



VERS UNE NOUVELLE TERRITORIALISATION DES OCEANS...

La notion de Zone Economique Exclusive est-elle suffisante ?

Mémoire de géopolitique

du capitaine de corvette Guillaume DELAROCHE

dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes »

Directeur : Professeur Hervé COUTAU-BEGARIE

Mars 2006

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Vers une nouvelle territorialisation des océans, la notion de ZEE est-elle suffisante ?
2. 2006_memoire_geop_territorialisation_oceans_Delaroche
3. Capitaine de corvette, Marine nationale, DELAROCHE Guillaume , France
4. 22 mars 2006
5. Division C – groupe C1
6. Mémoire de géopolitique
7. Résumé : la liberté des mers, héritée de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego Bay en 1982, fait l'objet d'attaques récurrentes de la part de pays aux motivations diverses. Il est important d'étudier ces attaques et la nouvelle tendance à la législation toujours plus abondante pour en mesurer les effets sur la liberté d'action des flottes militaires.
8. Droit de la mer, océans, ZEE, liberté des mers.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement le Commissaire en chef de première classe Dezeraud, chef du bureau Action de l'Etat en mer au sein de la division Plans de l'Etat-major de la Marine pour ses éléments d'actualité sur le sujet qui m'ont permis de construire cette étude.

Je remercie aussi le Commissaire en chef de deuxième classe Martineau, chef du bureau Droit de la mer à la Direction Centrale du Commissariat de la Marine, pour m'avoir accordé un temps précieux et de nombreuses informations qui m'ont grandement aidé dans la rédaction de ce mémoire.

Vers une nouvelle territorialisation des océans...

La notion de ZEE est elle suffisante ?

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE

UNE PREOCCUPATION ANCIENNE, UN DROIT RECENT

Géographie des zones sous juridiction nationale

La conquête de la délimitation maritime par le droit

Les acquis législatifs et la normativité actuelle

DEUXIÈME PARTIE

LA LIBERTE DES MERS EN QUESTION

De dangereux concepts nationaux

Des conventions internationales potentiellement liberticides

Les Etats côtiers face aux nouvelles menaces

TROISIEME PARTIE

RENOVER LA CONVENTION DE MONTEGO BAY ?

La suffisance du droit de la mer

Le leurre de l'hyperlégislation

Les aménagements possibles

INTRODUCTION

Les Etats ont toujours entretenu des rapports étroits avec la mer. Les vastes espaces océaniques confèrent, tout au long de l'Histoire des civilisations puissance et rayonnement aux nations qui savent les exploiter. Une véritable géostratégie maritime apparaît de ce fait incontournable autant en raison de motifs politiques qu'économiques pour les pays qui ambitionnent de marquer le monde. A notre ère moderne la globalisation des échanges est étroitement liée au monde maritime ; la mer, alternativement cause, support ou moyen d'échanges entre les nations, fut déclarée espace de toutes les libertés dans les siècles passés. Ce principe de liberté des mers, énoncé et revendiqué depuis longtemps par des puissances maritimes très diverses comme nous le rappellerons, a mis bien longtemps avant d'être entériné et encadré par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite de Montego Bay en 1982. Cette conférence multinationale, dont les réflexions furent initiées trente ans auparavant, fut la première réelle affirmation d'un conflit Nord-Sud aujourd'hui très présent dans tous les secteurs de la vie politique et économique internationale. En effet les grandes puissances industrialisées, donc maritimes, font usage de la mer comme d'un facteur de puissance. Les nations en voie de développement vont échanger la libre utilisation de leurs eaux riveraines jusqu'à la mer territoriale contre une exclusivité de l'exploitation de la mer et de son fond jusqu'à deux cents milles nautiques au large, leur garantissant ainsi la préservation d'une source, que l'on croyait inépuisable, de revenus et d'alimentation.

La convention a eu comme fondamental mérite de définir enfin un statut pour les espaces maritimes en fonction de leur distance aux lignes de base des Etats côtiers. Nous rappellerons la diversité de ces espaces et leur importance sur un planisphère alors que paradoxalement ils ne sont jamais représentés sur aucun atlas géopolitique. Pourtant ils constituent bien le fondement de la puissance et du rayonnement des états côtiers. Mais la délimitation de ces espaces maritimes entre les nations voisines est encore bien imparfaitement arrêtée. Nous verrons le long cheminement législatif qui suscite régulièrement de nombreux arrêts de la Cour de justice internationale pour tenter de départager de façon juste ou équitable ces sphères d'influence hauturières.

Dix ans après l'entrée en vigueur de cette convention, cette liberté des mers se heurte aujourd'hui à une double offensive : l'extension des intérêts nationaux sur la mer et les tentatives répétées de législation exorbitante. Certains pays ont déclaré avec audace une

extension de leur prérogatives sur une partie de la haute mer voire sur les eaux sous juridiction d'autres nations. La convention de Montego Bay n'a cependant pas régi les activités des Etats dans les espaces qu'elle avait pourtant heureusement définis. Nous verrons comment les Etats, par le biais de conventions internationales, ont comblé les lacunes juridiques de la Convention de Montego Bay.

Trente ans après la signature de la convention et alors que le monde se retrouve devant un avenir incertain tant sur le plan politique, économique que biologique, il est légitime de se demander si les imprécisions de la Convention de Montego Bay méritent d'être corrigées. Mais nous l'avons dit, cette convention est le résultat d'un équilibre que les grandes puissances n'ont pas intérêt à voir rompu sous peine de mettre à mal leur liberté d'action. Le contexte sécuritaire extrêmement fragile actuel a fait émerger de nouvelles priorités de sécurité et de sûreté maritime qui s'emploient à contrôler au plus loin les océans. Il nous apparaîtra alors plus sage de s'employer à davantage faire respecter une législation abondante sur nos espaces maritimes plutôt que de vouloir étendre davantage les prérogatives des Etats côtiers dont les moyens navals hauturiers ne cessent de diminuer en nombre.

PREMIÈRE PARTIE

I -UNE PREOCCUPATION ANCIENNE, UN DROIT RECENT

Depuis l'Antiquité les limites du « monde connu » se confondent avec la connaissance des déserts maritimes. Les Grecs et les Romains étendaient leur empire au gré de leurs découvertes maritimes comme jusqu'en océan Indien lors du deuxième siècle après Jésus-Christ. Il faut attendre plusieurs siècles pour voir les nations se préoccuper d'une entente globale pour une vision commune de la propriété des océans. Puis à la sortie de la Seconde Guerre Mondiale tout s'accélère : certains Etats font preuve d'initiative et la communauté internationale doit s'organiser pour statuer sur le partage des océans. Depuis la convention de Montego Bay en 1982, beaucoup de chemin a été parcouru par les Etats et les juristes mais le travail de délimitation maritime s'est avéré complexe et n'est toujours pas achevé. Nous verrons enfin les acquis en matière de législation de la délimitation maritime.

11. - Géographie des zones sous juridiction nationale

Il est étonnant pour ne pas dire frustrant pour les géopoliticiens de constater qu'aujourd'hui encore les atlas géographiques ne font apparaître que les frontières terrestres des nations et s'affranchissent quasiment totalement des frontières maritimes. Tout au plus signale-t-on parfois quelques délimitations entre chapelets d'îles. L'immense zone bleue uniforme des atlas devrait rendre compte d'une réalité qui représente tout de même les deux cinquièmes des terres émergées. Cet étonnement se mue en interrogation sérieuse quand on réalise l'importance des enjeux actuels en matière d'exploitation des ressources naturelles des zones maritimes, en matière de contrôle de la navigation maritime (qui véhicule près de 90% en volume des échanges à travers le monde), ou en matière de maîtrise des mers sur le plan stratégique par utilisation de moyens militaires.

111.- Genèse d'un droit maritime international

A la fin du Moyen-âge, les deux grandes puissances de l'époque, dont les fondements reposent sur leurs capacités de découverte : l'Espagne et le Portugal, se partagent le monde lors du traité de Tordesillas en 1494 avec la bénédiction du Pape Alexandre VI. Ce traité

consista en une prise de possession de l'inconnu océanique en séparant les deux nouvelles propriétés de part et d'autre du quarantième méridien occidental. Une nouvelle concurrence dans les relations inter-étatiques s'instaure alors, avec un triple objectif : s'approprier de nouvelles richesses, étendre son empire océanique sur de nouveaux territoires, poursuivre l'évangélisation du monde. Les conséquences de cet accord historique aboutissent à la première universalisation des relations entre les Etats et les peuples de la mer, d'où naîtront conflits et convoitises, tant les richesses dépendent depuis lors des voies maritimes (soie, or, épices, etc). Alors que se dessine une compétition entre les empires pour la maîtrise des routes transocéaniques, les Britanniques tentent d'imposer une première législation par la force. Le juriste John Selden (1584-1654) propose une conception de « *mare clausum* », qui réserverait la mer à l'Etat le plus puissant. Dans le même temps, les Hollandais défendent la thèse de « *mare liberum* » de leur compatriote Grotius (1583-1645), concrétisant ainsi la première affirmation du principe de liberté des mers, définitivement acquise d'un commun accord à partir du XIXème siècle. Il faut ensuite attendre la seconde partie du XXIème siècle et l'avènement de la doctrine Truman pour assister à une emprise d'un Etat sur sa mer littorale et son plateau continental. La déclaration du 28 septembre 1945, revendiquant le droit de juridiction sur les ressources biologiques et minérales du large, lance de nouveau une compétition effrénée sur de nouveaux territoires à trois dimensions. Dans la foulée, trois pays sud-américains (Chili, Pérou et Equateur) proclament, par la déclaration de Santiago en 1952, leur souveraineté sur les espaces maritimes bordant leurs côtes jusqu'à la ligne des deux cents milles nautiques (environ 370 km), profitant d'un vide juridique vertigineux. Si l'objectif principal était bien de protéger les ressources halieutiques du large, essentiellement composées d'espèces hautement migratoires, par une couverture juridique en l'absence de moyens hauturiers pour la faire respecter, de nombreuses nations en développement emboîtèrent le pas et revendiquèrent la même zone d'exclusivité d'exploitation. Les grandes nations maritimes qui jouissaient d'une impunité totale à cette époque sur toutes les mers du globe, tant sur le plan commercial que militaire, virent s'élever une nouvelle menace sur les espaces maritimes.

