

É PAR L'ACADÉMIE DE MARINE

LES ETATS ET LA MER

le
nationalisme
maritime

Laurent Lucchini
Michel Voelckel

Collection des Etudes Documentaires
VIATION

Notes & études documentaires

Nos 4 451 - 4 452

10 JANVIER 1978

38 F

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

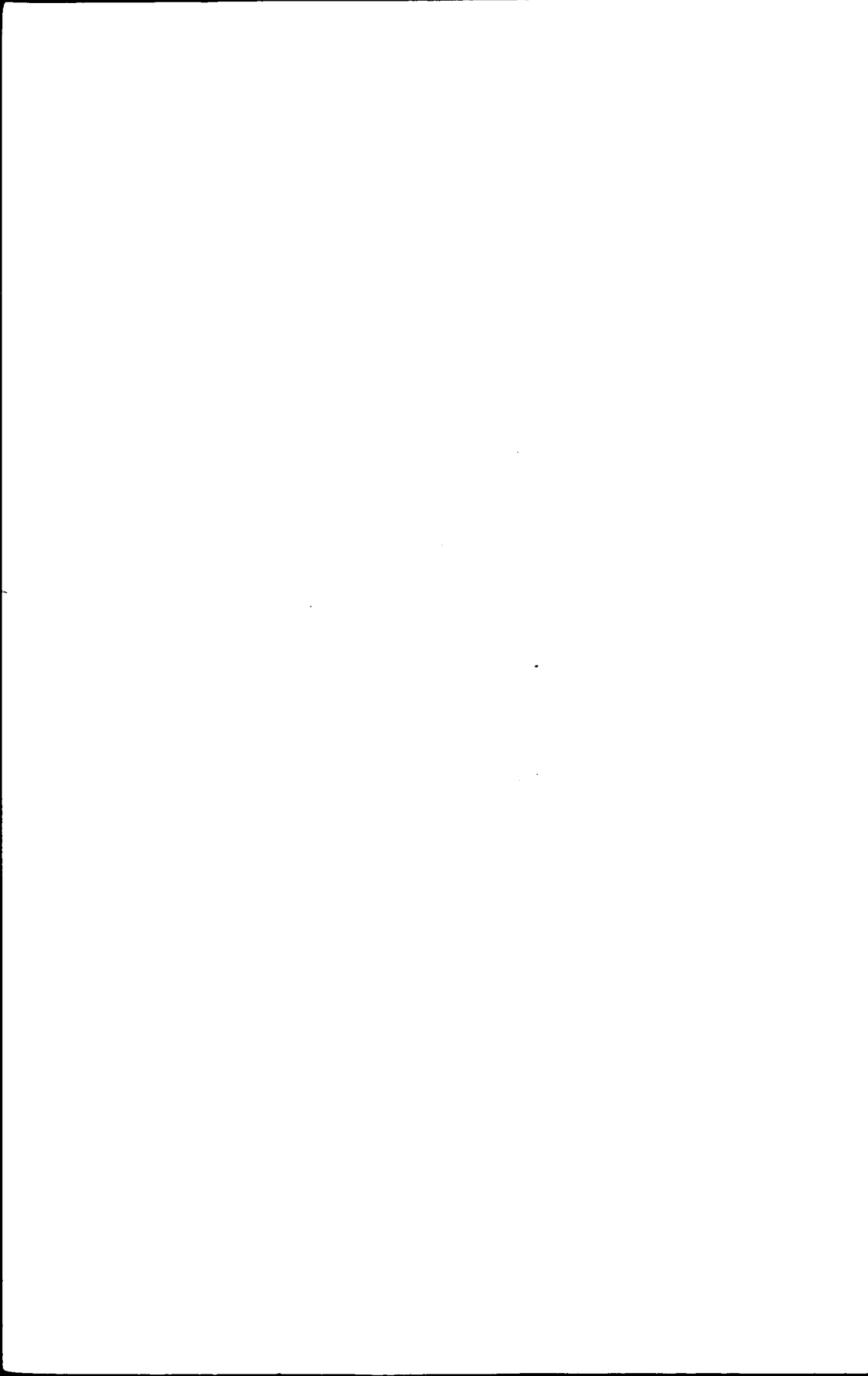


LES ETATS ET LA MER

LE NATIONALISME MARITIME

Laurent LUCCHINI
Professeur à l'Université d'Orléans

Michel VOELCKEL
Contrôleur des Armées



SOMMAIRE

	Pages
Introduction	7
LES ÉTATS EN SITUATION	43
Situation géographique	51
Situation économique	91
Situation politique	235
LES ÉTATS EN CONFRONTATION	297
Les affrontements	303
Une difficile entente	397
Conclusion	427
Annexes	435

Table des matières détaillée en fin de volume

Les opinions exprimées dans cette étude n'engagent que leurs auteurs

LISTE DES SIGLES

AFDI	: Annuaire français de droit international
AJIL	: American Journal of International Law
BDN	: Bulletin de droit nucléaire
BYIL	: British Yearbook of International Law
CNEXO	: Centre national d'exploitation des océans
COI	: Commission océanographique intergouvernementale
DMF	: Droit maritime français
ENSPM	: Ecole nationale supérieure du pétrole et des moteurs à combustion interne
ICLQ	: International and Comparative Law Quarterly
ILM	: International Legal Materials
JDI	: Journal du droit international
JMLC	: Journal of Maritime Law and Commerce
JMM	: Journal de la Marine marchande
JOCE	: Journal officiel des Communautés européennes
LGDJ	: Librairie générale de droit et de jurisprudence
OMCI	: Organisation maritime consultative intergouvernementale
OMM	: Organisation météorologique mondiale
OPEP	: Organisation des pays exportateurs de pétrole
PE	: Problèmes économiques (Documentation française)
PPS	: Problèmes politiques et sociaux (Documentation française)
RBDI	: Revue belge de droit international
RCADI	: Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye
RDN	: Revue « Défense nationale »
RDP	: Revue de droit public et de la science politique en France et à l'étranger
RGDIP	: Revue générale de droit international public
RFSP	: Revue française de science politique
SFDI	: Société française de droit international
TJB	: Tonneaux de jauge brute
TPL	: Tonnes de port en lourd

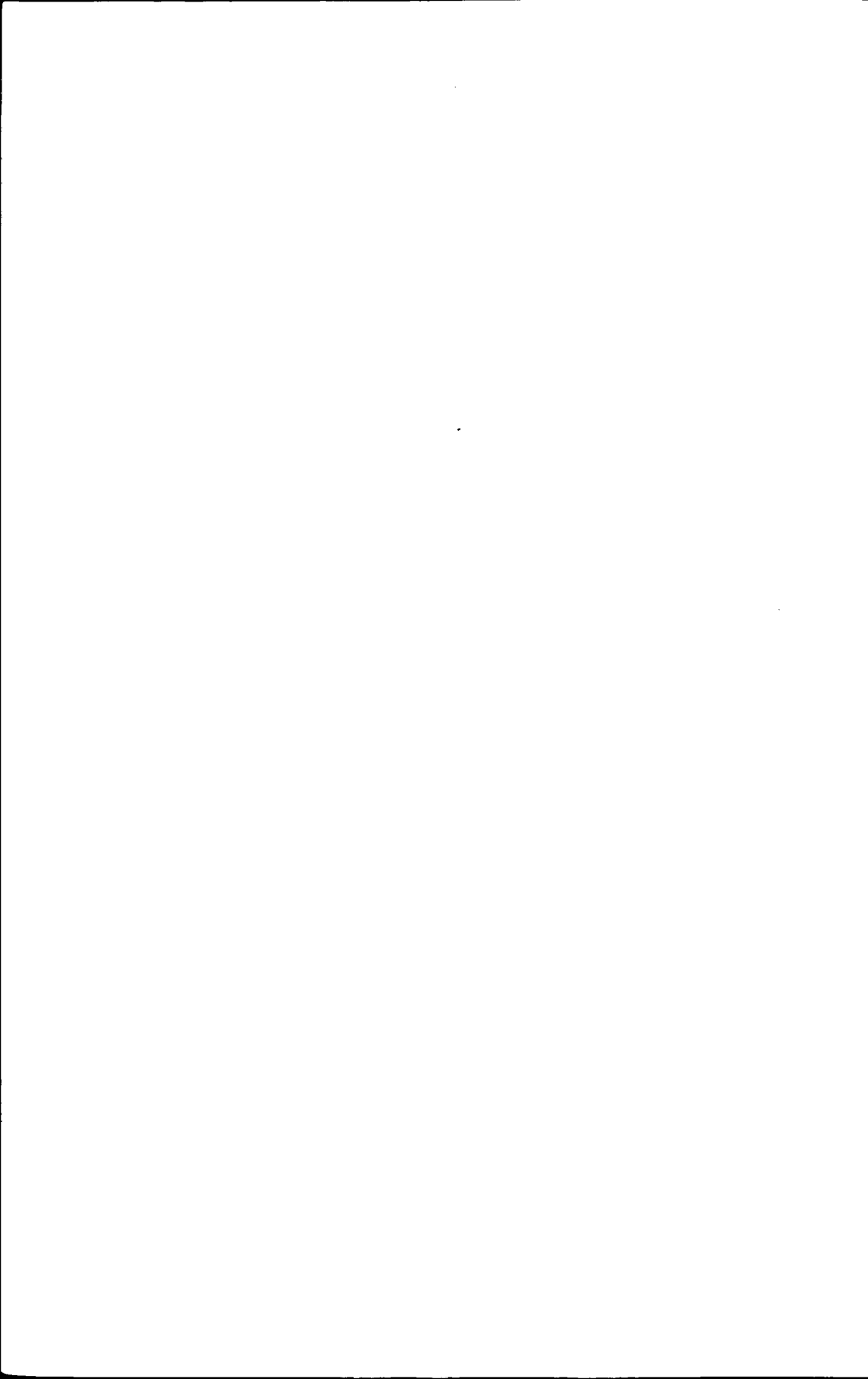
Note liminaire

Par son mystère, son parfum d'aventure, la mer a, de tout temps, suscité curiosité et passion. Cet intérêt, toujours actuel, est désormais renouvelé, enrichi par la révélation des richesses qu'elle recèle, les convoitises qu'elle provoque, la maîtrise imparfaite mais incontestable de son milieu. Il n'est pas surprenant, dans ces conditions, que la mer — sujet d'actualité — ait été récemment l'objet de nombreuses études.

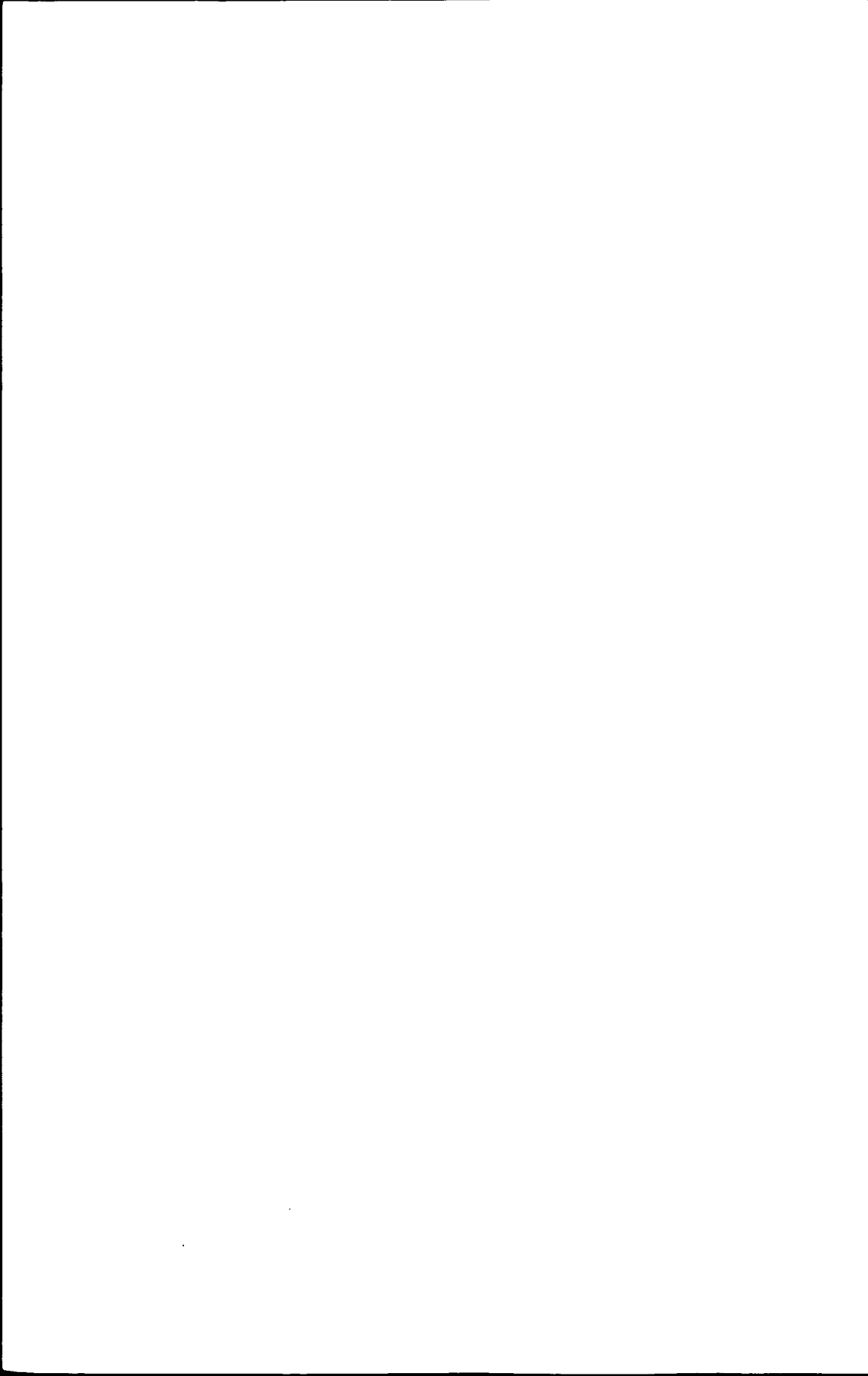
Celle-ci a été voulue, avant tout, d'information et de documentation. Cependant les recherches, pour aussi larges qu'elles aient été, ne peuvent dans un domaine aussi vaste et encore partiellement inconnu, prétendre à l'exhaustivité. L'humilité est de rigueur face à l'immensité océanique. Toute systématisation a, de surcroît, été évitée. C'est délibérément que la première partie de ce travail a été rendue plus « factuelle » que la seconde, tournée vers le commentaire juridique. Il a paru, toutefois, que deux éclairages différents mais indissolublement complémentaires devaient être projetés sur le sujet afin de servir une même analyse.

