aux communications. Un schéma simplifié des zones de juridiction de l'Etat côtier d'après la convention sur le droit de la mer figure en annexe.

Les espaces non soumis à la juridiction des Etats

La haute mer

Elle est constituée par toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux archipelagiques d'un Etat archipel. Son régime est caractérisé par la liberté (de navigation, de pêche, de poser des câbles et conduites sous-marin, de survol, de construire des îles artificielles, de recherche scientifique etc.). Les navires en haute mer ne sont soumis à aucune autre autorité que celle de l'Etat dont ils portent le pavillon.

Les fonds marins internationaux

Ils sont constitués par le sol et le sous-sol de la mer situés au-delà des limites des juridictions nationales. Ils sont aussi appelés "la zone". La zone et ses

ressources ont été défini comme faisant partie du "patrimoine commun de l'humanité", ce qui implique une gestion internationalisée et institutionnalisée de la zone pour la protection et l'exploitation des ressources.

3 - Les espaces maritimes soumis à la souveraineté de l'Etat

Les eaux intérieures

Les eaux intérieures sont les eaux situées en deçà des lignes de base qui constituent le point de départ de la mer territoriale. Elles comprennent les ports, les rades abritées, les mers intérieures (mer d'Azov) ainsi que les eaux et baies "historiques" qui sont traditionnellement soumises à la souveraineté de l'Etat (Rio de la plata, baie de Granville, Firth of Clyde, baie de Chesapeake). Que ce soit pour les navires de guerre ou les autres, l'Etat exerce sa pleine souveraineté sur ses eaux intérieures (conditions d'accès, interdiction de certaines zones etc.).

La mer territoriale

La mer territoriale est la zone de mer adjacente aux côtes d'un Etat sur laquelle s'étend sa souveraineté. Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien et aux fonds. Un large consensus international a permis de fixer à 12 nautiques la largeur de la mer territoriale. L'assimilation de la mer territoriale au territoire terrestre de l'Etat côtier compte toutefois une importante limitation d'ordre coutumier: le droit de passage inoffensif des navires de tous les Etats, qui est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans se rendre dans les eaux intérieures, soit pour entrer ou sortir des eaux intérieures. Le passage inoffensif ne bénéficie qu'aux navires et non aux aéronefs.

Les eaux archipelagiques

La notion d'Etat archipel qui n'avait pu s'imposer à Genève en 1958 a été admise par la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Le concept a été vigoureusement défendu par l'Indonésie et les Philippines qui détiennent des positions clés dans l'Asie du sud-est. Le régime du passage reconnu est celui du passage inoffensif dans des couloirs de navigation maritime et aérienne avec un "droit de passage dans les couloirs archipelagiques". Les archipels dépendants d'Etats continentaux ne bénéficient pas du régime accordé aux Etats archipels. La France ne peut donc pas appliquer cette notion dans ses possessions d'outre-mer.

4 - Les espaces maritimes soumis à la juridiction de l'Etat côtier

Espaces maritimes constitués par les eaux (à l'exception du fond)

La zone contiguë

Il s'agit d'une zone située au-delà de la mer territoriale dans laquelle l'Etat côtier peut exercer un certain nombre de contrôles en vue de prévenir à l'avant de sa zone de souveraineté les infractions à sa réglementation douanière, fiscale et d'immigration. Il peut aussi réprimer celles qui auraient été commises dans sa mer

territoriale ou ses eaux intérieures. La France s'est dotée d'une zone contiguë comprise entre 12 et 24 milles.

La zone économique exclusive (ZEE)

C'est la conquête essentielle du nouveau droit de la mer. La ZEE ouvre à l'Etat riverain des droits exclusifs sur toutes les ressources biologiques et minérales du fond et des eaux dans la limite de 200 milles marins, assortis également de compétences exclusives en matière d'environnement marin. En revanche, les Etats tiers continuent à y jouir, en dehors des 12 milles marins de la mer territoriale de l'Etat riverain, de la liberté de navigation tant maritime qu'aérienne et de la liberté de poser des câbles et oléoducs sous-marins.

Un espace maritime constitué par le fond: le plateau continental

Physiquement, le plateau continental est le socle continental partiellement immergé qui prolonge les terres émergées. Son rebord est abrupt et bien marqué, sa définition envisage deux hypothèses: ou bien le rebord extérieur de la marge continentale se trouve à moins de 200 milles, ou bien au-delà de 200 milles de l'Etat côtier. Celui-ci n'a pas sur cet espace maritime de souveraineté territoriale, mais il peut exercer des droits exclusifs d'exploitation et d'exploration sur les ressources naturelles, qu'elles soient minérales (nodules) ou fossiles (hydrocarbures) ou végétales (algues, plancton) ou biologiques (crustacés). Les eaux surjacentes ne sont pas affectées par le régime du plateau continental et obéissent aux règles applicables à la ZEE et à celles de la haute mer.