112. La convention de Montego Bay

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego Bay est finalement accouchée dans la douleur en 1982, après trente années de travail et trois tentatives de conventions successives. Elle résulte d'un équilibre, instable puisque menacé à notre époque, entre les grandes nations maritimes et les Etats côtiers, soucieux de préserver leurs (souvent seules) ressources. Les puissances maritimes échangent ainsi l'exclusivité de pêche et d'exploitation des ressources du fond et du sous-sol des mers jusqu'aux deux cents milles

nautiques contre une liberté d'action, de passage et de manœuvre, y compris et surtout pour leurs flottes militaires, jusqu'à la mer territoriale s'étendant sur les 12 milles nautiques bordant leurs côtes. Si cette convention hautement bénéfique pour les deux parties a su s'attacher à délimiter les espaces maritimes en grandes classes (haute mer, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive ou ZEE, plateau continental), elle ne s'est pas préoccupée de la réglementation des activités humaines sur ces mêmes zones. Nous allons maintenant détailler les espaces maritimes qui tombent sous le coup de la territorialisation des océans.

113. Les espaces maritimes sous juridiction nationale

A la différence des frontières terrestres qui instituent les limites de la souveraineté d'un Etat sur son territoire, hormis la mer territoriale qui bénéficie d'une souveraineté de l'Etat côtier, les frontières maritimes départagent des espaces sur lesquels les juridictions exclusives ne concernent que des champs de compétence limitée qui varient selon trois types de zones : la zone contiguë, la ZEE et le plateau continental. Au-delà l'Etat n'a aucune juridiction sur la haute mer et la zone des fonds marins internationaux même s'il a la faculté d'y exercer certaines activités. Les limites extérieures des zones sous juridiction nationale sont calculées à partir des lignes de base droite en deçà desquelles les eaux sont considérées comme intérieures et assujetties à la souveraineté de l'Etat au même titre que les lacs et cours d'eau se situant sur son territoire. Ce tracé des lignes de base droites permet parfois à l'Etat côtier de gagner des espaces maritimes importants, notamment dans le cas des archipels. Mais tout abus de ce genre d'acte unilatéral vient compliquer nécessairement le processus bilatéral de délimitation des frontières.

Les eaux intérieures regroupent les eaux baignant une côte « profondément échancrée et découpée » sans que les lignes de base ne s'écartent sensiblement de la direction générale de la côte, les eaux baignant une côte bordée d'un chapelet d'îles « à proximité immédiate » de la côte, les baies, les baies historiques, l'embouchure des fleuves, les eaux deltaïques, les récifs et les constructions artificielles.

Les eaux archipélagiques représentent un régime juridique particulier : à la différence du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, les navires et aéronefs jouissent d'un droit de passage archipélagique entendu comme « l'exercice sans entrave à seule fin d'un transit continu et rapide » dans les zones où l'Etat côtier a désigné des voies de circulation.

La mer territoriale, parfois appelée mer patrimoniale par certains pays latino-américains, s'étend généralement sur une largeur de 12 mille nautiques. L'Etat côtier étend sa souveraineté sur cet espace mais aussi au fond de cette mer, à son sous-sol et à l'espace aérien surjacent. Cette souveraineté n'est pas absolue car l'Etat côtier doit céder à tous les

autres un « droit de passage inoffensif, continu et rapide » quitte à les soumettre à des voies de circulation et de dispositifs de séparation du trafic.

La zone contiguë, adjacente à la mer territoriale peut s'étendre jusqu'au 24 mille nautiques des lignes de base, et permet à l'Etat côtier d'exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux sanitaires ou d'immigration, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

La zone économique exclusive (ZEE) qui s'étend normalement jusqu'aux 200 milles nautiques accorde à l'Etat côtier une juridiction exclusive, outre l'exploitation des ressources biologiques et non biologiques, dans les domaines suivants : recherche scientifique, installation d'îles artificielles, production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents, protection du milieu marin.

Le plateau continental est quant à lui délimité juridiquement par une combinaison de facteurs : distance, bathymétrie, géomorphologie et sédimentologie. Cette multiplicité de méthodes ne fait que témoigner de la diversité des situations géographiques à travers le monde puisque dans certains cas, la largeur du plateau continental n'est que de quelques milles marins, comme au large du Chili tandis qu'elle peut atteindre 300 milles en Argentine ou en Australie. Après les premières tentatives américaines de la doctrine Truman en 1948 et la convention internationale de 1958 sur le domaine considéré, le plateau de l'Etat est désormais défini comme l'ensemble des « fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles nautiques des lignes de base, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure. Dans le cas où le rebord externe de la marge se trouve à plus de 200 milles nautiques, plusieurs hypothèses sont prévues mais le plateau continental ne pourra être délimité à une distance excédant 350 milles nautiques des lignes de base.

L'Etat côtier exerce des droits souverains sur son plateau continental en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles.

12. - La conquête de la délimitation maritime par le droit

La création et l'instauration de ces diverses zones a donné naissance à de nombreuses occasions d'opposition entre les nations pour les délimiter. En effet chaque fois que les projections maritimes de deux Etats se rencontrent et se chevauchent, chacun d'entre eux doit inévitablement renoncer à jouir de l'intégralité des juridictions maritimes auxquelles il pourrait prétendre s'il n'avait eu la malchance géographique de voir son emprise entrer en conflit avec celle de son voisin. Si l'on estime aujourd'hui à 450 le nombre de

chevauchements des zones maritimes, seuls 38% en sont clairement délimités. Aussi douloureux que soit le solutionnement de ce genre d'affaires, il est indispensable de lui trouver un caractère réglementaire.

121. Un droit essentiellement jurisprudentiel

La production normative qui débute au cours des années cinquante a été alimentée par plusieurs courants, ce qui est fréquent en droit international.

La source conventionnelle a connu un essor rapide : les travaux menés par la Commission du droit international ont donné naissance aux dispositions des conventions de Genève de 1958 relatives à la délimitation de la mer territoriale et du plateau continental, la convention de Montego Bay complète ces sujets de la délimitation de la ZEE. Autant la nouveauté de ces matières abordées peut impressionner, autant leur contribution au droit de la délimitation a été modeste faute d'être entrée en vigueur rapidement et en raison d'imprécisions.

La source coutumière a ainsi été appelée à occuper la première place en droit de la délimitation maritime. Cette prééminence sur le droit d'origine conventionnelle s'explique par le simple fait qu'en une quinzaine d'années, les tribunaux internationaux, et en particulier la Cour internationale de Justice, ont été saisis et ont rendu des arrêts lors de « causes célèbres » (Mer du Nord en 1969, Tunisie/Libye en 1982, Libye/Malte en 1985 etc.), édifiant ainsi un système normatif suffisamment étoffé pour qu'il puisse régir bon nombre de délimitations maritimes et que l'on soit aujourd'hui en présence d'un droit commun.

122. La longue marche du droit de la délimitation maritime

A l'opposé d'une apparente évolution linéaire si l'on enchaîne les décisions des sentences successives, le développement de ce droit jurisprudentiel s'est effectué par à-coups. « A la vision linéaire et horizontale il faudra substituer une approche verticale, qui conduira à privilégier la décision la plus récente et à rendre compte de la jurisprudence en terme d'évolutions et de revirements »¹.

C'est donc sous la forme d'un ensemble discontinu que ce droit se présente, dans lequel divers principes et règles de droit coexistent, sans hiérarchie entre eux, et sans qu'il soit possible de déterminer avec précision leurs rapports mutuels. Plutôt qu'à un système juridique logiquement articulé, c'est à une valse de concepts que l'on a à faire : droit et équité, adjacence, géographie, principes équitables et solutions équitables. Le problème essentiel réside en le fait que ces concepts ont occasionné de telles libertés d'interprétation que les polémiques les plus grandes se sont déchaînées sur le terrain juridique. Prosper Weil évoquera même le terme de « véritables guerres de religion juridiques ».

¹ Prosper Weil in « Perspectives du droit de la délimitation maritime », p. 16

Il faut reconnaître au droit de la délimitation une antinomie inhérente, les juges sont sans cesse sommés de trouver un point d'équilibre entre deux impératifs contradictoires : la nécessité de définir des règles de caractère suffisamment général et permanent pour couvrir toutes les situations particulières de même caractère et la nécessaire individualisation du problème étudié. Cette balance est particulièrement délicate à équilibrer dans notre domaine d'étude tant les conditions géographiques, étatiques et historiques sont diversifiées.

Toujours est-il que ce droit n'a certainement pas atteint sa maturité et qu'il revêt encore aujourd'hui un caractère inachevé mais dont les progrès passés augurent d'excellentes perspectives pour les législations à venir.

13. – Les acquis et la normativité actuelle

Les tribunaux internationaux ont en effet réussi à dégager l'horizon sur de nombreuses questions mais on ne pourra certainement pas écrire un traité du droit de la délimitation maritime avant longtemps tant les affaires successives ont diversifié les décisions et les arrêts de la Cour de justice internationale.

131. Les acquis

La recherche de chimériques frontières naturelles a été abandonnée depuis longtemps et la délimitation se présente aujourd'hui comme une opération volontariste liée au titre juridique des Etats côtiers sur les espaces marins adjacents à leur littoral. On ne saurait revenir sur la théorie des projections côtières qui fonde juridiquement l'extension de la souveraineté territoriale vers le large. Certes cette théorie, faisant fortement dépendre le contour des limites extérieures du dessin des côtes, peut projeter sur les espaces maritimes les inégalités dues aux hasards conjugués de l'Histoire et de la nature. Mais les Etats ont préféré ce droit selon un critère de distance plutôt qu'un théorique prolongement naturel. Et par corollaire ont accepté le principe de tracé d'une frontière qui ampute (on peut y voir une notion de sacrifice de l'espace sous souveraineté nationale) mais qui préserve l'exclusivité sur la zone ainsi délimitée et attribuée (on voit ici alors la notion d'espace privatif et quasi-inviolable ou intouchable par les autres Etats ou organisations internationales).

La jurisprudence aurait pu faire périliciter le tracé des ZEE et du plateau continental dans deux tendances divergentes mais la sagesse de retenir le prolongement naturel pour ce dernier tandis que la distance était retenue pour la ZEE a permis préserver une certaine unité de traitement des affaires.

132. Equidistance des premiers pas et contrôle de l'équitable

La structure d'une opération de délimitation commence désormais à trouver un semblant de normativité grâce aux nombreux arrêts la décrivant, de manière certes encore pragmatique.

Le premier pas est la méthode de l'équidistance, d'application facile et objective, constituant de prime abord une certaine équité puisqu'elle divise à peu près également les zones de chevauchement des deux côtes. Cette méthode traduit la conception moderne de la délimitation maritime mais son caractère automatique et obligatoire rencontrerait de nombreuses réticences dans le monde, ne serait parce qu'elle interdirait tout recours devant un juge international.