L'analyse porte sur les comportements « nationalistes » des Etats qui paraissent un facteur permanent au centre des bouleversements qui agitent les mers, leurs utilisations et jusqu'à l'idée même que l'on s'en fait.

Quelle que soit l'issue de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, il est peu probable que la réalité de demain démente cette constatation.



Introduction



« *Personne ne vous avait promis un lit de roses, Monsieur Pardo, lorsque vous avez soulevé le problème de la mer* ».

Stuart Mac Intyre (1)

Formulé sur un ton badin ou ironique, le propos frappe par la vérité de son évocation. Roses impliquent ronces et épines. A cet égard, on peut indiscutablement affirmer que celles-ci hérissent l'ensemble des questions dont traite laborieusement, depuis 1973, la 3^e Conférence sur le droit de la mer (2).

L'âpreté des discussions ne surprend point pourtant. Désormais, tous les pays sont concernés par la mer et les richesses qu'elle renferme. Ils ont, en outre, pris conscience, quelle que soit leur situation géographique, côtiers ou enclavés, de l'emprise croissante de cet univers sur leur avenir. Aussi, *chaque Etat se découvre-t-il vocation à la mer*.

Bien qu'il soit commun à tous les pays, l'intérêt porté aux problèmes maritimes ne doit pas être compris comme exprimant l'intérêt général. C'est, bien au contraire, *une perspective essentiellement nationaliste que les Etats adoptent* pour régler leurs attitudes et définir des normes nouvelles appelées à régir les mers.

Celles-ci ont cessé d'être un espace ouvert. Notre univers connaît une clôture complète de son espace (3). Les mers — 70 % de la surface du globe — s'offrent aux convoitises et aux partages. Elles engendrent tensions et conflits d'espaces, de puissances et de droits.

Il va de soi qu'il ne convient pas de faire ici, avec beaucoup de retard, la découverte du nationalisme maritime, mais bien plutôt de l'étudier dans ses manifestations actuelles, souvent obliques, lorsqu'elles s'abritent derrière une recherche proclamée du « bien commun ».

L'étude de ce nationalisme maritime implique que soit clarifiée l'expression avant d'analyser sa permanence à travers toutes les transformations profondes dont le droit de la mer fait l'objet.

(1) *Perspectives on Ocean policy*. Conference on conflict and Order in Ocean Relations. Under Grant n° GI 39 643, p. 407.

M. Pardo, représentant de Malte à l'ONU, a été l'initiateur de la résolution 2 340 du 18 décembre 1967 créant un comité spécial de 37 Etats ayant pour mandat d'étudier « la question de l'affectation à des fins exclusivement pacifiques du lit des mers et des océans, ainsi que de leur sous-sol en haute mer au-delà des limites de la juridiction nationale actuelle et de l'exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité ».

Ce comité s'est transformé en « Comité des fonds marins » dont les études ont servi de base aux travaux de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer qui s'est ouverte en 1973.

(2) Voir notamment : « La conférence de Caracas sur le droit de la mer », *Problèmes Politiques et Sociaux* (PPS) n° 251, La Documentation Française, Paris, 7 février 1975.

(3) Marcel MERLE : « La clôture de l'espace et le système international », *Projet*, janvier 1977, p. 36.

La notion de nationalisme maritime

Une conception large

Fréquemment, mais abusivement utilisé, le terme *nationalisme* n'a souvent été retenu que dans un sens outrancier, désignant un comportement agressif. *Maritime*, l'aspect agressif du nationalisme s'atténue, tout en conservant un caractère militant.

Peut-on tenter de mettre en correspondance le nationalisme maritime avec certaines règles juridiques dont il pourrait être alors l'expression de combat ?

Une première approche amènerait à le placer en parallèle avec le concept de souveraineté. Dans cette optique, le nationalisme maritime serait l'expression de la souveraineté complète qu'exerce l'Etat sur certains espaces maritimes : eaux intérieures, eaux territoriales sur lesquelles il possède une gamme de pouvoirs comparable à celle qu'il a sur son territoire terrestre.

Ne retenir qu'une telle approche tenant à l'intensité des pouvoirs, serait donner à l'expression *nationalisme maritime* un contenu trop étroit. En effet, à côté de l'exercice complet de la souveraineté, l'Etat riverain possède des compétences finalisées sur des espaces plus vastes : zone contiguë, plateau continental et déjà zone économique exclusive.

Une seconde démarche pourrait consister à opposer le nationalisme maritime au principe de liberté des mers, qui, s'il perd le caractère de dogme qu'il avait auparavant, demeure une des règles classiques du droit de la mer. Ce principe comporte des conséquences spatiales : il a pour effet de diviser les espaces maritimes en zones différentes : eaux internationales (haute mer ouverte à tous), dans lesquelles ce principe s'applique, et zones de juridiction des Etats.

Ce second critère de confrontation nous paraît, là encore, insuffisant. A notre sens, si le nationalisme maritime trouve un terrain d'expression privilégié à l'intérieur des espaces sous juridiction des Etats, il peut également se manifester parfois et ponctuellement dans les espaces libres. De surcroît, ce critère, parce qu'à implication exclusivement géographique, limite le champ de recherche, en négligeant les moyens d'expression du nationalisme.

En fait, la formule doit être largement entendue. Elle se définit essentiellement par une attitude, mais aussi par un état d'esprit. Le nationalisme maritime se caractérise par la seule prise en compte des intérêts particuliers à l'Etat. En cela, il semble opposé à l'internationalisme. Opposition non absolue cependant, car, si sur le plan éthique, le nationalisme maritime et l'internationalisme sont antinomiques, des points de rencontre existent au plan des moyens. L'Etat animé par la volonté de défendre exclusivement ses intérêts nationaux pourra défendre en

même temps, par un phénomène de dédoublement fonctionnel, les intérêts de la communauté internationale, s'il y a coïncidence passagère entre les uns et les autres.

La marque propre du nationalisme maritime paraît moins être l'opposition aux intérêts de la communauté internationale que l'indifférence à ceux-ci. En outre, cette action de défense pourra revêtir de multiples formes : la forme directe de l'action unilatérale, celle concertée de l'action régionale ou encore celle menée à l'intérieur des organisations internationales.

Réflexe individualiste, le nationalisme maritime côtoie rarement l'intérêt général. Aussi constitue-t-il une force corrosive, un obstacle à l'institution d'une véritable société internationale, mais il est accordé, en revanche, à une société de juxtaposition (4). Les conséquences se perçoivent sur un double terrain :

- o sur le terrain politique, le nationalisme accuse les divergences entre Etats et avive les tensions. Ainsi les mers qui pourraient être un facteur d'unité apparaissent au contraire comme un facteur de division, de rivalité. Les océans sont considérés comme zones de crise (5) ;
- o sur le terrain juridique, le nationalisme, en soulignant les singularités nationales, qui appellent des règles propres, gêne la formation d'un droit général.

Toutes les observations formulées jusqu'à présent amènent à s'interroger sur la nature du nationalisme maritime. S'agit-il d'une simple application au domaine océanique d'un phénomène plus général ? Le nationalisme maritime obéit-il à des caractéristiques propres ? C'est là un point sur lequel nous reviendrons. Mais notons dès maintenant, qu'il n'est pas indifférent que le nationalisme s'exerce dans un milieu particulier. Qu'on le veuille ou non, la mer, même placée sous l'autorité de l'Etat riverain, reste un espace très différent de l'espace terrestre (6) et la qualité des pouvoirs qui s'y exercent s'en ressent (à titre d'exemple, signalons simplement la nécessité pour l'Etat de respecter le passage inoffensif dans ses eaux territoriales). En outre, l'Etat supportera peut-être plus facilement les atteintes qui lui sont portées dans les espaces maritimes placés sous sa juridiction que dans les limites de son territoire terrestre. Sans doute peut-il avoir l'impression que son « essence » même n'est pas mise en cause par de telles atteintes. Sans doute aussi, les mers étant des lieux inhabités, les mesures de force, parce qu'elles n'emportent pas les mêmes conséquences, ne sont pas ressenties de manière identique.

(4) Cf. C.A. COLLIARD : « Egalité et spécificité des Etats dans le droit international public actuel », *Mélanges Trotabas*, p. 530.

(5) Cf. notamment Jacques VERNANT : « L'espace méditerranéen demeure une zone de crises », revue « *Défense nationale* » (RDN), octobre 1976, p. 100.

(6) « Il est vrai que le pétrole, le poisson, les bateaux, les juristes, les scientifiques, les ingénieurs et les amiraux sont un étrange mélange, mais leur dénominateur commun est l'eau salée ».

Les transformations fondamentales du droit de la mer

Nul n'ignore le bouleversement sans précédent que connaît depuis quelques années l'univers maritime. On ne saurait trop insister notamment sur le caractère profond et rapide des transformations que subit le droit de la mer (7).

Certes, il est d'autres domaines du droit marqués par une prompté évolution. Ainsi en est-il du droit spatial ou du droit nucléaire ; rien de surprenant, cependant, si l'on considère qu'il s'agit là de disciplines neuves dont les règles doivent être d'une naturelle malléabilité. Il en va autrement du droit de la mer régi de fort longue date par de multiples conventions, coutumes et usages établis, consolidés, encore récemment, grâce à l'action codificatrice menée à Genève en 1958.

La surprise ne provient pas du fait que des défauts, perceptibles dès 1958 et fréquemment critiqués par la doctrine ou certains Etats, se soient très vite aggravés à la lumière de la pratique. Mais cette hâtive péremption de l'œuvre de la Conférence de Genève affecte des règles sacro-saintes que l'on pouvait croire frappées d'intangibilité.

Cette transformation essentielle se double d'une « dramatisation » tenant à la prise de conscience générale du caractère limité des ressources de la planète et à la qualité vitale que prennent les océans pour le développement économique d'un grand nombre de pays du Tiers Monde. A bien des égards, le droit de la mer en formation intègre le droit du développement.

Ces données confèrent au droit de la mer un caractère pilote, avant-gardiste. Ainsi que le notent certains auteurs (8) « le droit de la mer a tendance à constituer un élément avancé parmi les autres branches du droit ».

Dans ces conditions, en schématisant quelque peu, il ne serait pas difficile d'opposer systématiquement, et presque point par point, l'époque antérieure, marquée par un droit de la mer que l'on pourrait qualifier de classique, et l'époque présente en pleine effervescence.

Cette radicalisation, cependant, se heurte à une limite. Une constante s'impose à l'esprit : l'attitude des Etats demeure dominée par le nationalisme.

(7) M. VOELCKEL : « La mutation juridique du milieu marin », *RDN*, mai 1969, p. 794.

J.P. QUENEUDEC : « La remise en cause du droit de la mer », *Actualités du droit de la mer*, Pedone, 1973, p. 9.

(8) R.J. DUPUY et A. PIQUEMAL : « Les appropriations nationales des espaces maritimes », *Actualités du droit de la mer*, 1973, p. 137.