Les espaces maritimes servant aux communications

Les détroits internationaux

Ce sont des voies naturelles qui constituent des portions de mer resserrées faisant communiquer deux mers. La question du régime des détroits oppose le principe de la liberté de navigation et les intérêts économiques, écologiques ou stratégiques des Etats riverains. La Convention distingue cinq catégories de détroits, qui comportent chacun des règles particulières de navigation pour les navires et les aéronefs.

Les canaux internationaux

Ce sont des voies de communications maritimes et internationales reliant deux mers libres, mais alors que les détroits sont des voies naturelles, les canaux sont des voies artificielles creusées dans le territoire d'un Etat.

L'application à leur égard de la règle coutumière de la liberté des communications internationales n'est pas automatique, mais dépend du consentement de l'Etat territorial qui l'exprime dans une convention particulière conclue avec d'autres Etats intéressés. Certaines voies possèdent des régimes spéciaux, tels les canaux de Suez, Panama, ou Kiel.

ANNEXE 2

DELIMITATION DE L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHERIQUE

Ni les juristes ni les hommes politiques ne sont parvenus à définir avec précision la limite entre l'espace atmosphérique(" le ciel ") et l'espace extra-atmosphérique ("l'espace"). Autrement dit il n'existe aucune règle internationalement reconnue qui permette de fixer la limite supérieure de l'espace aérien national et de son corollaire la souveraineté aérienne.

Au sein du C.U.P.E.A.(Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique des Nations-Unies) on distingue deux approches différentes, deux "écoles" en quelque sorte:

-l'approche spatiale

-l'approche fonctionnelle

1/ Pour les tenants de l'approche spatiale, le ciel et l'espace forment deux zones distinctes qu'il convient de bien délimiter; leur raisonnement est "rationne loci".

Des critères d'ordre physique ont été avancés, basés soit sur les divisions naturelles de l'espace(troposphère, stratosphère, mésosphère, ionosphère), soit sur divers critères, tels que:

- l'altitude que peut atteindre un aéronef par simple sustentation dans l'air(Convention de Chicago/annexe7).

- l'altitude au delà de laquelle aucune activité aérienne est possible soit 90 kms; proposition italienne en 1971 au C.U.P.E.A.

- l'altitude la plus basse permettant le maintien sur orbite d'un satellite; en 1968, l'International law Association a adopté une résolution selon laquelle le terme d'espace extra-atmosphérique devait s'interpréter comme l'espace au dessus du périégée le plus bas permettant le maintien sur orbite d'un satellite.

Des critères d'ordre politico-juridique sont également avancés et notamment celui de la souveraineté effective. Selon cette théorie, la souveraineté exclusive de l'Etat sous-jacent devrait s'étendre jusqu'à l'altitude où celui-ci est effectivement en mesure d'exercer son autorité. Toutefois, cette théorie assez réaliste de prime abord, n'a pas eu les faveurs de la communauté internationale essentiellement pour deux raisons:

- elle serait source d'instabilité quant à la zone de souveraineté qui varierait en fonction des progrès technologiques.

- elle serait source d'inégalité entre les Etats car elle entérinerait la loi du plus fort.

2/ Les théoriciens de l'approche fonctionnelle bâtissent leur argumentaire sur deux points:

- L'espace forme un "continuum" unique; il ne saurait y avoir de séparation arbitraire et par conséquent, un régime juridique unique devrait gouverner le ciel et l'espace.

- La nature des activités effectuées est le critère principal pour déterminer si on est soumis au droit aérien classique ou au droit de l'espace.

Le professeur R. Quadri explique que les activités cosmiques ont un caractère "spatialement incoercible", alors que les activités aériennes sont encadrées par l'idée de la souveraineté territoriale parce qu'elles sont coercibles et gouvernables.

En conclusion, il ressort qu'aucune des solutions proposées par ces deux approches n'ont été acceptées de façon générale, même si plusieurs Etats ont marqué leur préférence pour l'établissement d'une frontière entre le ciel et l'espace à une altitude de 100 Kms au-dessus du niveau de la mer. Malgré cette tendance, à l'heure actuelle aucune règle n'a force de loi.

Toutefois face au développement des techniques spatiales il est probable et souhaitable que ce flou juridique ne puisse perdurer.

ANNEXE 3 : LES ÎLES DE LA MER DE CHINE

POPULAIRE DE CHINE