L'opération de délimitation doit ensuite passer au filtre de la mise à l'épreuve de l'équité du résultat provisoirement obtenu. Le recours à l'équité correctrice, contrairement au recours à l'équidistance qui est dicté par une logique juridique, est issu de la règle coutumière, pratique des Etats et volonté des tribunaux obligent. Le juge vérifiera alors si le tracé de la ligne équidistante ne se rapproche pas du littoral de l'un des Etats au point de compromettre ses intérêts politiques et économiques.

Il reste ensuite une ultime étape : la réglementation juridique de l'ajustement de la ligne équidistante des premiers pas.

Cette description théorique de l'opération de délimitation ne doit pas masquer une réalité un peu moins idyllique. Le juge reste le dernier verrou dans cette opération et il dégagera la solution selon son appréciation. Bien que considérée comme regrettable, cette infime part de subjectivité n'en est pas moins inévitable. Il a même été envisagé de ne laisser à la Cour internationale que la faculté d'indiquer des règles et des principes. Heureusement tous les arrêts mènent finalement au tracé géographique d'une frontière entre les parties et statuent ainsi définitivement sur l'affaire jugée.

Nous avons ainsi étudié la genèse du droit de la délimitation maritime et avons défini les grandes classes d'espaces océaniques, héritage fondamental de la Convention de Montego Bay qui, rappelons-le, a donné naissance à l'avènement d'un droit maritime international. Ce droit est aujourd'hui bien vivant et s'enrichit chaque jour de nouvelles jurisprudences qui en font sa richesse mais aussi sa complexité. Rappelons aussi que la Convention de Montego Bay, que l'on juge souvent imprécise (d'où les nombreuses interprétations qu'a pu en faire la Cour internationale de justice) s'est effectivement attachée à délimiter et caractériser les espaces maritimes sans chercher à y réglementer les activités des usagers au nom d'un principe intangible de liberté des mers, concept souvent mal employé depuis ladite convention. La Convention de Montego Bay a su définir une zone de haute mer, qui ne peut

être soumise à aucune appropriation de la part d'aucun Etat et dans laquelle s'exerce pleinement la liberté de circulation, d'action et d'exploitation pourvu que celles-ci ne viennent entraver et perturber celles d'un Etat côtier voisin.

Nous allons maintenant voir comment, dans les toutes dernières décennies, quelques pays, mus par un sens de l'initiative certain et un désir d'affirmer des prétentions sur la scène internationale, ont tenté d'abroger une partie du principe de liberté de la haute mer, en s'arrogeant des droits exorbitants de ce principe.

DEUXIÈME PARTIE

II - LA LIBERTE DES MERS EN QUESTION

La convention de Montego Bay ratifiée par plus de cent dix pays, est entrée en vigueur en 1994. Dix années plus tard, cet accord consensuel essuie déjà de nombreuses attaques. Ces atteintes sont le fait d'Etats bien différents par nature : des défenseurs de la liberté des mers comme de ceux qui voudraient s'approprier davantage de pouvoir sur leurs étendues maritimes, et toujours plus légiférer. Il est apparu légitime à ces pays de « tenter le coup », emporté par un élan d'expansionnisme ou par un réflexe de protectionnisme qu'il soit du registre sécuritaire ou environnemental. Mais la communauté internationale n'est pas restée passive sur le sujet non plus, car elle a su s'organiser pour restreindre la liberté des activités en mer dans les domaines où Montego Bay n'avait pas tranché soit par frilosité soit par inconscience à l'époque des menaces qui pesaient sur la planète dans son ensemble. Plusieurs conventions internationales sont donc signées au fil des années venant restreindre ou compléter, selon l'approche choisie, Montego Bay. Nous verrons aussi qu'un droit émergent reprend de la vigueur ces dernières années : le droit de l'Etat côtier. Si l'on n'y prend garde, ce droit pourrait prendre le pas sur le droit sacro-saint de l'Etat du pavillon qui, jusqu'à récemment, régissait universellement les activités maritimes.

21. - De dangereux concepts nationaux

Deux nations à haute connotation maritime, chargées d'histoire, ont donc énoncé des concepts de façon totalement unilatérale et donc surprenant l'ensemble de la communauté internationale : le Chili et l'Australie. Le Chili n'en est pas à son premier coup puisqu'il faisait partie du trio des pays sud-américains qui avaient pris l'initiative de proclamer sa mer patrimoniale jusqu'à deux cents milles nautiques de ses lignes de base lors de la déclaration de Santiago en 1952. L'Australie quant à elle, nous le préciserons, a une grande tradition de présence océanique, présence très active car c'est bien davantage qu'une simple surveillance qu'elle exerce depuis toujours dans les immensités maritimes du grand Sud.

211. Le concept de « Mar présencial » du Chili

Le concept présenté et défendu par le Chili a été baptisé « mer de présence ». Cette mer de présence représente un immense triangle dont les sommets sont l'Île de Pâques à l'ouest

(propriété chilienne) – la frontière maritime avec le Pérou au nord – le Pôle Sud. Avant d'annoncer cette nouvelle délimitation pour sa zone économique exclusive, le Chili possédait de façon réglementaire par la règle des 200 milles nautiques une ZEE de quatre millions de kilomètres carrés. Cette nouvelle zone de territorialisation chilienne est comparée en annexe 1 avec le tracé de sa ZEE « classique ». Cette zone sous juridiction nationale serait ainsi quintuplée atteignant la bagatelle de vingt millions de kilomètres carrés.

Ce concept fût énoncé en premier lieu par l'Amiral Jorge Martinez Busch, Commandant en Chef de la marine chilienne dans des conférences maritimes de portée certes limitée puisque régionales (en 1990 et 1991), mais il lui a été donné une dimension présidentielle par le président Aylwin en 1991 à bord de l'Esméralda lors du discours inaugural de la campagne d'instruction des cadets de l'école navale ; puis par le président Frei en mai 1995 dans un discours consacré à la Défense nationale du Chili, discours qui listait de façon exhaustive toutes les missions des forces armées chiliennes, et dont les éléments furent repris par le Ministre de la Défense de l'époque la même année. Ce concept a ensuite été proposé à la Commission permanente du Pacifique sud et inséré dans la loi chilienne en 1994 sur la réglementation des pêches.

Même s'il n'est pas prononcé explicitement le terme de ZEE qui s'étend sur une telle immensité, les objectifs avoués ne laissent aucune place à l'interprétation et s'y apparente sans équivoque. Il s'agissait alors de patrouiller et exploiter la mer de présence, y protéger les intérêts nationaux et enfin pour cette zone de contribuer au développement du Chili.Évidemment la marine chilienne se voit investie d'une nouvelle mission qui est d'assurer la présence dans cette mer patrimoniale et d'être prêt à protéger les intérêts nationaux que représente la biomasse impressionnante qu'elle englobe.

Pour corollaire, il allait de soi qu'il fallait détenir une puissance navale capable de protéger l'activité économique de la zone et de pouvoir y exercer une vigilance digne de ce nom. Même si la marine chilienne s'avère être une armée très sérieuse, bien équipée et bien servie par de vrais marins, elle n'a jamais eu, certainement pour des raisons budgétaires, la capacité d'assurer une présence et une vigilance sérieuse dans cette zone.

Ce concept très ambitieux est l'héritage d'une tentation historique. Depuis toujours en effet et notamment depuis 1540, date de la conquête par les espagnols, le Chili a une perception de la mer comme un héritage national. Depuis la guerre d'indépendance en 1810, la destinée du Chili est directement liée au contrôle et à la domination dans le sud Pacifique. Dès 1951 on esquisse au Chili dans la presse un intérêt particulier pour ce triangle de prospérité et d'influence, annonciateur du concept lui-même. Le Général Pinochet lui-même parlera même de « mer nationale » et y accordera une importance certaine, en accord avec les grandes

visées nationalistes dignes du dictateur qu'il était. Ce concept est basé sur une conviction nationale née du constat que le destin océanique du pays surgit de sa réalité géographique: ainsi la particulière « tri-continentalité » (Amérique, Océanie par l'Île de Pâques, Antarctique) du Chili l'amènerait à formuler de telles revendications pour faire accepter l'idée de « continuum spatial » mer territoriale, ZEE (mer patrimoniale) et mer de présence.

Les juristes chiliens saisis pour l'occasion tentent même de lui apporter une justification « légale ». Cette légalité repose alors sur une certaine interprétation de la Convention de Montego Bay. Cette dernière demande effectivement de prendre les mesures nécessaires à la conservation des ressources naturelles, c'est l'estimation du Chili que d'aller jusqu'à ces lignes exagérées. L'article 63 précise les dispositions donnant des droits sur les stocks de pêche dans les eaux adjacentes à la ZEE ; l'article 64 précise que les Etats doivent s'impliquer en bi ou multilatéral pour conserver les espèces migratoires dans et au-delà des ZEE ; l'article 73 donne tous pouvoirs de régulation et de police pour faire respecter sa propre ZEE ; enfin l'article 116 précise l'obligation qui est faite pour les pêcheurs de haute mer de coopérer avec les Etats côtiers pour la protection des ressources en espèces migratoires. De plus, on tente de fournir aussi une justification par des considérations d'équité internationale et de protection de l'environnement marin (la Convention de Montego Bay développe la problématique d'accès aux ressources, de stocks chevauchants, de connaissances scientifiques, et reconnaît les phénomènes associés aux espèces migratoires). Il faut préciser qu'à l'époque quelques trois cents bateaux de l'URSS épuisent effectivement les ressources en espèces migratoires entre 250 et 700 milles nautiques des côtes, pendant que le Chili n'a ni les bâtiments de pêche ni la flotte de guerre pour faire respecter sa ZEE et donc aller vérifier que les bâtiments étrangers ne sont pas en train de la piller. Il n'est tout de même pas insensé de dire que les ZEE chiliennes, en aval des courants de Humboldt dans cette région, sont du coup privées d'un apport évident en ressource halieutique.

Mais au-delà des intérêts économiques, cette mer de présence laisse apparaître des enjeux stratégiques tout aussi réels. Sur le plan stratégique en effet, la position du Chili s'avère extrêmement intéressante : situé à proximité des passages resserrés (Magellan, chenal de Beagle, passage de Drake, Cap Horn) le pays contrôlerait tous les accès maritimes importants entre l'Atlantique et le Pacifique en cas de fermeture du canal de Panama (hypothèse géostratégique non dénuée de fondement).

Cette zone donnerait au Chili la profondeur stratégique qui lui fait défaut, coincé par la mer d'un côté et interdit d'ouverture vers l'est par une formidable barrière montagneuse, et lui offrirait de facto une miraculeuse expansion vers l'ouest du continent.