La situation antérieure

Phénomène surprenant pour un observateur actuel, familiarisé avec les accents d'une symphonie maritime discordante et agitée, le droit de la mer a été, des siècles durant, marqué, ainsi que le notait Pardessus (9), par « une grande stabilité » et par une certaine harmonie.

En cela, le droit de la mer constituait le reflet assez fidèle d'une communauté inter-étatique acceptée dans ses bases essentielles et d'une lente évolution technique, dont les progrès n'étaient que partiellement incorporés dans des normes juridiques.

De façon plus précise, deux caractéristiques essentielles méritent d'être soulignées.

o La première est relative aux auteurs du droit. Le droit de la mer était un droit élaboré par quelques puissances maritimes européennes. Etats peu nombreux, dans une société internationale elle-même quantitativement peu importante, d'un niveau de développement économique comparable, ils avaient, en dépit de leurs rivalités, des conceptions idéologiques convergentes et des intérêts communs quant à la fixation du droit de la mer. Aussi, l'unité était-elle la marque de celui-ci.

o La seconde caractéristique concerne le contenu du droit. Le droit de la mer était un droit limité, reposant sur quelques principes peu nombreux mais de marbre. Ce phénomène était d'ailleurs en accord étroit avec les utilisations restreintes des océans : droit de surface et de mouvement (10), le droit de la mer était conçu comme devant exprimer essentiellement la primauté des communications internationales. Aussi, les règles juridiques s'ordonnaient-elles autour de cette conception.

Le principe de liberté des mers à finalité économique (11) convenait, dans une société d'égaux, à la satisfaction des besoins des puissances maritimes, d'où le succès des thèses de Grotius. En le renforçant, la loi du pavillon garantissait mieux encore la protection des navires nationaux en écartant, par son application, toute interférence étrangère. Ainsi que l'écrit le professeur Bonassies : « Longtemps, l'Etat n'a eu qu'un souci, la protection de la liberté des mers pour les navires de ses nationaux. A cette prétention nationaliste ne pouvaient que s'opposer les prétentions également nationalistes des autres Etats, et le travail du juriste était seulement d'éviter les conflits en marquant les limites des compétences » (12).

Enfin, en pérennisant l'ancienne règle de la portée du canon, la fixation à 3 milles marins de la largeur des eaux territoriales réduisait à une zone de mer

(9) Cité par GIDEL : *Droit international public de la mer*, tome I, p. 6.

(10) Cf. *Actualités du droit de la mer*, p. 184.

(11) C.A. COLLIARD : « Problèmes actuels de droit international public », Cours de doctorat, 1974-1975, *Les cours du Droit*, p. 59.

(12) BONASSIES : « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », *Recueil des cours de l'Académie de droit international (RCADI)*, 1969, III, (t. 128), p. 611.

étroite la souveraineté de l'Etat. Elle sauvegardait les intérêts militaires des grandes flottes nationales et ceux de la navigation commerciale internationale, avide de vastes espaces libres (13).

Un très large consensus existait sur ces bases juridiques étroites. La division des espaces maritimes en zones peu nombreuses, soumises à des régimes juridiques nettement délimités (souveraineté sur les eaux intérieures et la mer territoriale, liberté en haute mer) contribuait à une situation de simplification.

Formulé en vue de traduire les impératifs étatiques, le droit de la mer reposait donc sur le nationalisme, mais sur *une conception homogène du nationalisme*.

La poursuite de leurs intérêts propres par les principales puissances maritimes s'accompagnait d'ailleurs d'un certain sens du service public mondial. Ces Etats contribuèrent ainsi à mettre au service de tous leurs cartes, instructions nautiques, avis météorologiques, codes de signaux et de feux maritimes (14).

Pendant de longues décennies, la situation n'a qu'insensiblement changé. Quelques signes, cependant, annonçaient des transformations futures. C'est ainsi qu'au début du XX^e siècle sera réclamée la réunion d'une conférence appelée à modifier, en raison des intérêts de la pêche côtière, la règle des 3 milles marins (15). La Conférence de La Haye de 1930, à son tour, indiquait une évolution des esprits. Le mouvement se fit plus rapide à partir des années 1950. Les positions de certains Etats, notamment d'Amérique du Sud, l'attestent, ainsi que le bouillonnement auquel donnèrent lieu les travaux de codification de la Commission du droit international, la Conférence de Genève de 1958 et les quatre Conventions auxquelles elle aboutit (16). Mais il fallut attendre la décennie 1960-1970 pour que les facteurs de désintégration du droit classique de la mer prennent l'ampleur de cette « révolution » à laquelle nous assistons actuellement et que tente de transformer en règles juridiques nouvelles la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

Quels sont donc, en quelques mots, les traits essentiels de la situation présente par rapport à celle que nous avons décrite précédemment ?

(13) Sur ce point, D. BARDONNET : « La largeur de la mer territoriale », *Revue générale de droit international public (RGDIP)*, 1962, p. 34.

(14) Pour plus de détails sur cette question, voir l'ingénieur hydrographe général (C.R.) GOUGENHEIM : « ... les hydrographes accompagnèrent pas à pas l'expansion territoriale qui aboutit à l'immense empire colonial de la 3^e République, élaborant ainsi pendant de longues années une œuvre finalement plus utile aux pays colonisés qu'à ceux qui les ont ouverts à la civilisation occidentale... ». *Revue maritime* n° 282, décembre 1970.

Voir aussi M. VOELCKEL : « Vers une nouvelle conférence des Nations unies sur le droit de la mer », *RDN*, avril 1971, p. 549.

(15) FULTON : *The sovereignty of the Sea*, Londres, 1911.

(16) De FERRON : *Le droit international de la mer*, Droz, Genève, 1960.

R. CHARLIER : « Résultats et enseignements des conférences du droit de la mer ». *Annuaire français de droit international (AFDI)*, 1960, p. 63.

M. SIMONNET : *La Convention de 1958 sur la haute mer*. Librairie générale de droit et de jurisprudence (LGDJ), 1966.

o La constatation immédiate que l'on peut faire tient à la *disparition du droit océanique commun*. Le droit positif de la mer, issu des coutumes, usages séculaires et de la codification de Genève est en miettes. Même le principe de liberté des mers est contesté et l'on assiste à son grignotage juridique, mais aussi spatial (17). Comment l'expliquer ? La liberté des mers correspond moins qu'à l'époque antérieure aux intérêts du plus grand nombre. De plus, la jouissance de ce droit n'était l'apanage que de quelques Etats. Or, « l'usage quasi exclusif d'une liberté par un petit nombre d'Etats aboutit au même résultat qu'une appropriation exclusive » (18).

o Cette dernière idée conduit à exprimer une seconde observation. La détermination du droit de la mer a cessé d'être, comme par le passé, l'illustration du mandarinat des grandes puissances maritimes. L'aristocratie de la mer a fait place à la démocratie, une démocratie ombrageuse et sensibilisée aux droits particuliers de chacun de ses membres.

1930 : *Conférence de La Haye sur la mer territoriale* : 40 Etats.

1958 : *1^{re} Conférence des Nations unies sur le droit de la mer* : 86 Etats.

1960 : *2^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer* : 88 Etats.

1974 : *3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer* : plus de 140 Etats.

o Enfin, il convient de souligner la place désormais prise par les organisations internationales dans l'étude des questions relatives aux espaces maritimes. Le phénomène déjà perceptible du temps de la SDN avec l'organisation de la Conférence de La Haye de 1930 s'est amplifié avec l'ONU, qui, après avoir orchestré les travaux de codification à Genève, joue un rôle de maître d'œuvre depuis 1967. Cet intérêt n'est pas seulement le fait de l'ONU, mais aussi celui de tout le système des Nations unies puisque, sur un plan plus technique, l'Organisation maritime consultative intergouvernementale ou la Commission océanographique intergouvernementale, par exemple, effectuent de nombreux travaux qui touchent au droit de la mer.

C'est un peu comme si succédait à une concertation désordonnée des Etats une prise en charge des problèmes de la mer par l'Organisation mondiale. En conséquence, la tentation serait forte d'assimiler cette substitution à la volonté de promouvoir un droit maritime de la Communauté internationale. Ainsi que nous essaierons de le montrer, nous pensons qu'il s'agit largement de fausses apparences.

(17) COLLIARD : *Cours de doctorat*, op. cit., p. 64.

(18) DUPUY et PIQUEMAL : op. cit., p. 115, note 15.

Qu'une transformation aussi radicale se produise, justifie que soit faite l'analyse des facteurs d'un tel changement.

Facteurs d'évolution

Les différents facteurs qui éclairent la transformation du droit de la mer sont étroitement liés les uns aux autres. Pour la commodité des choses, cependant, on peut en distinguer trois sortes : politiques, économiques, technologiques.

Facteurs politiques

Leur analyse sera rapide. Ce n'est pas qu'ils présentent moins d'importance que les autres. Ils sont, au contraire, déterminants ; de plus, les autres forces de transformation ont des incidences sur le plan politique. La nécessité de leur consacrer de longs développements ne s'impose pourtant pas, car ce sont des éléments bien connus et qui, parfois, ne sont pas propres au domaine maritime.

Trois principaux facteurs d'ordre politique semblent conditionner profondément l'évolution du droit de la mer : l'apparition des nouveaux Etats, les impératifs de sécurité nationale, la relative inadaptation des organisations internationales.

LES TRANSFORMATIONS DE LA COMPOSITION DE LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE

Il est devenu banal de constater les mutations qui se sont opérées depuis quelques années au sein de la société internationale à la suite de l'émergence des nouveaux Etats. L'hétérogénéité de cette société, déjà antérieurement provoquée par les oppositions idéologiques entre l'Ouest et l'Est a été accentuée par la prise de conscience de l'écart du développement économique séparant pays riches et pauvres. Ces derniers, par leur nombre, ont fondamentalement modifié les équilibres antérieurs, notamment au sein des organisations internationales.

Cette situation n'a pas été sans réagir dans le domaine maritime (19). Le Tiers Monde n'accepte pas un droit établi en dehors de lui par les puissances maritimes, droit qu'il estime contraire à ses intérêts. Le mouvement déjà sensible lors de la Conférence de Genève de 1958 se développe : les règles classiques sont contestées (liberté des mers, largeur de 3 milles de la mer territoriale), des théories ébauchées (théorie de la compensation), les institutions existantes du commerce maritime international (notamment les Conférences d'armateurs) violemment critiquées, des concepts philosophico-juridiques élaborés (fonds des mers, patri-

(19) Le professeur BONASSIES note qu'avec « l'émergence à la vie juridique de nouvelles nations... leur création a nécessairement entraîné des phénomènes de cloisonnement juridique générateurs de conflits », op. cit., p. 511.

moine commun de l'humanité) (20), des zones maritimes nouvelles créées (zone économique exclusive) au nom d'un droit proclamé de disposer de ses propres richesses et d'un droit à l'autodétermination économique. Pour la plupart sans passé ni présent maritimes, les pays du Tiers Monde espèrent avoir un avenir en mer.

Dans cette perspective, leur activité est fondamentale. Mettant en cause le droit traditionnel, ils mènent une action énergique au sein d'assises régionales et jouent un rôle de premier plan à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer où l'initiative leur revient souvent.

Ils possèdent également l'atout numérique. A Genève, en 1958, ils avaient déjà la majorité : sur les 86 Etats qui avaient pris part à la Conférence, 49 étaient des pays en voie de développement (20 pays d'Amérique latine et 29 pays d'Asie et d'Afrique). Aujourd'hui, le *groupe des 77* compte 110 Etats sur les 150 participants à la troisième Conférence. Il a conscience de cette supériorité, comme en témoigne le discours prononcé par le Premier ministre péruvien en août 1970 :

« Undoubtedly, the balance is favoring us. Qualitatively, our case is better. No one can conscientiously deny that the means to make a living and the welfare of a people are greater than utilitarian purposes. And from the quantitative point of view, the number of developing states is greater by far than the number of industrialized countries. Things being this way, all we need to do is remain united in the face of the intentions of those big powers that want to impose on us norms that are convenient for them. » (21)

Ainsi, la situation a bien changé au sein des conférences internationales, qui voyaient s'opposer en 1958 les positions américaine et soviétique, aujourd'hui fréquemment rassemblées face au poids majoritaire du Tiers Monde.

LES EXIGENCES DE SÉCURITÉ NATIONALE

Mission primordiale de tout Etat, le maintien et la recherche de la sécurité s'identifient à l'intérêt général de la collectivité étatique, en même temps qu'ils

(20) Ce concept ne fait d'ailleurs pas nécessairement l'unanimité des pays du Tiers Monde.

Voir A. PIQUEMAL : *Le fond des mers, patrimoine commun de l'humanité*. Publications du Centre national d'exploitation des océans (CNEXO).

R.J. DUPUY : « Fond des mers, héritage commun de l'humanité ». *Pays en voie de développement et transformations du droit international*. Paris, Pedone, 1974.

Voir aussi : MATERI YEM GOURI : *Le droit de la mer et les pays en voie de développement*, mémoire de doctorat, Orléans, 1975.

(21) Cité par A.D. MARTINEZ : « The Third United Nations Conference on the law of the Sea : prospects, expectations and realities ». *Journal of maritime law and commerce*, vol. 7, n° 1, octobre 1975, p. 261, texte que l'on peut traduire de la manière suivante : « Assurément, la balance nous est favorable. Qualitativement, notre cause est meilleure. Personne ne peut, en conscience, dénier que les moyens de faire vivre et d'assurer le bien-être d'un peuple sont plus importants que des buts utilitaristes. Et d'un point de vue quantitatif, le nombre d'Etats en développement est de loin plus élevé que celui des pays industrialisés. Cela étant, nous avons besoin de rester unis face aux intentions des grandes puissances qui veulent nous imposer des règles qui leur conviennent ».

peuvent — en tout cas dans leurs manifestations extrêmes — s'opposer au *bien commun* de la communauté internationale.

Or, *les Etats regardent la mer avec défiance et envie*. Ils redoutent les menaces qui en viennent. Ils connaissent également leur situation grandissante de dépendance par rapport à elle, puisque c'est par voie maritime que s'effectue, dans une très large mesure, le commerce international et que sont convoyées les matières premières indispensables.

Aussi, les considérations de sécurité pèsent-elles lourdement dans le choix des politiques nationales et se répercutent-elles sur le cours des relations internationales.

« ... A moins que des règles fondamentales ne régissent l'exploitation des mers, les rivalités nous conduiraient à des épreuves de force... les Etats-Unis ne peuvent indéfiniment sacrifier, à la poursuite de négociations internationales, l'intérêt qu'ils ont à assurer leur approvisionnement en ressources indispensables... Notre technologie est la plus avancée du monde et notre marine militaire est suffisante pour défendre nos intérêts... ».

Henry Kissinger
Secrétaire d'Etat des Etats-Unis
11 août 1975.

« La marine peut aussi être utilisée en temps de paix pour démontrer à l'extérieur la puissance économique et militaire des Etats... Quand on considère la dépendance directe de l'humanité à l'égard du monde marin au cours de l'histoire, il est impossible de ne pas remarquer à quel point l'aptitude des peuples à apprendre à apprécier l'océan et à l'utiliser pour leurs propres besoins a une conséquence directe sur la croissance du prestige politique de la nation et de sa puissance économique autant que militaire ».

Amiral Gorchkov
Commandant en chef de la Flotte soviétique.

De ce point de vue, d'ailleurs, toutes les mers ne pèsent sans doute pas d'un même *poids*, si tout au moins on se réfère à une vue globale et non à des facteurs *conjoncturels* qui peuvent çà et là, faire naître des *points chauds* sur telle ou telle partie de l'espace maritime. On peut observer, à cet égard, une sorte de phénomène de succession historique. A la Méditerranée, berceau des civilisations et théâtre des affrontements les plus anciens, a succédé l'Atlantique dont le rôle premier a fortement dépendu de la rivalité franco-britannique et des liens établis avec le Nouveau Continent, liens concrétisés par les câbles transatlantiques dont il est traversé. Désormais, l'océan Indien, parce qu'il est la route du pétrole (22) et l'océan Pacifique, parce qu'il relie et oppose les Etats-Unis et l'Union soviétique,

(22) H. LABROUSSE : « La route du pétrole peut-elle être coupée ? », *RDN*, octobre 1976, p. 27.

parce qu'il borde les grands Etats d'aujourd'hui et de demain, parce qu'il sera sans doute le champ des premières exploitations de nodules métalliques, assurent le relais.

Le *réflexe* de sécurité est très vif dans les pays côtiers. Leur nombre en fait, au sein de la 3^e Conférence sur le droit de la mer, un *lobby* fort influent, qui l'emporte sur les puissances maritimes. Et lorsque la double qualité de puissance riveraine et maritime est réunie par un même Etat, la première semble de plus en plus prévaloir sur la seconde.

Les Etats se sentent essentiellement Etats côtiers : les richesses les plus directement exploitables se trouvent à proximité des côtes, et l'évolution dans la stratégie et dans la technologie militaires rend moins puissante la nécessité d'un système absolu de *liberté* des mers (23), qui pourrait restreindre la juridiction des Etats riverains sur les eaux adjacentes à leurs côtes. C'est désormais au nom des théories de la continuité, de la contiguïté, de l'adjacence, etc. que sont légitimés prises de possession ou droits sur des espaces maritimes de plus en plus étendus ou sur les plates-formes continentales.

Réflexe de sécurité, réflexe de propriétaire, les deux aspects sont étroitement liés. A une époque caractérisée par une mer territoriale de largeur limitée et un droit de la mer fondé sur la mobilité, succède le temps où les Etats s'emploient à obtenir une large emprise spatiale. Ils sont, en effet, sensibilisés à toutes les formes d'agression : menaces portées à leur environnement, pillage économique, etc. Ils sont, en outre, parfois frappés d'un complexe obsidional tenant à la fragilité de leur façade maritime. Dans les Etats nouveaux, le souvenir du colonisateur venu par la mer, demeure vivace. Quant aux pays développés, leurs côtes qui s'urbanisent et s'industrialisent deviennent plus vulnérables. C'est au demeurant dans ces pays que les mesures de protection de la zone économique exclusive constituée par la zone des 200 milles ont été prises le plus tôt. Les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont ainsi été les premiers à préparer les mesures de défense de plate-forme en mer (24).

La zone économique de 200 milles qu'un certain nombre d'Etats se sont réservée à partir de leurs côtes et que prévoit le texte composite de négociation établi par la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, fait passer sous le contrôle exclusif des Etats riverains :

- 35 % des mers ;
 - la quasi-totalité des ressources en poissons ;
 - la quasi-totalité des ressources en pétrole « off shore ».
-

(23) A. BEESLEY : « Protection of costal state interests » dans *Perspectives on ocean policy*, 1974, p. 334.

(24) Par des dispositifs fixes de détection sous-marine et de contre-mesures et par des navires et des aéronefs de surveillance. Voir *Sea technology*, juillet 1975. *Strategie* n° 46, avril-mai-juin 1976 et *RDN*, février et mars 1977.

On a d'ailleurs pu noter que « le sentiment d'insécurité croît directement avec la puissance » (25). Cette constatation se vérifie de façon très nette dans le domaine maritime. Une flotte, de guerre et de commerce, puissante implique et expose davantage les Etats en même temps qu'elle traduit leur souci d'intervenir dans le cours des affaires mondiales et de le contrôler. Et les activités maritimes traditionnelles, qui sont l'apanage des puissances maritimes, sont des activités d'échanges exposées à la concurrence internationale, qui peuvent, par ricochet, provoquer des interventions visant à protéger le pavillon et l'économie nationale (la construction navale, les transports maritimes).

Bien évidemment, la sécurité nationale doit également être entendue dans ses aspects militaires. Une psychose d'insécurité générale, un besoin d'armement se manifestent un peu partout, trente ans après la fin du deuxième conflit mondial, et se concrétisent notamment par le développement des flottes de guerre et des systèmes de défense sur les *glacis* maritimes ainsi que par l'intérêt porté au milieu marin à la fois comme enjeu et comme théâtre des affrontements.

Le développement de certaines flottes de combat est, au demeurant, particulièrement spectaculaire, développement acquis (URSS) ou en cours (Iran), en même temps que l'accès à la puissance navale, longtemps réservé aux grandes puissances, se trouve facilité grâce à l'apparition des missiles anti-surface qui peuvent être installés sur des bâtiments légers et rapides. Des nations sans expérience maritime, tels les pays en voie de développement, se constituent ainsi des forces navales dont la puissance offensive est considérable (26). Il reste cependant, que la puissance navale ne s'apprécie pas seulement en tenant compte de la force sur mer d'un pays, mais par rapport à la puissance de ce pays dans tous les domaines, y compris ses assises continentales : les thalassocraties sont des *empires imparfaits* (27).

LA RELATIVE INADAPTATION DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La place prise par les organisations internationales dans l'étude des problèmes de la mer, a déjà été signalée. Les organisations internationales qui pourraient, à des titres et à des degrés divers, contribuer au développement d'un nouvel ordre maritime international sont, en effet, nombreuses ; elles élaborent des règles, rassemblent des informations, mènent des programmes et des activités en rapport avec la mer. Leurs activités, à ce titre, sont loin d'être négligeables et sont, parfois, irremplaçables. Même dans les enceintes les plus vastes, c'est-à-dire celles où les lignes d'accord sont les plus difficiles à dégager, et où le verbe l'emporte parfois sur l'action, certaines notions, certains principes, certaines formules, peuvent recevoir une sorte de consécration internationale, sans même se traduire, ou

(25) K. DEUTSCH : *The analysis of international relations*, Foundations of modern political science series, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1968.

(26) Cf. J. LABAYLE : *Les flottes de combat 1977*, Editions maritimes et d'outre-mer et *Jane's fighting ships*, 1976-1977.

(27) Dans ce même ordre d'idées, voir notamment amiral CASTEX : « La surface » et « Les arrières » dans *Mélanges stratégiques*, Académie de Marine, 1976.

avant de se traduire dans des conventions en forme : tel est par exemple, le cas de la *zone économique exclusive* de 200 milles, dégagée ou entérinée au fil des sessions de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

Mais toutes ces organisations, ou en tout cas la plupart d'entre elles, n'échappent pas aux risques d'un certain blocage et d'une relative impuissance ; dans l'ordre des structures et des institutions internationales, force est de constater que l'inertie peut être considérable.

D'abord, parce que leurs interventions ne vont pas sans possibilité de chevauchements et d'interférences ou, au contraire, de « passages à vide », selon le champ de leurs attributions et le nombre d'Etats qu'elles regroupent et qui varie d'une organisation à l'autre. On a pu, au demeurant, souligner, au sein même des Nations unies (28), la façon désordonnée et *sectorielle* dont sont abordés les problèmes relatifs à l'espace océanique et la fragmentation qui caractérise les activités marines dans les organismes des Nations unies.

Les organisations internationales souffrent également à la fois d'un excès d'informations et d'une insuffisance d'informations, notamment pour ce qui concerne les pêches (stocks et migrations) et les polluants (effets à long terme ou quantités des rejets d'hydrocarbures, par exemple). Et il leur est difficile de coordonner des activités et des programmes nationaux dont les objectifs sont assez souvent incompatibles (29).

Leur impuissance est d'ailleurs due, en partie, aux deux facteurs que nous avons précédemment mentionnés : les modifications dans la composition de la société internationale accroissent les clivages et les dissonances, tandis que les exigences de sécurité poussent à refuser les compromis en considération d'intérêts jugés vitaux (30).

En outre, les Etats, dans bien des domaines, paraissent pouvoir s'adapter plus vite que ne pourraient le faire de vastes *bureaucraties internationales*, du fait de leurs circuits de décisions plus courts et de leur faculté de réaction plus immédiate à l'événement. C'est, rappelons-le, la fameuse *déclaration Truman* de 1945 sur le plateau continental qui a jeté les premiers fondements d'une nouvelle conception juridique du régime des eaux, du sol et du sous-sol de la mer épi-continentale, régime promis à l'avenir que l'on sait.

(28) Notamment : Résolution 2 580 (XXIV) de l'Assemblée générale des Nations unies. Résolution 1 537 (XXII) du Conseil économique et social.

(29) Sur ces points, voir H. SYLVERSTEIN : « International ocean organizations and their regulatory functions » dans *Perspectives on ocean policy*, 1974, p. 301.

(30) Peut-être faut-il également mentionner cette remarque de M. John L. MÉRO, président de l'*Ocean Resources Inc.* : « Si l'on essaie de dégager les motivations profondes qui poussent à tenir des conférences internationales, on constate que, pour une bonne part, elles tiennent simplement au fait que les gens aiment à se réunir et à s'écouter parler, et les gens qui participent à ces réunions sont ceux qui en ont les moyens. Il y a peu de représentants du Bangladesh... mais beaucoup d'habitants des Etats-Unis peuvent s'offrir cela et, je pense, beaucoup de gens des pays arabes peuvent commencer à le faire... », *Perspectives on ocean policy*, op. cit., p. 313.

Par ailleurs, une étude — préparée du reste par l'Organisation des Nations unies (31) — a recensé plus d'une centaine de conflits importants susceptibles de naître dans les utilisations de la mer (par exemple entre les utilisations traditionnelles : pêche, navigation, et les utilisations nouvelles : exploitation du pétrole). D'où la nécessité de faire jouer un pouvoir d'arbitrage et de décision pouvant éviter les conflits potentiels ou trancher les conflits ouverts. Or, c'est dans les structures étatiques, et non dans les organisations internationales que se trouvent actuellement les centres de commandement dotés de la force contraignante et la souveraineté dont elles se prévalent leur donne le pouvoir du « dernier mot ».