Le pays entier avait assurément tout à gagner à accueillir, expliquer et exporter dans les enceintes internationales de décision cette modernisation du droit de la mer que constitue l'idée de la mer de présence, car son coup précédent avait réussi. C'est ainsi qu'à l'époque les journaux chiliens affirmaient que cette idée intéressait aussi les Etats-Unis, le Canada, l'Argentine, le Brésil, la Nouvelle Zélande et l'Australie.

212. La zone d'identification maritime de l'Australie

L'Australie fait preuve d'une hardiesse extraordinaire quand le 15 décembre 2004 le Premier Ministre John Howard annonce la création d'une zone d'identification maritime (*AMIZ : australian maritime identification zone*) qui trouverait ses limites à 1000 milles nautiques des lignes de base du continent insulaire. Ce concept, énoncé lors d'une déclaration fracassante et somme toute relativement malhabile comme nous le verrons plus tard, repose sur une doctrine qui semble solide puisque un certain nombre de moyens lui seraient affectés. On crée dans le même temps un nouveau commandement : le JOPC (*joint offshore protection command*), que l'on dote de moyens financiers (il est annoncé des investissements de 4,3 millions de dollars sur quatre ans). Outre les moyens financiers l'Australie compte dédier à cette nouvelle mission une nouvelle classe de frégates (de type Armidale) ainsi que d'y affecter des aéronefs de patrouille maritime (P3C Orion) et des drones.

Cette nouvelle initiative fait suite à un effort de 100 millions de dollars en juillet 2004 pour améliorer la sécurité des transports maritimes et tenter de faire de l'Australie un leader mondial de la sécurisation du trafic de conteneurs. Rappelons que le contexte de menace terroriste permanente ainsi que les nombreuses initiatives américaines en ce domaine (programme PSI et code ISPS dont nous parlerons plus loin) expliquent une certaine fébrilité dans l'attitude australienne, pays qui dépend essentiellement de la mer pour tous ses approvisionnements, de par son insularité unique. Les locaux prétendent que le Premier Ministre voulait quelque peu détourner l'attention des médias et de l'opinion publique d'un audit qui précisait que près de 3000 conteneurs (sur un total de 80600) avaient échappé aux inspections de sécurité par manque de moyens. On comprend que dans un tel contexte le gouvernement ait voulu faire un coup d'éclat avec cette déclaration.

Ce concept se traduit concrètement par des contraintes de déclaration et d'identification pour les navires ayant l'intention de se rendre dans les ports australiens. Ainsi la première exigence est une déclaration complète préalable par le navire quand il pénètre à moins de 1000 milles nautiques des côtes. Tous les bâtiments sont ainsi tenus de donner un certain nombre de renseignements exhaustifs: identité du bâtiment, composition de l'équipage, cargaison, position, route, vitesse et port d'arrivée prévu. Le tracé de l'AMIZ est indiqué sur une carte en annexe 2.

A une distance de 200 milles nautiques, tous les bâtiments autres que les plaisanciers journaliers devront avoir été formellement identifiés. On voit ici que les moyens à dédier à cette tâche sont considérables quand on considère l'immensité de la zone à couvrir.

La collecte et l'entretien du renseignement et de l'information dans la zone d'approche ainsi que la coordination de toutes les actions se présentent comme un véritable défi pour le JOPC. Accompagnant ces objectifs de renseignement et de tenue de situation, un arsenal de mesures est prévu allant jusqu'à l'interception des navires contrevenants ou jugés suspects, y compris à grande distance des côtes australiennes. La zone privilégiée pour cette nouvelle exigence de surveillance est constituée par les approches Nord et Ouest ainsi que la mer du Timor.

La priorité du gouvernement de l'époque et l'objectif avoué reposent sur un argument sécuritaire. Il s'agit bien de protéger les dispositifs de production de gaz et de pétrole essentiellement situés au nord du pays et parfois à grande distance. Il apparaît aussi comme vital de prévenir toute intrusion dans le cadre de la lutte antiterroriste, de protéger ses frontières dans un cadre général. Un autre but réside aussi, accessoirement dans la préservation des ressources au profit des pêcheries locales.

Cet effort supplémentaire s'inscrit bien évidemment dans une démarche globale incluant aussi les autres administrations (douanes, police, etc.).

L'Australie bénéficie d'une longue expérience de surveillance des océans du grand Sud. Ce pays a des zones résolument gigantesques à protéger, et a développé une habitude de surveiller ses océans qui le bordent. On se souvient notamment des nombreuses interventions de secours maritime pendant les courses à la voile autour du monde, où les bâtiments et aéronefs militaires sont intervenus régulièrement dans des conditions météorologiques souvent extrêmes à des distances très élevées de leurs propres côtes.

Dans un autre registre l'Australie a développé bien avant d'autres nations des méthodes de surveillance et de préservation des océans très efficaces. Durant les années 1990 dans les eaux les plus australes, alors que les bâtiments des pêcheries aux intérêts espagnols mais oeuvrant au profit des consommateurs asiatiques pillaient régulièrement et méthodiquement les stocks de légine, les autorités australiennes ont réussi à chasser les bâtiments fraudeurs jusqu'à les pousser vers les eaux françaises constituées par les ZEE autour de nos Terres Australes et Antarctiques Françaises. Après une période de travail en autonomie, la Marine nationale est parvenue à instaurer une coopération et une fourniture mutuelle de renseignement avec son voisin du grand Sud. Les résultats actuels sont extrêmement probants et s'appuient autant sur la coopération entre nos deux pays, sur la patrouille régulière dans ces eaux très dépeuplées que sur la mise en place de moyens de surveillance par satellite.

22. - Des conventions internationales potentiellement liberticides

Ce dernier exemple de coopération entre la France et l'Australie nous rappelle qu'effectivement, ce sont bien souvent des considérations économiques qui président en premier lieu aux conflits entre deux pays limitrophes. Ceci nous amène à évoquer la guerre du Turbot en mars 1995. Cette année là, les forces maritimes canadiennes de contrôle des pêches arraisonnent un bâtiment de pêche espagnol au large du Canada mais en dehors de la ZEE. La saisie et le déroutement du navire s'avèrent musclés, un mort est d'ailleurs à déplorer côté espagnol. Cette action de vive force a été initiée par le Canada sous prétexte de protéger une ressource nationale. Cette affaire a été réglée depuis par la Cour internationale mais ce fut le premier cas d'arraisonnement d'un navire en dehors des zones sous juridiction nationale. Depuis ces affaires, il se fait jour un nouveau champ d'action pour les pays désireux d'étendre leurs prérogatives en dehors de leur juridiction. Ces champs reposent sur des arguments environnementaux et sécuritaires, les deux domaines qui mènent actuellement les débats en matière de géopolitique. Or ces préoccupations, qui peuvent s'avérer très compréhensibles voire légitimes au regard de la survie des nations ou même de l'humanité, n'en sont pas moins des entreprises qui viennent limiter la liberté de navigation selon certains critères parfois contestables comme on le verra plus loin.

221. La déclaration de Malaga

Après les catastrophes humaines, environnementales et médiatiques qu'ont constituées les pollutions maritimes de l'Erika et du Prestige, la France et l'Espagne, emportées par une forte envie d'en finir avec les bâtiments pollueurs les plus dangereux, prononcent une interdiction résolue envers les navires à simple coque. En décembre 2002, les deux chefs d'Etat, apparemment sans consulter suffisamment leurs conseillers en droit de la mer, effectuent cette déclaration conjointe. Ils interdisent à tout navire à simple coque, transportant du fuel lourd de pénétrer le grand golfe de Gascogne et toutes les approches occidentales de l'Europe. Cette proclamation unilatérale s'est effectuée sans le consentement de l'Organisation Maritime Internationale et constituait une interdiction générale, sans critères discriminants, de la part de deux pays côtiers vis-à-vis de l'espace de leur ZEE. Nous verrons plus loin comment une telle déclaration ne peut que s'avérer totalement illégale et comment ces deux pays, essentiellement sous l'impulsion de la France, tentent aujourd'hui de transformer leur souci légitime de protection de l'environnement en une disposition légale et officialisée dans les instances réglementaires.

222. Les conventions de Palerme, Vienne et Aruba

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, signée à Rome le 10 mars 1988 s'applique aux forfaits commis en haute mer et dans les eaux

territoriales. Ses dispositions sont essentiellement de nature pénale, en organisant les suites judiciaires d'un acte de terrorisme en mer ou de piraterie maritime et la façon dont les divers Etats impliqués coopèrent dans ce domaine. Toutefois, cette convention ne prévoit aucune mesure concrète pour la lutte contre le terrorisme : elle n'autorise notamment pas le navire de guerre à intervenir en haute mer sur un navire ne battant pas le même pavillon et qui aurait à son bord des terroristes. C'est la raison pour laquelle elle fait l'objet de travaux de refonte dans le cadre de l'OMI. Outre de nouvelles incriminations pénales, des procédures d'arraisonnement en haute mer ont été incluses dans les amendements en cours de discussion. Il faudra rester vigilant sur ces nouvelles dispositions afin qu'elles respectent bien l'esprit de Montego Bay et respecter le principe de l'accord de l'Etat du pavillon avant intervention, à moins d'un consentement permanent lors de la ratification.

On observe donc que toutes ces entreprises, qui aboutissent relativement rapidement depuis les dix dernières années, sont de nature à restreindre les dispositions de la Convention de Montego Bay, dans la mesure où elles dépossèdent souvent les Etats d'une partie de leurs droits régaliens de toute puissance et d'exclusivité sur les bâtiments battant leur pavillon. Il est à noter toutefois que les Etats parties acceptent, de bonne ou mauvaise grâce quand on considère les enjeux ou les influences des grandes puissances maritimes, cette limitation qui peut se traduire par un abandon de souveraineté.

23. Les Etats côtiers face aux nouvelles menaces

Ces dernières années, et en particulier depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, la Marine nationale est amenée à effectuer très régulièrement des missions de prévention et d'action en mer pour lutter contre le terrorisme, l'immigration clandestine, le trafic de stupéfiants et le transport d'armes de destruction massive par voie maritime. Ces quatre domaines d'intervention constituent, avec la pollution, les principales menaces venant de la mer auxquelles la France est actuellement confrontée. D'autres régions du globe connaissent également un regain de la piraterie maritime.

La diminution de la présence des flottes militaires depuis la fin de la Guerre Froide, l'instabilité politique et la situation économique désastreuse de certains pays, l'évolution de la technologie et le mode actuel d'exploitation des navires qui ont conduit à la réduction des équipages des bâtiments de commerce, sont autant de facteurs qui contribuent au développement des activités criminelles en mer.

Or, ces activités illicites perturbent l'ordre public maritime international et entravent la liberté de navigation. Elles représentent une menace constante pour nos intérêts maritimes, mais

aussi pour nos populations et nos institutions. Il ne s'agit pas seulement d'une question de sécurité maritime, mais aussi de sûreté nationale et internationale.

Certes, des dispositions ont été récemment adoptées en matière de sûreté des navires et des installations portuaires ; des efforts ont été faits pour améliorer le contrôle des conteneurs². Mais ces mesures de prévention, facilement contournables, sont insuffisantes. L'Union européenne ne devrait-elle pas notamment, à l'instar des Etats-Unis, rendre obligatoire la partie B du Code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) et adopter le dispositif CSI (*Container Security Initiative*) ?

Enfin, pour lutter efficacement contre les nouvelles menaces venues de la mer, il ne suffit pas de renforcer les moyens de surveillance dans les ports et les approches maritimes. Encore faut-il donner aux forces navales les moyens juridiques nécessaires pour pouvoir intervenir en toute légalité.

231. Droit de l'Etat côtier et droit du pavillon

La Convention de Montego Bay, qui a consacré le principe coutumier de la loi du pavillon, constitue parfois un réel obstacle à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer. Dans le cadre même d'une coopération entre l'Etat du pavillon et l'Etat intervenant, telle qu'elle a été organisée à l'article 17 de la Convention de Vienne de 1988 pour la lutte contre les trafics de stupéfiants, la nécessité de solliciter, avant chaque intervention sur un navire étranger, l'autorisation expresse et éventuellement conditionnelle de l'Etat du pavillon, demeure en soi un obstacle au bon déroulement des opérations en raison souvent de la complexité administrative de la procédure à suivre³. Aussi, ne pourrait-on pas déjà réduire la chaîne décisionnelle ?

Par ailleurs, faut-il continuer à appliquer la loi du pavillon à l'égard des Etats qui refusent les règles internationales ou qui s'avèrent incapables de les faire respecter ?

Il conviendrait d'imaginer de mettre en œuvre des moyens pour amener les Etats à répondre des navires battant leur pavillon.⁴ Il devrait être ainsi possible d'envisager un système d'aide financière, technique et juridique pour inciter les Etats défaillants à appliquer la loi de leur

² Cf. Bernard Coloby, "La sûreté des ports maritimes", *Défense Nationale*, n° 8/9, août-septembre 2003, pp. 61-72.

³ Voir pour la France, l'instruction interministérielle du 14 janvier 1997 *relative à la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en haute mer*, qui dresse un tableau synthétique des procédures de communication et d'autorisation entre Etats. Sur la lourdeur de la procédure administrative en France, cf. Jean-Louis Fillon, "Le cadre juridique de l'intervention", *Bulletin d'Etudes de la Marine* n° 11, pp. 31-37 (p. 35). Le mérite de l'arraisonnement du *Winner* par l'avis *Lieutenant de vaisseau Le Hénaff* (opération Moby Dick), le 13 juin 2002, en est d'autant plus grand.

⁴ Dans le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, plusieurs délégations ont appuyé la proposition d'un groupe d'organisations non gouvernementales tendant à élaborer un accord de mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui garantirait le respect réel, par les Etats du pavillon, des obligations que leur imposaient cette convention et le droit international applicable : cf. Assemblée générale des Nations Unies, 58^e session, juin 2003, Partie B, p. 23, n° 77.

pavillon en mer et leur permettre de déployer les moyens navals nécessaires à l'exercice effectif de leur pouvoir de police maritime.

A défaut, on pourrait envisager d'engager des négociations diplomatiques en vue d'amener les Etats défaillants à accepter, tacitement ou expressément, de déléguer leur pouvoir de police en haute mer aux autres Etats⁵, comme pour l'assistance humanitaire qui est "soit sollicitée, soit expressément et préalablement acceptée par le gouvernement du pays destinataire".⁶

Sinon, pour obliger les Etats du pavillon récalcitrants à honorer leurs obligations, on pourrait soit instituer au niveau mondial un mécanisme de sanctions financières par lequel ces Etats pourraient se voir condamnés par le tribunal international du droit de la mer, pour manquement à leurs obligations internationales, au versement de lourdes pénalités dont le produit pourrait être acquitté au profit de l'OMI par exemple; soit autoriser d'office l'intervention des navires de guerre étrangers sur les bâtiments arborant un pavillon de complaisance. Pourquoi, en effet, continuerait-on à respecter la loi du pavillon à l'égard d'Etats qui ne l'appliquent pas ?

Quand un Etat n'a pas la volonté ou les moyens d'exercer sa souveraineté en mer, que ce soit en haute mer à l'égard des bâtiments battant son pavillon ou dans ses eaux territoriales, s'interdire d'agir à sa place, au nom du droit, revient à créer des zones de "non-droit" permettant aux criminels de bénéficier d'une impunité de fait.

Les Etats côtiers ont dû pallier l'effacement volontaire de certains Etats du pavillon en étendant leurs compétences dans le domaine de la lutte contre la pollution maritime, le droit à la protection de l'environnement l'ayant emporté sur le droit du pavillon. La lutte contre la criminalité maritime devrait-elle se heurter à l'intangibilité de la loi du pavillon ?

232. Obstructions indirectes aux flottes hauturières

Outre les contraintes réglementaires que nous venons de voir, dans un cadre juridique répressif renforcé, nous observons de par le monde d'autres obstructions plus moins volontaristes ou conscientes de nuire aux activités des flottes hauturières.

Ainsi la problématique de pollution sonore des océans devient un véritable enjeu de l'activité des flottes de lutte antisous-marine. Sous l'impulsion des organisations environnementalistes, l'Union Européenne (suivie par l'OMI à terme ?) émet des directives qui restreignent l'usage des sonars (de coque et remorqués) dans certaines zones de prédilection de déploiement des mammifères marins ou réduisent les plages de fréquence à utiliser. On comprend aisément que les restrictions opérationnelles qui en découlent sont totalement incompatibles avec les

⁵ Tel l'Etat de Sao Tomé qui, en avril 1999, a informé l'OMI que tous les navires immatriculés à Sao Tomé à compter de cette date devraient être appréhendés pour circulation frauduleuse avec des licences fausses et illégales. Voir aussi le royaume du Tonga qui, en 2002, a annoncé la fermeture de son registre national d'immatriculation.

⁶ Mario Bettati, *Le droit d'ingérence. Mutation de l'ordre international*, Editions Odile Jacob, Paris, 1996, 385 p., p. 66.

contraintes d'entraînement des équipages de bâtiments de lutte antisous-marine mais encore davantage avec les impératifs de sûreté de nos approches, en particulier au profit de la Force Océanique Stratégique. Le fait d'avoir à demander l'arbitrage d'un Préfet maritime avant d'émettre sonar paraît totalement disproportionné au regard des enjeux nationaux vitaux comparés au risque potentiel pour les cétacés.

De manière similaire, le Brésil a déclaré une interdiction d'effectuer des exercices militaires à moins de 300 milles nautiques de ses côtes. Une fois encore, une déclaration unilatérale est faite par un pays de façon exorbitante au sens du droit international à la liberté des mers. Rappelons que même dans les 200 milles nautiques, on ne peut interdire systématiquement le déploiement et l'activité d'une force aéronavale, si elle n'entrave aucune activité de souveraineté de l'Etat côtier dans sa ZEE.

Dans un même registre, la déclaration faite par la Libye de délimiter une zone de pêche à 60 milles nautiques au-delà de sa ZEE relève de l'appropriation abusive. Le problème avec cette nation n'est pas simplifié par le fait que l'intégration du Golfe de Syrte dans les eaux territoriales n'est pas acceptée par la communauté internationale. Pour autant ce pays ne semble pas souffrir outre mesure de beaucoup de rétorsion.

Plus sournoisement encore, nous remarquerons que la technologie omniprésente et apparemment bénéfique peut se retourner contre les utilisateurs militaires ; et ce d'autant plus qu'elle provient du monde civil. L'apparition de nouveaux systèmes comme l'AIS⁷ (*Automatic Identification System*) et le LRIT⁸ (*Long Range Identification and Tracking*) augurent la génération de contraintes nouvelles mais aussi d'effets secondaires pervers. Autant les apports de ces systèmes ont largement contribué dans le passé proche, et le feront encore plus à l'avenir, à améliorer la sécurité de la circulation maritime, autant ils peuvent obérer les capacités opérationnelles de nos forces. Les marines ou les garde-côtes des pays côtiers s'en servent en effet allègrement pour renforcer leur connaissance de leurs approches maritimes et compléter leurs propres systèmes (type SPATIONAV pour la France) ou pallier ainsi leurs défaillances temporaires ou non. Mais les bâtiments militaires doivent à leur tour s'équiper de ces systèmes qui diffusent leurs informations de façon omnidirectionnelle et sans respecter les contraintes d'émission du bâtiment (dans le cadre de sa politique de discrétion), informations qui ne sont donc pas protégées car issues d'un format civil. Or on sait bien que le dévoilement de la présence même du bâtiment de guerre est déjà une

⁷ AIS : système automatique d'échange de données (en bande VHF radio-maritime) entre balises situées sur les bâtiments, initialement inventé pour faciliter les manœuvres d'anticollision. Son emploi a été étendu par les armateurs et les capitaineries pour leur permettre de suivre leurs navires en temps quasi-réel.

⁸ LRIT : nouvelle génération de système automatique, comparable à l'AIS mais de portée quasi-mondiale et aux fonctionnalités largement étendues.

vulnérabilité supplémentaire pour lui. Par ailleurs si le bâtiment ne s'équipe pas ou n'émet pas, la comparaison de l'image AIS et de l'image vue sur le scope radar font apparaître, par exclusion, les seuls bâtiments muets : les militaires ! Dans tous les cas l'utilisation de ces systèmes n'est pas anodine et peut effectivement induire des effets indésirables.

La liberté des mers, reconnue par Montego Bay, subit ainsi de nombreuses atteintes, alors même qu'elle assure une garantie de mobilité stratégique militaire incomparable pour nos flottes hauturières. Or toutes les flottes occidentales, normalement garantes de la liberté d'action sur les mers et du respect du droit international, sont actuellement sur le déclin alors que les menaces venant de la mer seront toujours plus prégnantes. Pour tenter d'enrayer cette spirale, il est très tentant de vouloir renforcer l'appareil législatif existant, qui compléterait Montego Bay afin de faire face autant que possible à toutes les situations possibles. Nous allons voir en dernière partie que là ne réside pas l'unique solution et que de nombreuses actions sont déjà possibles dans le cadre actuel.