Ce sont également ces structures qui permettent, moins malaisément, de *globaliser* les vues et les approches des problèmes maritimes.

Il faut signaler, de plus, la lourdeur et la lenteur des mécanismes de réunion des conférences internationales, surtout lorsqu'elles entendent grouper tous les Etats du monde. La Conférence de Genève de 1958 — première conférence des Nations unies sur le droit de la mer — a duré trois mois, mais le projet qu'elle a discuté était préparé depuis 1949 par la Commission du droit international de l'ONU. La 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, qui se poursuit en 1977, s'est ouverte en 1973. Elle avait été précédée par de nombreuses réunions du Comité des fonds marins tenues de 1969 à 1972.

Et lorsque ces conférences aboutissent à la signature de conventions, la mise en vigueur de celles-ci demande souvent de larges délais à cause des procédures de ratifications que doivent engager les Etats signataires.

Enfin, notons qu'il peut être tentant, pour des Etats regroupés dans des coalitions de circonstance, d'user de la loi majoritaire pour forcer des évolutions et imposer des points de vue au sein des instances internationales.

Facteurs économiques

Désormais, il sont décisifs et, à eux seuls, largement explicatifs de l'évolution subie par le droit de la mer (32). Ils sont également complexes et l'on doit, à ce propos, marquer plus particulièrement les étroites relations que peuvent entretenir dans leur développement facteurs économiques et technologiques.

Cette place grandissante prise par les considérations économiques tient à la vaste palette des utilisations qui sont désormais faites des océans (33). La mise en valeur des mers n'intéresse d'ailleurs pas seulement quelques pays hautement développés. Tous les pays sont concernés : certains pays en voie de développement ont

(31) *Utilisations de la mer*. Document E/5120 du 28 avril 1972. Nations unies, Conseil économique et social.

(32) J. VIGNE : *Le rôle des intérêts économiques dans l'évolution du droit de la mer*, Genève, 1971.

(33) Cf. *Utilisations de la mer*, Document E/5120, op. cit., selon lequel : « Les produits de la mer et ses utilisations représentent actuellement dans le monde entier 60 milliards de dollars par an », p. 7.

une importante industrie de la pêche, et leur nombre grandit ; beaucoup d'entre eux ont également des réserves de pétrole au large de leurs côtes. Quant aux Etats dépourvus de rivages, ou *géographiquement désavantagés*, leur résolution s'affirme d'être partie prenante à ces utilisations. On prévoit qu'au cours des prochaines décennies, toutes les formes d'utilisation de la mer se développeront à un rythme plus rapide que celui de l'accroissement de la population et du développement économique.

C'est dans une optique largement multidisciplinaire et avec le souci de coordonner les efforts, que les gouvernements s'attachent à gérer l'espace océanique, et plus précisément, les zones côtières où se concentrent l'essentiel des ressources et qui donnent une nouvelle dimension aux problèmes de la maîtrise du développement ou de l'aménagement du territoire (34).

« La décennie 1975-1985 doit être celle de la vocation maritime de la France. »

Allocution du Président de la République à Quimper le 7 février 1977.

« La France est d'abord une puissance maritime

- *par l'importance des eaux se trouvant sous sa juridiction — 11 millions de km² — qui la place au 3^e rang mondial,*
- *par la longueur de son littoral qui s'étend sur 5 240 km,*
- *par l'importance de sa flotte de commerce, la 9^e du monde,*
- *par l'importance de sa construction navale où notre pays se classe au 4^e rang,*
- *et de ses pêches puisque, à cet égard, nous sommes au 6^e rang dans le monde et au 3^e rang en Europe.*

La France est, en second lieu, un pays à technologie avancée ayant d'ores et déjà fait la preuve de sa capacité à maîtriser les formes les plus modernes d'exploitation des ressources marines et pouvant ainsi prétendre à un rôle de premier plan dans la redistribution internationale des activités. »

M. J.P. Fourcade, ministre de l'Équipement, 7 juin 1977,
déclaration à l'Assemblée nationale.

Cette coordination fonctionnelle fait problème, en revanche, au niveau des organisations internationales (cf. supra), tandis qu'autrefois unidimensionnel — droit de la surface — le droit de la mer est devenu pluridimensionnel — droit du fond et des eaux surjacentes (35).

(34) En ce qui concerne la France, on pourra se reporter à « Une politique de la mer et du littoral », *Actualités - Documents*, Service d'information et de diffusion, 19, rue de Constantine, 75007 Paris, juillet 1977 (NDLR).

(35) Cf. R.J. DUPUY : *Actualités du droit de la mer*, p. 184.

Jusqu'à une date récente, en effet, le parti tiré de la mer était limité. Hormis les opérations à fins militaires, les océans étaient le support de deux activités essentielles. Servant les intérêts de la navigation internationale, les eaux maritimes constituaient une aire de passage, longtemps inhospitalière d'ailleurs. Elles offraient également leurs richesses ichtyologiques aux pêcheurs d'un certain nombre de pays, le produit de la pêche ne représentant, au demeurant, qu'un faible pourcentage de l'alimentation mondiale (de l'ordre de 2 à 3 %).

Or, dans les dernières années, une révolution économique s'est opérée. A une économie de nomades, a succédé une économie d'exploitation.

Cette transformation s'explique à la fois par l'apparition de nouvelles utilisations et par les changements intervenus dans les anciennes. La diversification dans l'utilisation ne se fait d'ailleurs pas de façon uniforme. Certaines mers restent mers d'échange et de passage ; d'autres apparaissent seules — au moins pour le moment — comme économiquement exploitables. L'intensité de certains usages comporte, en outre, de graves conséquences conduisant, à défaut de réglementation appropriée, à un épuisement ou à une dégradation dramatique du milieu marin.

LA NAVIGATION MARITIME

Fonction plusieurs fois séculaire, elle a opéré une mue profonde au cours des dernières décennies, qui a affecté ses conditions et sa nature même. Cette transformation est surtout le résultat du développement considérable des échanges mondiaux par voie maritime qui ont augmenté dans le rapport de 1 à 6 entre 1937 et 1974.

Ce développement se caractérise en particulier :

- o par un bouleversement dans l'armement, dû à l'apparition d'unités nouvelles (porte-conteneurs, porte-barges, navires rouliers : *roll-on/roll-off*), le développement de la flotte pétrolière, et l'augmentation du tonnage unitaire ;
- o par une nouvelle répartition des pavillons : développement spectaculaire des flottes des pays de l'Est ; renforcement des flottes sous pavillons de complaisance provoquant, par contre-coup, des mesures protectionnistes dans le domaine commercial et financier ; accroissement de leur flotte recherché par les pays en voie de développement, pays de l'OPEP en particulier, qui considèrent que les flottes de commerce servent très utilement la politique d'indépendance économique et de maîtrise de leurs échanges extérieurs. Il en découle un trafic maritime qui, par son intensité, pose dans certaines zones (pas de Calais ou côte orientale d'Afrique) de sérieux problèmes de sécurité. Les nombreuses collisions qui se sont produites, ont ainsi amené l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) à fixer des règles nouvelles, des règles de bon sens, certes, mais qui sont parfois boudées (routes imposées) (36).

(36) Cf. P. BONASSIES : « Les routes imposées par l'OMCI ». *Actualités du droit de la mer*, p. 48.

L'aspect aventure du transport maritime ne s'est que partiellement atténué. Sans doute, l'amélioration des techniques permet-elle une plus grande maîtrise des unités, mais le transport comporte encore des risques.

Risques tenant à la nature de la cargaison

Méthane, produits chimiques, substances nucléaires, hydrocarbures (37), font peser de lourdes menaces en cas d'accident maritime (38). Les exemples récents de sinistres attestent la réalité des préoccupations qu'ils suscitent.

Les risques sont d'autant plus graves que le tonnage des navires a considérablement augmenté au cours des dernières années par suite, notamment, des nouvelles routes empruntées après la fermeture du canal de Suez. Récentes, ces conditions n'en n'ont pas moins rendu irréversible l'état des choses, en même temps que familière et inquiétante l'impressionnante silhouette de pétroliers de 500 000 tonnes (39).

Risques tenant aux conditions de transport

Le mode nucléaire de propulsion, devenu réalité dans les flottes de guerre, mais encore peu répandu dans le domaine du transport commercial, s'accompagne de réflexe de défense des Etats qui limitent ou interdisent l'accès de leurs eaux ou de leurs ports à ces unités (40). Un phénomène identique de rejet s'observe à l'encontre des projets visant à mettre en œuvre un système particulier de transport. C'est ainsi que l'acheminement du pétrole d'Alaska vers les côtes des Etats-Unis à bord du brise-glace *Manhattan* ou son transport sous-marin ont provoqué de vives réactions du Canada (41).

Malgré son développement et ses transformations, la navigation a perdu son caractère d'activité quasi exclusive en mer, mais surtout ses intérêts ont cessé d'exercer la magistrale domination qu'ils possédaient sur la détermination du droit de la mer. La conception de la mer — réservoir de richesses — constitue un facteur qui explique partiellement cette évolution.

(37) Plus de 60 % de la production mondiale de pétrole sont transportés par mer.

(38) Cf. L. LUCCHINI : « La pollution des mers par les hydrocarbures », *Journal du droit international*, 1970, p. 795.

(39) Cf. N. MOSTERT : *Les supertankers - menaces sur les océans*, R. Laffont, 1974.

(40) Cf. L. LUCCHINI et M. VOELCKEL : « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire », et Ph. POIRIER d'ANGE d'ORSAY et J.L. ANDRIEU : « Le navire de commerce nucléaire ». Les deux études dans *Droit nucléaire et droit océanique*, Paris, Economica, 1977.

(41) Chronique Ch. ROUSSEAU, *Revue générale de droit international public (RGDIP)*, 1970, p. 130.

L'EXPLOITATION DES RICHESSES DE LA MER

Les Etats sont actuellement partagés — et les débats à la 3^e Conférence sur le droit de la mer en témoignent — entre la crainte de gaspiller les dernières ressources connues de la planète que contient la mer, et l'appétit boulimique que les richesses océaniques éveillent en eux.

Ces richesses invitent au rêve. Déjà, ne serait-ce que par leur masse, les eaux maritimes représentent une belle réserve qui peut se prêter aux usages domestiques ou industriels après dessalement, ou constituer une source d'énergie par domestication de leur mouvement perpétuel (42).

Ce sont, cependant, les richesses biologiques et minérales qui présentent le plus d'intérêt.

Exploitation des richesses biologiques

Selon certaines estimations, les océans contiendraient 130 milliards de tonnes de matières vivantes (43). Encore convient-il que ce gigantesque capital soit mieux connu et mieux préservé. La pêche est longtemps demeurée au stade de l'économie de cueillette. Les craintes de surexploitation ne visaient que certaines espèces bien déterminées. Sur le plan du droit, la liberté des mers consacrait celle de la pêche, conception que traduit encore l'article 2 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (44).

Dans ce domaine aussi, la situation a changé. La production mondiale de poisson a fortement progressé (malgré quelques périodes de stagnation), triplant aisément au cours des vingt dernières années. Cette augmentation tient au fait que, pendant la même période, se sont substitués progressivement aux méthodes artisanales traditionnelles des procédés industriels qu'illustrent superbement les grands navires-usines japonais ou soviétiques (45). Dans ces conditions, certaines espèces ont disparu ou sont en voie d'extinction. La menace *d'over-fishing* est pressante dans certains cas. Parallèlement, les Etats nouveaux entendent prendre une part plus importante dans le commerce mondial des produits halieutiques. Ils protestent contre le pillage de leurs richesses biologiques dont ils s'estiment victimes et condamnent une conception de la liberté aux résultats inégalitaires.

(42) Outre l'aspect rentabilité, l'utilisation de l'énergie des marées reste difficile en raison de conditions géographiques rarement réunies. L'URSS et surtout le Canada avec, à certains endroits des marées de 14 km, présentent — semble-t-il — les plus belles possibilités.

(43) Y. LA PRAIRIE : « Le CNEXO et les promesses de l'Océan » *RDN*, 1969, p. 1351.

(44) Article 2. ...« La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer : ... 2) la liberté de la pêche ».

(45) Ainsi en est-il du *Vostock*, bâtiment de 43 000 tonnes, transportant 14 chalutiers en plastique armé de verre, équipé d'un centre de calcul permettant de prévoir les pêches et utilisant le dépistage à ultra-sons. En sens inverse, le Portugal a vu sa flotte de chalutiers passer de 400 à 200 en dix ans.