TROISIEME PARTIE

III - RENOVER LA CONVENTION DE MONTEGO BAY ?

La Convention de Montego Bay, nous l'avons vu, est le fruit d'un équilibre très précaire et rendu à peu près stable par de nombreuses concessions et l'atteinte d'un certain consensus prudent, que l'on retrouve dans tous les termes et les tournures des actes de la dite convention. Il est communément admis par les défenseurs du monde libre qu'y toucher risquerait de tout faire basculer vers un autre état, forcément moins favorable aux grandes puissances maritimes. Il n'en reste pas moins vrai que, ainsi que nous l'avons démontré au cours de la deuxième partie, les nations sont de plus en plus enclin à outrepasser leurs droits initiaux au moins dans les zones sous juridiction nationale, voire à étendre leurs droits initiaux au-delà de leur zone de compétence et ce pour diverses raisons, fondées ou non, mais de toutes façons propres aux aspirations de la nation. On l'a vu aussi, les pouvoirs de police sont jugés encore trop flous et trop timides face aux nouvelles menaces. Ces manques criants apparus après la ratification de la Convention de Montego Bay font l'objet depuis 10 ans de nombreuses stratégies de contournement, qui cherchent à régler les nouveaux problèmes apparus depuis lors de manière périphérique. Or ces stratégies de contournement n'ont pas été nécessaires pour démonter les atteintes des pays que nous avons étudiées auparavant. Le droit de la mer s'avère souvent suffisamment riche pour ne pas être forcément complété par de nouvelles législations. Nous verrons aussi que des propositions concrètes sont possibles avant de s'attaquer à une nouvelle convention sur le droit de la mer, mais que les libertés seront à l'avenir toujours plus soumises à des attaques des pays les moins puissants sur mer.

31. - La suffisance du droit de la mer

311. Les réponses issues de la législation existante

Les exemples étudiés au cours de la deuxième partie consistaient en fait des violations caractérisées du principe de non appropriation de la haute mer, érigé comme dogme par Montego Bay. Le seul problème est que les chiliens, essentiellement, en avaient fait leur interprétation personnelle pour justifier à leur tour leurs prétentions.

Ainsi l'article 172 de la loi chilienne qui est du registre des activités de pêche altère singulièrement le statut juridique de la haute mer. L'article 165 qui a pour objet de

restreindre les activités de pêche l'obère tout autant. Ainsi de nombreuses interdictions formulées par la loi chilienne sont contraires aux principes de Montego Bay.

Rappelons ici les articles de la Convention de Nations unies sur le droit de la mer qui permettent de démontrer les initiatives chiliennes :

- L'article 56 donne les droits souverains de l'état côtier sur sa ZEE, le Chili l'avait bien compris,
- l'article 63 réglemente et autorise la capture et la gestion de stocks de pêche dans les eaux adjacentes à la ZEE, le Chili a considéré l'extension de façon très extensive,
- l'article 64 précise que les Etats doivent s'impliquer en bi ou multilatéral pour conserver les espèces migratoires dans et au-delà des ZEE, le Pérou n'en souffre-t-il pas directement ?
- l'article 73 donne tous pouvoirs de régulation et de police pour faire respecter sa ZEE, mais pas au-delà !
- les articles 87 et 89 précisent que la liberté de la haute mer est inaliénable sous condition de respecter les autres provisions de la Convention, ce point n'est alors pas discutable !
- l'art 116 précise l'obligation qui est faite pour les pêcheurs de haute mer de coopérer avec les états côtiers pour la protection des ressources en espèces migratoires, mais la distance à la côte n'étant pas précisée, les pêcheurs soviétiques ne se sont pas sentis impliqués.

Antarctique de 1959 précise que la zone n'est pas susceptible d'appropriation nationale. Ce traité de Washington avait été complété par les conventions de Londres en 1972 et de Canberra en 1980 sur la protection écologique. Il est évident que le Chili a outrepassé très clairement ses droits sur le sujet, droits justement inexistant en raison même de la nature du Traité. De toutes façons Argentine, Australie et Chili revendiquent tous des secteurs de l'Antarctique, ces secteurs se chevauchent bien évidemment ; la question est donc loin d'être réglée si tant est que l'on souhaiterait s'y attacher un jour.

Pour revenir à des considérations plus proches de nos côtes, le problème essentiel soulevé par la déclaration de Malaga est qu'elle constitue une interdiction généralisée vis-à-vis d'une classe de bâtiment non caractérisable précisément. Ce caractère d'universalité en fait une disposition parfaitement illégale. Il aurait pu être admis de désigner nommément les bâtiments ne satisfaisant pas aux critères de sécurité requis pour pénétrer le grand Golfe de Gascogne mais ce n'est pas la voie qui a été choisie en première et malheureuse approche. Précisons de plus que cette interdiction ne se fonde guère sur une réalité avérée d'un quelconque danger à naviguer en bâtiment à simple coque. Les bâtiments à double coque ne sont pas la panacée car depuis on rencontre des problèmes d'inspection des dites coques ainsi que des corrosions aggravées par le fait que les nids de rouille sont inaccessibles du fait des cloisons étanches supplémentaires. De toutes façons la base législative n'était pas présente.

312. Les objections des pays

Le droit ne se défend bien sûr pas seul et les Etats n'ont pas tardé à réagir aux menaces qui pesaient sur la liberté d'action en mer. Ainsi dans le cas de la *Mar présencial*, l'Union Européenne a déclaré : "Une zone unilatéralement définie avec précision couvrant une partie de la haute mer et dans laquelle sont prévus des droits spéciaux pour un Etat côtier ne saurait être interprétée comme comprise dans les prévisions de la Convention". Dès 1991, l'UE et la France exprimaient leurs préoccupations lors de la première réunion de la Commission mixte Chili-CE. Mais la France a renchéri en juin 1992 par note verbale à l'adresse du Chili. Finalement l'UE sous présidence britannique en novembre 1992 a souligné la préoccupation face à l'introduction unilatérale d'un concept susceptible de remettre en cause la convention sur le droit de la mer.

Concernant l'AMIZ, les réactions ont été extrêmement rapides grâce à la célérité de la diffusion de l'information dans nos sociétés modernes, et en quelques jours toutes les agences de presse riveraines et internationales reprenaient le concept et se faisaient l'écho des protestations. La Nouvelle Zélande s'élève vivement en soulignant la confusion qu'apporte ce genre de concept en demandant des éclaircissements et une clarification urgente de la part de Canberra puisque cela autoriserait des interceptions dans les eaux sous juridiction néo-zélandaise. Les autres pays voisins ne sont pas en reste et l'Indonésie déclare ce plan comme inacceptable, comme une violation de son territoire souverain et qu'elle déploiera ses forces si l'Australie patrouille et intervient dans cette zone. La Malaisie a aussi dénoncé ce concept en insistant sur les malentendus engendrés. L'ASEAN menaçait de se prononcer aussi.

Toutes ces réactions ont forcé les pays à effectuer une marche arrière prudente. Le Chili par voie diplomatique : le ministre des relations extérieures avait précisé que c'était la vision de l'Amiral était une théorie académique et ne constituait pas la position du gouvernement chilien (mais le Président n'avait-il pas apporté sa caution?).

Par la suite, le Chili s'est engagé dans la ratification de la CMB et dans un processus d'application des dispositions de la convention des Nations Unies relatives à la conservation et à la gestion de stocks, migrateurs ou non au-delà des ZEE, démarche davantage orthodoxe et légale. De source chilienne, ce concept qui était plutôt mal vu auparavant car ayant été porté notamment par la période Pinochet, pourrait revoir le jour à plus ou moins long terme.

En Australie, le terme AMIZ a disparu du vocabulaire, on ne parle plus que du commandement du JOPC. Mais on ne peut qu'insister sur le côté maladroit de la déclaration car avec avec le développement des AIS ou LRIT (dont on évalue des portées efficaces et

réglementées jusqu'à 2000 milles nautiques) et autres moyens de surveillances par satellite, était-il fondé d'en faire grand bruit ?

Concernant la déclaration de Malaga, visiblement initiée par la présidence sans mettre le Secrétariat Général pour la mer ni la direction du commissariat de la marine dans la boucle, la création d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable est proposée à l'OMI actuellement de Gascogne à Manche- mer du Nord, s'inscrivant alors dans une démarche régulière, rattrapant Malaga, basée sur les principes réglementaires de la Convention de Montego Bay.

32. - Le leurre de l'hyperlégislation

Le monde est ainsi confronté à de nouvelles menaces et l'arsenal juridique de Montego Bay a été largement complété pour donner aux forces navales, qu'elles soient militaires ou civiles, les moyens d'investigation et de répression des trafics. Nous avons aussi vu les faiblesses actuelles de la loi du Pavillon et la montée en puissance de la loi du pays côtier. L'ensemble de ces dispositions, qui peuvent paraître encore insuffisantes aux yeux de certains, essentiellement d'ailleurs au sein des classes dirigeantes et beaucoup moins chez les juristes et les experts de l'action de l'Etat en mer, s'avère relativement satisfaisant déjà aujourd'hui pour faire respecter la loi en mer. D'après les éléments que l'on a pu recueillir auprès de ces experts de l'expression du droit maritime et surtout quand on considère les résultats obtenus par les forces maritimes au large de nos côtes, qu'elles soient métropolitaines ou d'outremer, au titre du retour d'expérience, force est de constater que les éléments juridiques sont très souvent déjà amplement suffisants pour exercer ce droit maritime et pratiquer une répression ferme et sévère, que l'on peut maintenant qualifier de dissuasive vis-à-vis des contrevenants. Il est vrai que des attaques de nature terroriste sont toujours possibles par voie de mer mais elles ont été largement diminuées en probabilité depuis ces dernières années. De même on sait bien que toute la législation du monde n'empêchera jamais une catastrophe maritime lorsqu'une avarie sévit un jour de tempête au large de la mer d'Iroise. Mais nous pensons que l'arsenal juridique et répressif s'avère largement suffisant et l'on peut affirmer que l'exercice de la sauvegarde maritime constitue un motif de satisfaction au niveau national pour les résultats obtenus.