Exploitation des richesses minérales

Il s'agit là d'une véritable révélation (46). La découverte des immenses richesses contenues au fond des mers, leur possibilité d'exploitation immédiate ou à moyen terme, ont bouleversé les prévisions antérieures, relancé du même coup l'intérêt que le 6^e continent suscite parmi les Etats riches ou pauvres, riverains ou enclavés. « La relève de la terre ne sera pas pleinement assurée par la mer » (47), pourtant, la connaissance de la rareté des ressources terrestres, la volonté de chacun de restreindre sa dépendance extérieure pour son approvisionnement énergétique font des océans un enjeu économique capital pour les prochaines années.

Bien que récente, l'exploitation du pétrole *off-shore*, est devenue une réalité industrielle de premier plan puisque 20 % de la production mondiale en provient déjà (48), et que les forages sont faits au large de plus de soixante pays (49).

Outre les minéraux en suspension dans l'eau de mer, les nodules polymétalliques constituent la seconde source de richesses qui convie d'autant plus aux spéculations chimériques que de nombreuses inconnues demeurent. Sans que les problèmes liés à leur exploitation technique et à leur rentabilité commerciale soient parfaitement résolus, ils font, pourtant, partie désormais d'un avenir envisageable, comme le prouvent les demandes déposées par certaines sociétés privées (*Deep Sea Venture*). Ces concrétions, constituées de manganèse (de 30 à 50 %), mais aussi de fer, de nickel, de cuivre, etc. sont disséminées sur le fond des océans. Elles atteignent une densité particulièrement élevée dans le Pacifique Sud où elles forment un véritable tapis : pour cette seule région, leurs réserves sont évaluées à quelques 200 milliards de tonnes.

Néanmoins, ces immenses richesses ne permettent pas d'évoquer pour demain un monde plus harmonieux, dans lequel les hiatus économiques seraient moindres. La répartition géographique du pactole semble très inégale, de nature à accentuer les différences plutôt qu'à les corriger, et à provoquer des tensions par la nouvelle *donne* des matières premières qu'elle peut susciter (50).

Quoi qu'il en soit, les convoitises éveillées se coulent rapidement en normes juridiques, certaines de droit positif, d'autres en formation. L'exploitation *off-shore* des hydrocarbures a déjà donné naissance à l'institution du plateau continental. Aujourd'hui, *zone économique exclusive, fond des mers patrimoine commun de*

(46) Cf. Y. LA PRAIRIE, op. cit., p. 1354. Et le *Monde diplomatique*, « Bataille pour les océans », septembre 1974.

(47) R.J. DUPUY : *Le pétrole et la mer*, PUF, 1976, p. 353.

(48) 40 % du pétrole américain est extrait en mer.

(49) J. POLVÊCHE : « Bilan et perspectives géologiques du pétrole d'origine marine » dans *Le pétrole et la mer*, op. cit., p. 19.

(50) Voir notamment : « Répercussions possibles sur les marchés mondiaux de l'exploitation des ressources minérales des fonds marins dans la zone située au-delà des limites de juridiction nationale, compte tenu, en particulier, des problèmes des pays en voie de développement », rapport du Secrétaire général. *Document des Nations unies A/AC.138/36*.

l'humanité, par-delà une apparente tension, traduisent en termes juridiques la volonté des États d'être parties prenantes à l'exploitation des richesses maritimes.

Facteurs technologiques

On a fréquemment souligné l'influence exercée par la technique sur l'évolution du droit. Le droit de la mer n'a pas échappé à ce phénomène (51).

Autant que dans d'autres secteurs, le juriste est tributaire du scientifique. Cette attitude n'est pas nouvelle, elle est de tous les temps. Pour ne citer qu'un exemple, la largeur de la mer territoriale a été, pendant des siècles, fixée par application (fausse d'ailleurs) du critère technique de la portée du canon. Cette limitation cède en partie, à l'heure actuelle, du fait de la disparition de son support technique.

A une époque plus récente, le lien de causalité entre l'élément technologique et l'élément juridique ne fléchit pas, bien au contraire. Ainsi, à titre d'illustration, ce sont les nouvelles structures techniques de la pêche qui commandent l'évolution de la réglementation en ce domaine. C'est parce que l'on peut construire de plus grands navires et que de nouveaux types de bâtiments sont apparus que le droit de la navigation maritime est en mutation.

Il s'agit donc là d'un phénomène connu qui appelle peu de commentaires. Une double observation mérite, cependant, d'être formulée :

o En premier lieu, il importe d'insister sur l'accélération que connaît aujourd'hui le progrès technologique. C'est ainsi qu'une étude faite en 1958, avant la Conférence de Genève et destinée à sa préparation, estimait qu'il faudrait attendre vingt ans au moins (donc 1978) pour procéder à l'exploitation de nappes d'hydrocarbures à 200 m de profondeur. Parallèlement, elle parvenait à la conclusion selon laquelle cette exploitation risquait d'être gênée, sinon interdite par la présence d'une couche épaisse qui recouvrait les gisements minéraux (52). On voit combien rapidement ce rapport scientifique s'est vu démenti par l'évolution des faits. De surcroît, on s'est rendu compte que la couche sédimentaire ne constituait pas un obstacle à l'extraction, mais que ces sédiments étaient susceptibles de fournir du carbonate de calcium à peu de frais.

L'accélération de ce processus doit beaucoup à l'initiative privée (53). Le concours d'organismes internationaux (Commission océanographique intergouvernementale) ou nationaux (en France, en particulier le CNEXO) (54) ne lui est

(51) Cf. M. WALINE : « L'influence des progrès techniques et scientifiques sur l'évolution du droit », *Mélanges Bridel*, Lausanne, 1968, p. 601 et Ch. ROUSSEAU : « Progrès technique et droit international ». *Les Cours de droit*, Paris, 1966-1967.

(52) *Développement de la technique d'exploitation des ressources minérales du plateau continental*. Doc. A/CONF. 13/25.

(53) *Le Figaro*, 6-7 mars 1971.

(54) Y. LA PRAIRIE : « L'Océan, une incitation à la mutation », *RDN*, 1969, p. 1564.

pas étranger. Les transferts de technologie devraient, à l'avenir, contribuer à diffuser les nouvelles connaissances en même temps que les écarts en ce domaine créent des lignes de partage entre Etats.

o Il convient, en second lieu, de remarquer que l'écart de temps entre l'application des techniques récentes et leur traduction en règles de droit se réduit notablement. On ne peut faire reproche aux juristes de leur conservatisme. Treize ans à peine séparent la Déclaration Truman sur le plateau continental de la Convention de Genève. C'est presque simultanément que la découverte des fonds marins risque de s'exprimer en normes juridiques.

Les découvertes scientifiques et techniques poussant, en effet, indubitablement à une extension du domaine de la compétence spatiale des Etats (55), il s'agit de consolider cette extension par des *titres* juridiques.

Les progrès enregistrés permettent une connaissance toujours meilleure du milieu marin, une maîtrise plus grande des moyens d'exploitation et d'exploration des océans. Il serait faux de croire pourtant que tous les obstacles sont vaincus. A certains égards, les données restent insuffisantes : la connaissance topographique et géologique du sol ne couvre qu'une faible partie de la superficie totale des fonds marins. L'ère des pionniers n'est pas terminée. Il peut y avoir, en outre, mauvaise utilisation de la technique : certains progrès techniques sont lourds de risques, d'où la nécessité d'une domestication pour la préservation du milieu océanique.

La permanence du nationalisme maritime

Sous l'influence des différents facteurs qui ont été rappelés, l'idée que l'on se faisait de l'océan, de son utilité s'est complètement transformée. Le droit de la mer lui-même est en pleine mutation : la navigation a cessé d'être la seule activité noble qui dictait la formulation des normes juridiques ; une hiérarchie nouvelle des usages se dessine à laquelle le droit en formation doit se plier.

Au centre de ce bouleversement, les comportements superbement nationalistes des Etats constituent, néanmoins, le seul élément permanent. Fixité sans doute, mais aussi renforcement. « Une conscience internationale fait cruellement défaut » (56). Le droit de la mer échappe de plus en plus difficilement au « cercle enchanté » des entreprises et des emprises étatiques.

(55) Cf. Ch. ROUSSEAU, *op. cit.*, p. 17 et 19.

(56) Ainsi que le notait le sénateur MARCILHACY, *Le Monde*, 15 avril 1976.

Les traits essentiels de ce nationalisme doivent être analysés. Après quoi, il conviendra d'observer les conséquences qui en dérivent.

Les caractères du nationalisme maritime

○ Le nationalisme maritime est un *nationalisme amplifié*.

Sur ce point, une importante évolution s'est produite. Bien plus que naguère, et pour les raisons indiquées plus haut, les Etats se trouvent confrontés à l'espace maritime, ce qui provoque un raidissement de leur comportement. Les réflexes nationaux ont tendance à jouer pleinement. Ceci est d'autant plus marqué que, dans presque tous les domaines, leur marge de manœuvre est très étroite. Ils subissent le poids de l'ordre politique et économique mondial, sont bridés par les phénomènes de dépendance et d'interdépendance (57). En revanche, en ce qui touche à la mer — espace vierge et encore en partie libre — les Etats ont l'impression de conserver une certaine liberté de mouvement : ils annexent unilatéralement des espaces maritimes considérables, font évoluer leurs flottes de guerre, affirment leurs ambitions et leurs appétits.

De façon parallèle et presque paradoxale, la confrontation d'un droit de la mer plus complet qu'auparavant (droit qui cherche à réglementer toutes les activités, droit *totalitaire* pourrait-on dire) et d'appétits ou d'enjeux fondamentaux a pour résultat d'accentuer le nationalisme.

Il importe également, dans cette optique, de souligner la différence existant dans les modes de solution apportés au règlement des problèmes territoriaux et maritimes. Alors que c'est par l'intervention directe et quasi exclusive des grandes puissances qu'un équilibre plus ou moins satisfaisant a été réalisé en matière territoriale, les Nations unies ont, dès 1949, manifesté leur intérêt pour la codification des règles maritimes. En permettant ainsi à chaque Etat d'évoquer sa situation propre et de faire jouer ses intérêts personnels, l'application du système *démocratique* dans le droit de la mer a rendu la question singulièrement plus complexe. Dans un monde divisé, sans conscience collective, la démocratie d'Etats souverains peut favoriser l'action des forces centrifuges. Parfois, bien sûr, une certaine solidarité se développe.

Son apparition n'est pas due à la foi en un idéal élevé de fraternité mais à la prise de conscience que, pour survivre, la communauté internationale a besoin de rationaliser l'exploitation des ressources de la mer ou d'assurer la protection du milieu marin. La coïncidence passagère de l'intérêt collectif et de l'intérêt particulier ne signifie pas atténuation du nationalisme mais emprunt par celui-ci des voies qui lui conviennent le mieux.

(57) « Les Etats se trouvent réduits à des ripostes le plus souvent inopérantes ou marginales ». P. MAYER : *Le monde rompu*, Paris, Fayard, 1976, p. 147.

Le nationalisme s'est accusé. Il s'est également diversifié. Il était, auparavant, celui des grandes puissances maritimes. Aujourd'hui, il est celui de tous les Etats. Pour ce qui concerne les pays en voie de développement, une indépendance récemment acquise les rend sourcilieux sur l'exercice de leur souveraineté et la défense de leurs intérêts. Ils estiment généralement que c'est par des extensions nationales en mer qu'ils pourront défendre, en situation de force, leurs positions. Puissance des concepts : aux Etats maritimes traditionnels qui contesteraient ces moyens, ils répliquent par l'argument d'*impérialisme économique* qui érode la capacité de résistance. Quant à la volonté d'internationalisation que manifestent certains, elle constitue un moyen pour parer à leur impossibilité technique actuelle d'exploiter.

« Tout pays a le droit souverain de définir sa mer territoriale et l'étendue de sa juridiction nationale. »

M. Chai-Shu-Fan, délégué de la Chine
à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.
Juillet 1974.

« Les frontières maritimes des Etats constituent une réalité juridique conforme à leurs intérêts vitaux. »

M. Bayonne, délégué du Congo à la même Conférence.

« Pendant plus de 25 ans, l'Islande a plaidé pour la notion de zone économique qui a pour elle un intérêt vital. »

M. Andersen, délégué de l'Islande à la même Conférence.

« Depuis des siècles les Philippines considèrent leurs 7 000 îles comme une seule nation, leurs habitants comme un seul peuple et les eaux qui les séparent comme partie intégrante de leur territoire. »

M. Mendoza, représentant des Philippines au Comité des fonds marins.
Août 1975.

Le nationalisme des puissances maritimes n'est plus majoritaire. Il est déclassé au sein de la 3^e Conférence sur le droit de la mer au profit de celui de l'Etat côtier. Ce sont surtout les intérêts de celui-ci qui sont pris en considération. Parallèlement, cependant, sont entendues les revendications des Etats enclavés, de ceux riverains de *Méditerranées* ou d'océans, de détroits, de mers froides ou chaudes. En d'autres termes, des situations économiques ou géographiques comparables conduisent à la constitution de groupes d'intérêts (58). Mais ceux-ci demeurent plus ou moins provisoires : l'instabilité des regroupements apparaît dans les positions adoptées à la Conférence sur le droit de la mer. Des blocs de rencontre se forment sur des questions particulières pour ensuite se dissoudre. Le

(58) M. R.J. DUPUY en dénombre 9. Sur ce point, voir : *Actualités du droit de la mer*, p. 135.

groupe du Tiers Monde lui-même n'échappe pas au phénomène : ainsi les pays de l'OPEP, initialement alignés sur les positions du *groupe des 77* tendent à s'en écarter maintenant. A des positions anciennes, presque œcuméniques, succèdent aujourd'hui des positions atomisées.

○ Le nationalisme maritime est *ambigu*, tant dans son expression interne qu'internationale.

Sur le plan interne, l'ambiguïté tient à la complexité de la détermination des intérêts nationaux. Il est souvent difficile d'appréhender, en fonction de toutes les composantes qui constituent, du point de vue maritime, la situation d'un pays, les intérêts essentiels et de définir la politique à mettre en œuvre (59) : la protection des côtes contre la pollution, l'exploitation économique des fonds marins, militent en faveur de larges espaces soumis à la juridiction de l'Etat. En revanche, les besoins du commerce, de la navigation, les nécessités de la recherche scientifique ou les objectifs militaires plaideraient plutôt pour des espaces libres aussi vastes que possible. Une idée de cet exact décompte peut être donnée par ce passage d'un texte du chef de la délégation américaine à la 3^e Conférence des Nations unies :

« If we have no treaty, the most reasonable expectation is that we would have a partition of the oceans, at least to the extent of establishing generally 200 miles territorial seas. This will mean that our coastal fishing, petroleum and natural gas interests will be fully taken care of, but I think our navigational interests, both defense and commercial particularly transport of petroleum and minerals on which we are dependent, will be very much a risk, as well as our interests in scientific research and distant water resources. » (60)

Les pressions des différentes administrations intéressées, celles des groupes sociaux ou professionnels appellent une intervention ardue d'arbitrage de globalisation de l'Etat (61). On s'efforce de *désectorialiser* les problèmes de la mer.

(59) Cf. RATINER : « United States Ocean policy. An analysis », *Journal of maritime law and commerce*, 1970-1971, p. 225.

— Ann L. HOLLICK : « Bureaucrats at sea » dans *New Era of ocean policy*, Johns Hopkins University Press, 1974.

— G.E. HUDSON : « Soviet naval doctrine and soviet politics 1953-1975 », *World Politics*, vol. 29, octobre 1976.

(60) J.R. STEVENSON dans *Perspectives on ocean policy*, op. cit., p. 30, texte que l'on peut traduire de la manière suivante : « En l'absence de tout traité, l'espoir le plus raisonnable est que nous ayons une partition des océans permettant au moins l'établissement général d'une mer territoriale de 200 milles. Cela signifiera que nos pêcheries côtières, nos intérêts en matière de gaz et de pétrole seront entièrement sauvegardés, mais je pense que nos intérêts en matière de navigation, aussi bien commerciaux que de défense, particulièrement le transport du pétrole et de minéraux dont nous sommes dépendants seront en situation de risque, de même que nos intérêts en matière de recherche scientifique et de ressources marines lointaines ».

(61) En France, par exemple, le décret du 19 avril 1972 vise à une meilleure coordination des actions en mer des administrations de l'Etat et crée un *groupe interministériel de coordination de l'action en mer des administrations* (GICAMA). Aux Etats-Unis, on assiste à une volonté de renforcer le rôle de coordination de la NOAA (*National Oceanic and Atmosphere Administration*). En Norvège, un remaniement des structures gouvernementales a conduit à la création d'un ministère du droit de la mer et des limites de pêche (cabinet formé le 12 janvier 1976).

Les Etats n'ont donc pas toujours nettement conscience des hiérarchies d'intérêts nationaux. Au plan international, la clarté de leurs positions n'apparaît pas non plus avec évidence. C'est ainsi qu'ils s'appuient à la fois sur le principe de souveraineté, d'égalité pour exiger une situation comparable à celle des autres Etats, mais aussi sur le facteur spécificité, c'est-à-dire sur leur situation géographique ou économique particulière si elle leur est favorable (62).

La pureté de leurs actions peut prêter à doute. A la faveur de l'idée de dédoublement fonctionnel, agit-il pour le bien de la communauté internationale cet Etat qui réglemente la pêche dans la mer adjacente à ses côtes, ou se contente-t-il de protéger ses seuls intérêts ? Est-ce l'expression d'un nationalisme conservatoire que d'étendre unilatéralement son domaine maritime dans un but affiché de défense et de sécurité (63), ou doit-on y voir le sceau d'un nationalisme de plus ou moins bon aloi coloré d'impérialisme ? Les situations ne sont pas toujours évidentes. S'appliquant à des domaines nouveaux (fond des mers), à des activités récentes (exploitation), agressive ou d'ombrageuse protection, le nationalisme est protéiforme et les jugements qui sont portés à l'extérieur sur ses manifestations sont fréquemment teintés de valeurs morales, plus ou moins hypocrites et de toutes façons subjectives.

○ Le nationalisme maritime est *factuel*.

Depuis la proposition faite devant les Nations unies par le représentant de Malte, M. Pardo, en 1967, la conception que l'on se faisait de la définition d'un nouveau droit de la mer a substantiellement évolué. Elle était, au départ, dominée par la volonté d'internationaliser le milieu marin et de contribuer du même coup à la détermination d'un nouvel ordre économique mondial. Des sommets d'un idéal empreint de générosité, on est descendu vers une querelle d'intérêts. On a pu parler du « souk de la mer où chaque boutiquier défend âprement ses intérêts égoïstes » (64).

Face à l'idée d'internationalisation, le nationalisme manque de support idéologique. Or, le nationalisme est moteur, l'idée d'internationalisation résiduelle. En conséquence, devant les faits politiques, économiques, géographiques, militaires, l'idéologie a cédé. Chacun a joué ses atouts sans autre référence à une construction globale. L'Allemagne s'est fait classer dans la catégorie des pays géographiquement désavantagés, se retrouvant ainsi aux côtés de pays sans littoral comme le Luxembourg.

Des rapprochements, des alliances, ou des ententes à coloration idéologique sont parfois remis en cause. Hanoï dénie à Pékin le droit d'étendre son emprise dans le sud de la mer de Chine, sur les archipels et le plateau continental. A

(62) N'est-ce pas, au fond, la volonté de concrétiser sur le plan international les principes qui guident et régissent le bicaméralisme dans une structure fédérale ?

(63) Ainsi, l'Indonésie étend ses eaux intérieures. Elle demande aux navires de guerre de notifier leur passage et elle interdit « le mouillage et l'ancre » dans les mers adjacentes aux eaux indonésiennes.

(64) *Le Monde*, 10 mai 1976.

l'occasion de son litige avec le Royaume-Uni sur ses limites de pêche, l'Islande menace de s'éloigner de l'OTAN.

Ainsi encore, le front homogène des pays du Tiers Monde se désagrège. La concertation et l'entente s'atténuent et un partage s'opère sur les problèmes afférents à la mise sur pied d'une Autorité internationale chargée de gérer les fonds marins, à telle enseigne que l'on peut s'interroger sur le point de savoir si, à l'heure actuelle, le clivage déterminant, au sein de la Conférence, reste celui du développement ou s'il est remplacé par une pluralité d'autres critères de différenciation.

○ Le nationalisme maritime est *de nature essentiellement économique*.

C'est un point qui a déjà été, à maintes reprises, évoqué. Le nationalisme actuel s'inscrit, en effet, sur un arrière-plan économique d'une particulière importance (65). Plus que les objectifs politiques ou militaires, les positions des États dans le débat sur le droit de la mer sont étayées sur l'exploitation des ressources océaniques et la volonté de participer au partage. Par rapport à l'époque classique, les titres juridiques à l'exercice des compétences ont changé : on invoque désormais contiguïté, adjacence, etc., mais ces titres nouveaux visent à la détention de richesses économiques. Fait encore plus caractéristique : on ne cherche même plus de base juridique à la revendication, des justifications économiques suffisent. Ainsi le délégué du Chili au Comité des fonds marins exposait sa conception à propos des délimitations maritimes : « Négocier ces limites, c'est essentiellement négocier des ressources et, pour l'Etat riverain, c'est négocier son patrimoine marin » (66). L'état de nécessité économique explique — aux yeux de certains Etats — les appropriations (67).

Les conséquences du nationalisme maritime

Le morcellement géographique des océans

Pendant longtemps, les espaces océaniques ont été caractérisés par l'existence d'un statut uniforme s'appliquant à toutes les mers, sous toutes les latitudes.

(65) F. WODIE : « Les intérêts économiques et le droit de la mer », *RGDIP*, 1976, p. 738.

(66) Doc. ONU A/AC 138/SR 43, p. 43.

(67) Une telle voie a d'ailleurs été ouverte sur le plan international par la prise en considération de la composante économique par la jurisprudence dans l'affaire des pêcheries (Cour internationale de Justice - 1951), confirmée par les traités : ainsi la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë dispose-t-elle dans son article 4 § 4 « ... Il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage ».

Etroite bande côtière à l'intérieur de laquelle s'exerçait la souveraineté de l'Etat, la mer territoriale s'opposait juridiquement à l'immensité des espaces libres de la haute mer ouverte à tous. C'est à peine si la zone contiguë au régime juridique plus hybride tempérait la netteté de ce schéma.

En l'espace de quelques années, l'espace océanique s'est cloisonné. Dans certaines hypothèses particulières, il parviendrait même à se murer si l'on considère les mesures adoptées par certains Etats tendant à restreindre ou refuser le passage inoffensif dans leurs eaux territoriales. La fragmentation géographique est d'autant plus marquée qu'il y a multiplication des zones maritimes. Or, ce fait est significatif de la volonté d'appropriation spatiale progressive. L'insuffisance de leurs ressources terrestres, la découverte des richesses de la mer, les possibilités techniques ont poussé les Etats à étendre le domaine de leurs compétences spatiales (68). On assiste désormais à une sorte de transfert en mer du nationalisme. Celui-ci repose sur l'espace et se distingue à ce titre du nationalisme *historique* qui fait appel à la durée, au temps, aux événements vécus en commun.

« ... Le monde marin ne connaît pas de frontières autres que celles formées par les courants, la température, la nature des eaux et le fond de la mer » (69). Cette appréciation scientifique portée par le prince Albert I^{er} de Monaco contraste singulièrement avec le compartiment géographique actuel auquel conduit le nationalisme maritime (70). Le recours à la notion d'égalité, l'invocation des nécessités du développement sont insuffisants ou fallacieux pour rendre compte de ce partage en une pluralité de zones car ces arguments sont fréquemment développés à l'encontre des pays dépourvus de littoral. En fait, la répartition des espaces maritimes est une affaire de riverains. Ceux-ci tentent de former un club de propriétaires-consommateurs.

Cette emprise croissante des Etats ne conduit pas nécessairement à l'annexion pure et simple d'espaces maritimes. Elle ne se traduit pas toujours par une mise sous *frontières*. La classique et claire distinction entre zone libre et zone appropriée s'est, en effet, partiellement vidée de sa substance au profit de l'émergence de « zones intermédiaires sur lesquelles les Etats riverains exercent certaines compétences mais n'exercent pas une véritable souveraineté comme ils le font pour leur territoire terrestre ou pour la mer territoriale » (71).

Ce dégradé de zones (72) nous amène à juger impossible, contrairement à certains auteurs, l'assimilation des frontières terrestres et maritimes. Plus même, il appelle à établir une séparation entre deux notions opératoires : celle de *frontière*, et celle de *limite*. Malgré tout, frontières et limites ont pour commune

(68) Cf. Ch. de VISSCHER : *Convergences et tensions du droit et du pouvoir*, p. 198.

(69) Le prince Albert I^{er} de Monaco dans : *Bulletin des amis du musée océanographique de Monaco*, 1921.

(70) Symbole de cette volonté d'emprise nationaliste, certains pays souhaitent qualifier de *zone nationale* la zone économique exclusive.

(71) Cf. Ph. MANIN : *Droit international public, Cours du Droit*, 1975, p. 530.

(72) Cf. Ch. de VISSCHER : *Problèmes de confins en droit international public*, Paris, Pedone, 1969, p. 8.

fonction le rattachement d'espaces déterminés à une autorité étatique (73). C'est le contenu des pouvoirs qu'exerce cette autorité qui est différent dans les deux cas.