Si l'on devait poursuivre toujours plus loin dans la législation maritime et notamment dans la territorialisation des océans à outrance (par exemple en étendant les tailles des ZEE pour donner davantage « d'eau » aux pays les plus démunis, ou bien en augmentant encore plus les pouvoirs d'un Etat sur sa ZEE), la question du contrôle de ces zones serait davantage problématique. On le sait, on ne contrôle pas un espace maritime à distance, même avec tous les moyens optronique, radar ou satellitaires imaginables, qui restent toujours limités par les

conditions d'environnement quelle que soit la distance, et que la présence des bâtiments de souveraineté est la seule alternative au contrôle des espaces maritimes. Or les moyens sont certainement des espèces en voie d'amenuisement voire d'extinction dans certains pays. Pourtant ces zones sont parfaitement accessibles, à titre d'illustration notons que les ZEE de tous les pays recouvrent 90% des ressources naturelles que peuvent offrir nos océans. Or 200 milles nautiques ne sont pas grand-chose sur le papier mais constituent tout de même des immensités à l'échelle du bâtiment de guerre ou de garde-côtes. Pour aller plus loin et reprendre un élément du paragraphe précédent, la taille des zones pouvant servir de refuge aux pratiquants de trafics illicites, devant les pays incapables de faire respecter le droit si une territorialisation devenait excessive, pourrait s'avérer incommensurable et donc encore plus incontrôlable. Face à cette faiblesse des moyens navals hauturiers, généralisée de par le monde du fait des réductions des dépenses militaires, la tentation est grande, motivée certainement par la volonté de bien faire et d'éradiquer tous les dangers de la planète, de davantage légiférer plutôt que contrôler. C'est malheureusement une tendance de notre société : quand il existe un déficit législatif (car le droit ne peut imaginer toutes les situations et les réglementer par écrit), on veut le combler à tout prix. L'actualité récente de la coque de l'ex-Clémenceau « Q790 » vient à point nommé pour illustrer ce propos. Mais un autre exemple plus ancien vient corroborer ce leurre que représente une hyperlégislation à outrance. Depuis la création des « paquets Erika » qui prévoyaient notamment des visites techniques de tous les navires fréquentant nos approches, on estime à l'heure actuelle qu'environ un quart seulement des visites ont été réellement effectuées. Une fois encore c'est un déficit de moyens qui vient mettre en lumière un manque de sécurité ou de sûreté qu'une nouvelle législation croyait pouvoir résoudre. Sans négliger l'effet d'annonce et la nature même, démagogique, de la vie politique actuelle, toutes nations confondues, il convient donc de se méfier de notre tendance à la judiciarisation à l'extrême. Cette déviance du monde moderne met alors en jeu des avocats de plus en plus rompus à l'art de casser des procédures pour vice de forme et soustraire ainsi les contrevenants à la justice. De nombreuses affaires traînent en effet de cour d'appel en cour européenne actuellement et c'est le revers de cet abus de législation.

Par ailleurs il est important de mentionner une espèce de schizophrénie à la française qui se fait jour très souvent dans ces élans de réglementation. On l'a vu, la France est un pays très moteur en terme de sauvegarde maritime y compris dans l'accompagnement législatif mais un vieux réflexe bien « Gaulois » nous fait refuser de se voir appliquer les dispositions exorbitantes, de la loi du pavillon par exemple, aux bâtiments français ; dispositions que nous essayons d'imposer aux pays dits « peu respectueux ». Ce genre de comportement pourrait

être néfaste à terme car à trop vouloir jouer les donneurs de leçons ou les gendarmes du monde libre, sans faire preuve d'une exemplarité totale en la matière, nous nous exposons éventuellement à la fronde d'un certain nombre de pays qui pourraient faire voler en éclats les dispositions de Montego Bay, rappelons le très favorables aux grandes puissances maritimes. Dans les instances internationales la loi du nombre peut vite faire péricliter des équilibres antérieurs. Alors certes ce danger étant bien réel, il n'est pas sans conséquences pour les « petits » pays qui n'ont de toutes façons pas les moyens d'assumer de lourdes responsabilités en surveillance des océans (secours maritime des accidents aériens ou fortune de mer par exemple, un désengagement des grandes puissances serait porteur de bien plus de malheur humain sur notre planète...). Nous devons tout de même ne pas nous lier les poings nous-mêmes, en prenant des dispositions excluant certaines zones à certains navires, on risquerait de voir ces modes d'action se retourner contre nous, une interdiction de bâtiment à propulsion nucléaire ou à activités dangereuses (typiquement faire voler des aéronefs au-dessus de l'eau, employer des armes de types et de calibres divers) serait catastrophique pour notre liberté d'action stratégique que nous possédons grâce à nos flottes aéronavales et sous-marines. Notons enfin pour conclure ce sujet que l'avantage d'une convention multilatérale sur le droit de la mer est qu'elle nous permet de choisir nos partenaires (et donc de clairement identifier les futurs contrevenants), alors que toucher à la Convention de Montego Bay impliquera le monde entier et pourrait faire bénéficier des Etats peu recommandables de certaines protections obtenues par la loi du nombre.

33. – Les aménagements possibles

C'est donc avec parcimonie qu'il faut user de la législation dans notre monde maritime sous peine de voir tous nos avantages se réduire à un contrôle de nos propres côtes. De toutes façons nous voyons bien se dessiner à long terme la tendance suivante : avec la généralisation des systèmes du type AIS ou LRIT, l'amélioration des couvertures satellitaires (en mode radar, visible ou infra-rouge) des océans, les initiatives globales en matière de sécurité et sûreté, on peut aisément imaginer une régulation du trafic mondial à l'instar de ce qui se fait dans le domaine aérien avec dépose de plan de navigation et contrôle des mobiles par des agences mandatées et reconnues. Il ne restera plus qu'à verbaliser à distance, en admettant que l'on policera l'ensemble, ce qui nécessitera un certain effort sur les pavillons dits de complaisance.

On pourrait choisir de réunir, au niveau européen pour commencer, une conférence diplomatique en vue de la conclusion d'une déclaration universelle à l'image de la Déclaration de Paris de 1856, laquelle serait entièrement consacrée à la criminalité maritime,

les puissances signataires s'engageant à accomplir les démarches nécessaires pour en généraliser l'adoption. Comme en 1856, on pourrait communiquer le texte de la nouvelle déclaration, par la voie diplomatique, à tous les gouvernements qui n'auraient pas été appelés à participer au congrès européen, en les invitant à y accéder, sachant que la déclaration ne serait bien sûr obligatoire qu'entre les puissances qui y auraient accédé⁹.

En établissant un nouveau texte indépendant de Montego Bay, on pourrait espérer obtenir l'adhésion des Etats non signataires de la Convention de 1982 tels que les Etats-Unis qui, voulant conserver leur liberté d'action, n'ont toujours pas adhéré à la Déclaration de Paris et à la Convention de Montego Bay, même s'ils en suivent les dispositions dans la pratique.

Si, au XIX^e siècle, la Déclaration de Paris de 1856 a été très révélatrice de la diplomatie du "concert européen", cette nouvelle convention pourrait donner un sens à la diplomatie de l'Union européenne en ce début du XXI^e siècle. Les Etats Parties à la convention s'engageraient alors à prendre les mesures nécessaires pour informer les propriétaires et les capitaines des navires battant leur pavillon de la possibilité d'être visités, au-delà des eaux territoriales de toute Partie, et de leur obligation de s'y conformer.

De même pour atténuer l'effet de zone refuge pour bâtiments contrevenants, la réforme du droit de la mer pourrait proposer un "droit d'ingérence maritime", à l'image du droit d'ingérence opéré dans les "zones grises" à terre quand les Etats se désagrègent.

La problématique du contrôle des océans, de la législation des activités et de la sauvegarde maritime mondialisée ne pourra se pérenniser sans institutions fortes. Le rôle primordial des agences telles que l'Agence Européenne de Sécurité Maritime ou l'OMI pour l'avenir du monde maritime est incontestable. Notre pays est une des puissances motrices en la matière, il nous faut poursuivre ces efforts tout en faisant preuve d'exemplarité dans l'exportation de notre concept de sauvegarde maritime, ce qui nécessitera de toujours lui allouer suffisamment de moyens hauturiers.

⁹ Dans les deux ans qui suivirent la Déclaration de Paris, de nombreux Etats y adhèrent et d'autres Etats non signataires en adoptèrent néanmoins les principes.

CONCLUSION

Le droit de la mer, y compris celui de Montego Bay, est un droit dynamique qui ne saurait être figé. D'autant que la Convention de 1982 s'est employée à structurer les espaces maritimes, en négligeant de réguler les activités maritimes; qu'elle s'est attardée sur la notion de frontières, alors que les activités criminelles en mer sont transnationales. Elle apparaît ainsi parfois peu adaptée à la lutte contre les nouvelles criminalités entre autres. La notion de ZEE ne satisfait donc plus totalement les puissances maritimes et les états côtiers qui veulent accroître soit leurs prérogatives en matière de police dans ces zones, soit étendre ces dites zones. Mais nous l'avons vu cet équilibre qui avantage les puissances navales fait souvent l'objet d'attaques paradoxales de la part des pays habituellement défenseurs du droit libéral. Toute territorialisation supplémentaire est un handicap pour les marines hauturières et le droit actuel paraît souvent largement suffisant. Or le problème fondamental réside dans la raréfaction des moyens financiers. Le fait de légiférer pour se prémunir de toutes les menaces ne coûte pas cher, alors que la fourniture de moyens hauturiers, que l'on sait indispensables pour faire respecter de toutes façons la législation sur les océans, s'avère effectivement beaucoup plus onéreuse.

Il convient de noter d'ailleurs l'importance de ces moyens hauturiers à long rayon d'action, autrement dit au-delà de nos ZEE, jusque dans les mers lointaines. En effet toutes les dispositifs militaires ou civils, maritimes ou aériens, qui permettent de sécuriser à grande distance avant nos contours méditerranéens et atlantiques immédiats, sécurisent à très brève échéance toutes les approches maritimes européennes et permettent en ce sens de prévenir tout incident largement en amont voire d'atténuer ses effets par préparation de la gestion de crise, qu'elle soit environnementale ou humaine.

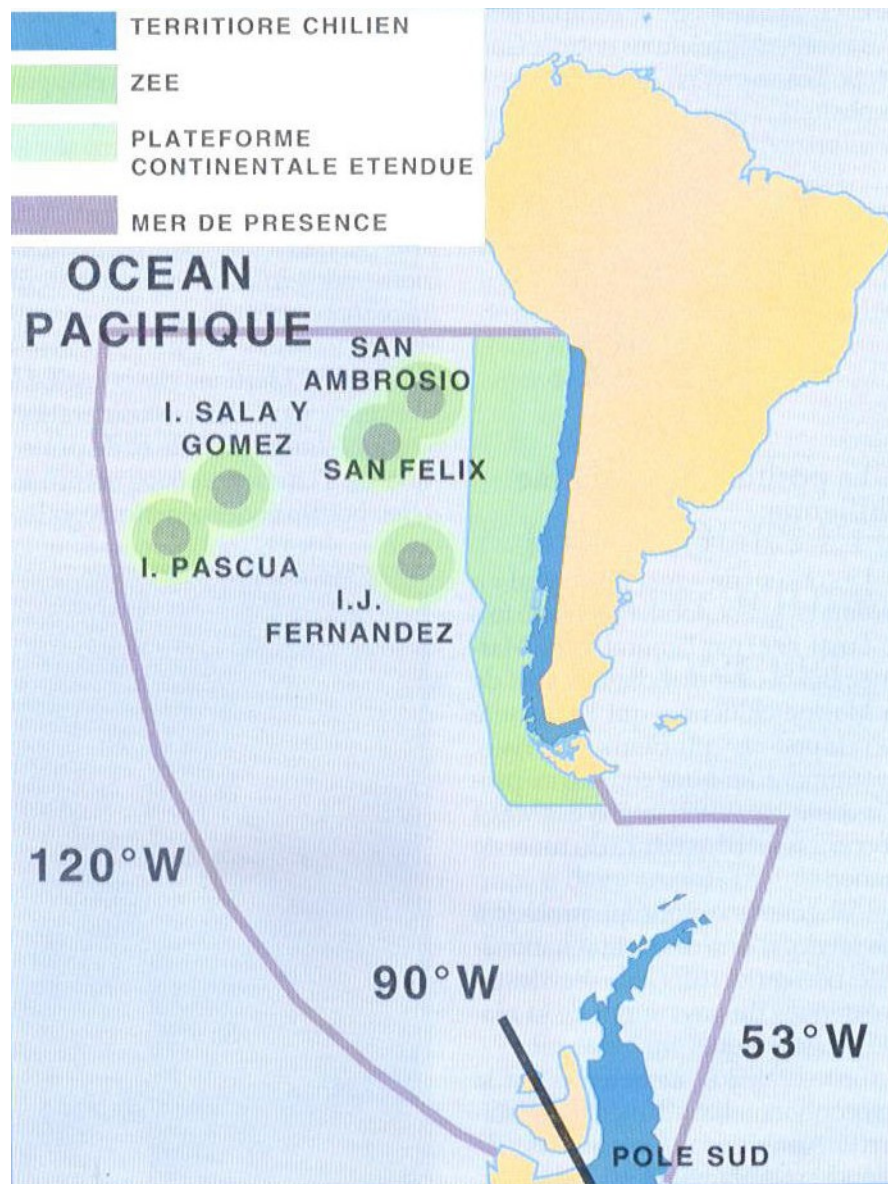
Il n'empêche que "Le principe de la liberté de la haute mer et de l'exclusivité du pavillon, celui de la souveraineté de l'Etat côtier dans sa mer territoriale, ainsi que la liberté de commerce et le droit général d'entrer dans les ports, constituent autant de contraintes dans la lutte contre les nouveaux perturbateurs des mers. On n'évitera donc pas un débat qui remettra sûrement en cause certains principes juridiques traditionnels de la communauté maritime"¹⁰.

¹⁰ Philippe Beyries, "Fondements juridiques de l'intervention en haute mer", *Défense Nationale* n° 8/9, pp. 85-92 (p. 92 *in fine*). La question de l'amélioration de la prévention et de la répression des activités criminelles en mer pourrait être examinée par l'Assemblée générale des Nations Unies dans ses travaux futurs sur les océans et le droit de la mer : cf. Assemblée générale des Nations Unies, 58^e session, Partie C, p. 38, n° 132.

Ainsi, la réforme évoquée du droit de la mer ne devrait pas être perçue comme une entrave à la liberté de navigation et de commerce, mais plutôt comme la volonté d'assurer cette liberté en débarrassant les océans des "perturbateurs". Elle vise à satisfaire le désir légitime des Etats de protéger leurs activités maritimes, les zones de crises étant aussi les zones de transit des principaux trafics maritimes.

ANNEXE 1

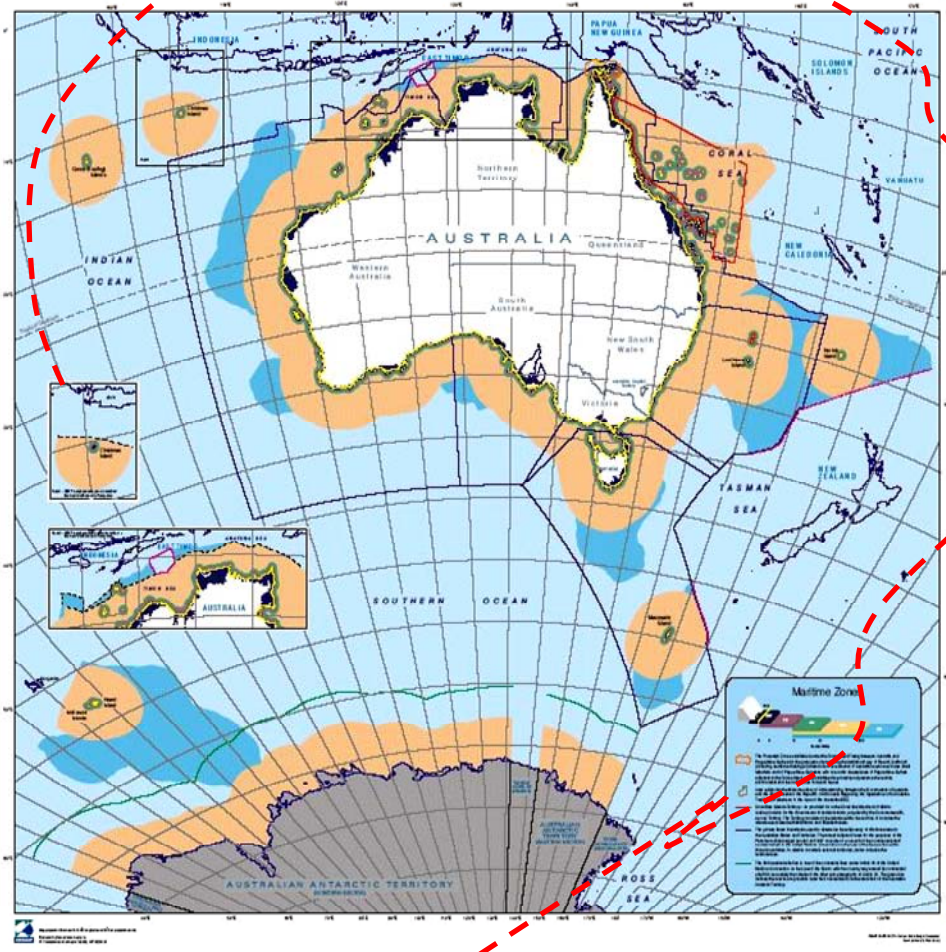
LA « MAR PRESENCIAL » DU CHILI



Source : VALOIS Jean-Noel, *Le concept chilien de mer de présence*, Paris; Bulletin d'études de la marine n°9, novembre 1996

ANNEXE 2

LA ZONE D'IDENTIFICATION MARITIME DE L'AUSTRALIE



Source : GOUVERNEMENT AUSTRALIEN, *Maritime Boundary Definitions*, Canberra; avril 2005

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en français

- LABRECQUE Georges, *Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer*, Paris, Editions L'Harmattan, 2004
- WEIL Prosper, *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, Paris ; Editions A.PEDONE, 1988
- VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995
- FOUCHER Michel, *Fronts et frontières Un tour du monde Géopolitique*, Paris, Editions Fayard, 1988

Ouvrages en anglais

- *Book of the national defense of chile*, site internet de la République du Chili, 2002
- MEASON James E. / ZACKRISON James L., *Chile, Mar Presencial, and the Law of the Sea*, Naval War College review, juillet 1997

ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS

- DOSSIER, « Mers et océans », *Questions internationales* n°14, Paris, La documentation Française, juillet-août 2005
- VALOIS Jean-Noel, *Le concept chilien de mer de présence*, Paris, Bulletin d'études de la marine n°9, novembre 1996

ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS

- HOWARD John, « Strengthening Australia's offshore maritime security », *site Internet du gouvernement australien*, décembre 2004.
- COLLECTIF, « Australia's maritime Identification Zone », *Virtual Information Center*, 2005.
- HOWLAND Jonathan, « Australia Dramatically Increases Maritime Security Zone », *JINSA online*, février 2005.
- BOSTOCK Ian, "Australia tightens up on maritime security", *Janes defense weekly vol.42 Issue nbr 1*, janvier 2005.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	- 1 -
I - UNE PREOCCUPATION ANCIENNE, UN DROIT RECENT	- 3 -
11. - Géographie des zones sous juridiction nationale	- 3 -
111.- Genèse d'un droit maritime international	- 3 -
112. La convention de Montego Bay	- 4 -
113. Les espaces maritimes sous juridiction nationale	- 5 -
12. - La conquête de la délimitation maritime par le droit	- 6 -
121. Un droit essentiellement jurisprudentiel	- 7 -
122. La longue marche du droit de la délimitation maritime	- 7 -
13. - Les acquis et la normativité actuelle	- 8 -
131. Les acquis	- 8 -
132. Equidistance des premiers pas et contrôle de l'équitable	- 9 -
II - LA LIBERTE DES MERS EN QUESTION	- 11 -
21. - De dangereux concepts nationaux	- 11 -
211. Le concept de « Mar présencial » du Chili	- 11 -
212. La zone d'identification maritime de l'Australie	- 14 -
22. - Des conventions internationales potentiellement liberticides	- 16 -
221. La déclaration de Malaga	- 16 -
222. Les conventions de Palerme, Vienne et Aruba	- 16 -
23. Les Etats côtiers face aux nouvelles menaces	- 17 -
231. Droit de l'Etat côtier et droit du pavillon	- 18 -
232. Obstructions indirectes aux flottes hauturières	- 19 -
III - RENOVER LA CONVENTION DE MONTEGO BAY ?	- 22 -
31. - La suffisance du droit de la mer	- 22 -
311. Les réponses issues de la législation existante	- 22 -
312. Les objections des pays	- 24 -
32. - Le leurre de l'hyperlégislation	- 25 -
33. - Les aménagements possibles	- 27 -
CONCLUSION	- 29 -
ANNEXE 1	- 31 -
ANNEXE 2	- 32 -
BIBLIOGRAPHIE	- 33 -
Ouvrages en français	- 33 -
Ouvrages en anglais	- 33 -
ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS	- 34 -
ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS	- 34 -
TABLE DES MATIÈRES	- 35 -