A certains égards, et pour reprendre Ratzel, on peut se demander si la frontière ne comporte pas un aspect rassurant, dans la mesure où elle est le signe d'un conservatisme. Ne traduirait-elle pas l'atténuation d'une volonté expansionniste? L'élargissement actuel des eaux territoriales apparaît comme un démenti. Pourtant, la frontière maritime, avec ses implications de souveraineté se conjugue avec une relative stabilité. Les intérêts maritimes complexes et enchevêtrés s'accommodent mal d'extensions indéfinies de frontières.

La notion de limite traduirait, au contraire, cette volonté plus ou moins camouflée d'expansionnisme larvé aux motivations diverses. Elle correspondrait également à une spécificité maritime (74). Le droit de la mer a fait place depuis quelques années à des limites nouvelles et variées : celle de la zone contiguë tout d'abord, puis celles imprécises (limite fixe et limite d'exploitabilité) du plateau continental ou, aujourd'hui, de la zone économique exclusive, sans évoquer celles fluctuantes et mal établies que certains pays tentent d'instaurer au nom de la défense de leur environnement par exemple. Notion actuelle, la limite a pour effet de borner des espaces à l'intérieur desquels les Etats exercent des prérogatives qui ne correspondent pas à l'exercice de la souveraineté mais à des compétences fonctionnelles spécialisées, variables selon les zones. Elle est, en conséquence, un facteur de complication puisque le concept ne recouvre pas un régime juridique homogène et net, mais qu'il présente au contraire un caractère ombreux (75). Ceci est particulièrement caractéristique du point de vue du fondement, déjà rappelé, des revendications ou appropriations dans le cadre de limites nouvelles. Dernier élément qui brouille encore la clarté du tableau : la limite peut être, dans certains cas, élastique et sélective. C'est ainsi que la loi française du 5 juillet 1972 détermine une zone de 80 milles marins destinée à assurer la protection des ressources biologiques de la mer au large de la Guyane (76).

Promotion de la frontière maritime, multiplication des limites qui cadastrant ces mers, marquent la poursuite par les Etats d'une œuvre parfois séculaire de délimitation nationale. En mer, l'affirmation des juridictions nationales sur de larges zones tend à substituer aux compétences fonctionnelles — personnalité des lois — liées à l'exercice des activités traditionnelles de pêche et de navigation,

(73) Voir également P. GUICHONNET et C. RAFFESTIN : *Géographie des frontières*, PUF, 1974 et J.R.V. PRESCOTT : *The Geography of frontiers and boundaries*, Chicago, 1971.

(74) M. VOELCKEL : « Les frontières maritimes », *RDN*, février 1977, p. 85.

(75) Cf. CHARLIER : « Résultats et enseignements des Conférences du droit de la mer », *Annuaire français de droit international (AFDI)*, 1960, p. 70.

(76) Elle dispose dans son article 2, alinéa n° 2 : « Dans la même partie de la zone, la pêche peut être interdite par décret aux navires des Etats qui n'autorisent pas l'exercice de la pêche par les navires français dans des conditions comparables ». Cf. *RGDIP*, 1971, p. 1158.

un système de territorialité, qui s'applique notamment aux utilisations nouvelles des espaces maritimes, en particulier à l'exploitation de leurs ressources minérales.

Le morcellement juridique

Le morcellement n'est pas seulement géographique, il est aussi juridique. Le droit de la mer connaît une situation de grande confusion. Les souverainetés multipliées et amplifiées ont démantelé l'édifice juridique existant. Cette dislocation est la résultante de trois phénomènes dont l'ordre d'analyse n'est pas indifférent ; il souligne, au contraire, une importance croissante. Par leur conjonction, ils composent une broderie juridique particulièrement complexe.

◦ Le premier de ces phénomènes n'est ni le plus récent, ni le plus propre au domaine maritime. Il tient au heurt entre systèmes juridiques distincts. Aux différences entre le système de droit écrit inspiré du droit romain et celui de la *common-law* anglo-saxonne viennent s'ajouter les oppositions plus marquées entre le système juridique occidental et celui des pays de l'Est, entre la conception du droit des pays industrialisés et celle des pays du Tiers Monde.

◦ Cette mésentente entre systèmes juridiques explique — partiellement du moins — le second phénomène. La détermination du droit, difficile à l'échelle mondiale, apparaît plus commode dans le cadre régional. Le voisinage, la similitude des problèmes posés, l'identité des situations économiques constituent des facteurs favorables à l'élaboration de doctrines communes. Cette entreprise régionale est particulièrement nette en matière maritime. Ainsi un droit latino-américain s'est-il dégagé depuis une quinzaine d'années, un droit africain est-il en voie de formation. Encore convient-il de noter le rapide effritement de cet *esprit régional* dès que les intérêts divergent. Les propositions de création de *zones économiques régionales*, faites par certains pays enclavés (77) réclamant une gestion commune et l'égalité des droits de tous les participants, n'ont pas suscité de réactions très favorables (cf. II^e partie).

◦ Ces deux phénomènes restent cependant mineurs par rapport au troisième, qui constitue — nous semble-t-il — le facteur le plus susceptible de compromettre l'unité juridique. Il s'agit du *développement du caractère parcellaire du droit de la mer*. Celui-ci a cessé d'être généralisant pour devenir catégoriel et s'adapter aux situations particulières (78). Il est devenu un *droit de spécification*. A l'attitude systématique et abstraite succède une attitude hyper-analytique.

Dès à présent, on peut remarquer les proches sentiers qu'empruntent le nationalisme maritime et ce *droit-caméléon*. En effet, qui dit droit général et unifié, dit normes valables *erga omnes*, étrangères aux cas particuliers. Le nationalisme, au contraire, se comptait dans la prise en considération de la situation propre à chaque Etat. Il fait, à ce titre, ressortir les différences, les situations et

(77) Cf. Doc. ONU A/AC.138/SCII/L.41 et A/CONF. 62/C 2/L65.

(78) Cf. R.J. DUPUY : *Le pétrole et la mer*, p. 16.

intérêts étant divergents d'un pays à l'autre, sinon en conflit. Il en résulte une tendance au fractionnement juridique et à l'établissement d'un *droit à la carte*.

Cette propension à la concrétisation amène alors soit à l'affinement d'une règle existante qui va se mouler sur une situation donnée, soit à l'édiction d'une règle juridique individualisée. Cette seconde forme coïncide souvent, d'ailleurs, avec une pratique unilatérale de détermination de la règle de droit sur laquelle nous reviendrons : l'Etat fixe lui-même les normes qui lui semblent convenir à son cas.

Quelles sont les situations que la norme doit prendre en compte ? Il n'est pas question d'en dresser un inventaire complet mais simplement de fournir quelques indications. Il y a d'abord quelques situations historiques, peu nombreuses au demeurant, et qui sont d'autant moins volontiers prises en considération qu'elles incarnent un état de fait et de droit ancien : ainsi en est-il des droits historiques de pêche. Des situations prenant en compte la protection de l'environnement : à ce titre, le Canada estime que l'existence de certaines de ses côtes bloquées par les glaces l'autorise à déroger au droit commun. En fait, ce sont surtout des situations géographiques ou économiques qui sont jugées dignes d'intérêt : longueur ou configuration des côtes, position d'Etat riverain d'une mer fermée ou d'un océan (79), plateau continental enclavé ou absent, etc. ; état de sous-développement économique, existence d'une région dépendant de la mer.

Ce pragmatisme, qui conduit à un *droit empreint de plasticité*, constitue-t-il une meilleure approche pour la définition du droit de la mer. Peut-on qualifier d'*intelligent* ce droit qui, cessant de s'appliquer uniformément et universellement à des situations diverses, module leur règlement ? Sans doute est-il vrai qu'une règle plus adaptée sera mieux observée, mais on peut craindre qu'elle ne s'épuise dans la considération des cas particuliers. A poursuivre dans cette voie, l'évolution ne mène-t-elle pas à un *existentialisme juridique* qui serait la négation du droit ?

Peu importe l'appréciation que l'on peut porter. Une constatation s'impose : le droit de la mer est un droit éclaté.

Eclatement de l'ordre juridique maritime, dilatation des compétences spatiales nationales, ne vont cependant pas sans provoquer tensions et conflits, ni sans impliquer l'acceptation de responsabilités accrues de la part des Etats.

Tensions, conflits et responsabilités

« La lutte relative aux droits sur les mers et les océans est... une lutte que les pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique latine mènent pour la sauvegarde de leurs droits et intérêts nationaux... ». Cette déclaration d'un dirigeant chinois,

(79) Voir en ce sens Doc. ONU A/AC. 138/SSR.59. p. 229. La 1^{re} Conférence de Genève, dans une résolution adoptée le 26 avril 1958 sur la situation particulière des pêcheries côtières reconnaissait les « besoins prioritaires des Etats dont la population est essentiellement tributaire des pêcheries côtières pour sa subsistance ou son développement économique ». Conf. NU sur le droit de la mer, doc. off., vol. II, p. 163.

illustre le fait que la mer, de tout temps théâtre des conflits, devient de plus en plus l'enjeu de ceux-ci (80). Cette constatation appelle quelques commentaires.

La mer est le champ — essentiel, sans être nécessairement exclusif — et l'enjeu des affrontements — au moins des plus visibles — auxquels peut conduire le nationalisme maritime.

Mais les affrontements sur mer n'ont évidemment pas toujours pour cause une affirmation exacerbée de nationalisme maritime. Et des considérations strictement militaires — sauvegardé de la liberté d'évolution des flottes de combat et utilisations du volume océanique — peuvent amener, au contraire, à tempérer les appropriations nationales des espaces maritimes (81).

Cela étant, force est de constater que les querelles de bornage et de frontière se multiplient en mer : délimitation des eaux nationales (Islande et Grande-Bretagne par exemple), ouverture ou fermeture des détroits selon la limite fixée pour les eaux territoriales (Lombok, Makassar, Tirana, Pemba, etc.), partage des plateaux continentaux (mer du Nord, Egée...), appropriation des îles et des zones maritimes dont ces îles commandent la répartition (îles Falkland, îles Paraces, îles de Rockall...). Elles provoquent le recours au droit — sous la forme notamment de la saisine de la Cour internationale de justice — mais aussi à la force, concrétisée par l'envoi sur les lieux de bâtiments de guerre. Un peu partout dans le monde, du reste, des flottes de combat naissent ou se développent.

Selon la remarque de l'amiral Owen W. Silver, commandant en chef de la *Coast Guard* américaine : « Hier, lac de paix, l'Atlantique Nord est en passe de devenir une fosse pleine de requins d'acier ». Et M. P. Odell, de l'Université Erasme à Rotterdam, considéré comme l'un des plus grands experts pétroliers, a déclaré que des conflits militaires à propos du pétrole de la mer du Nord ne lui paraissaient pas exclus : « On s'est tué, dans le passé, pour moins que cela... ». Plus rassurants, d'autres, tel le député britannique Tugendhat s'attendent à des conflits « plutôt du type de ceux que suscite la politique agricole commune de la CEE » (82).

Le nationalisme maritime apparaît ainsi comme un *facteur d'instabilité au sein de la société internationale*.

D'abord parce que l'apport de pétrole, nickel, cuivre, cobalt, manganèse des fonds marins convoités par les Etats, peut provoquer une nouvelle *donne* dans la répartition en matières premières, et plus précisément des substances minérales, enfouies actuellement, pour l'essentiel, dans les gisements terrestres des pays du Tiers Monde.

(80) AN CHIN-YUAN, représentant de la République populaire de Chine : intervention faite le 3 mars 1972 à une réunion du Comité du fond des mers, citée dans « Litiges maritimes et insulaires en Extrême-Orient », *Problèmes politiques et sociaux (PPS)* n° 170, 23-30 mars 1973, p. 40.

(81) Voir notamment Robert E. OSGOOD : *US security interests in ocean law*, The Johns Hopkins University Press, 1974.

(82) Citations extraites de *PPS* n° 268, 3 octobre 1975, p. 34 : « Le pétrole en mer du Nord ».

Ensuite, parce que s'accroît la conscience des inégalités qui se creusent entre les pays selon qu'ils possèdent ou non un littoral maritime, selon la longueur de leurs côtes, selon la richesse de la mer et des fonds marins qui baignent celles-ci. Le contraste le plus marqué oppose les États enclavés, qui n'ont que des frontières terrestres, et les îles qui n'ont que des frontières maritimes et qui, s'agissant de petites îles isolées telles celles du Pacifique, peuvent voir leur *territoire* grossir cent fois, mille fois ou même davantage. Accessoirement, la situation de ces îles provoque une certaine tension entre les pays, comme la France et la Grande-Bretagne, dont la souveraineté s'étend sur des îles lointaines, et certains autres pays qui entendent contester cet empire maritime né des traces de nouvelles frontières maritimes plus étendues pour ces îles considérées comme étant sous *domination coloniale*.

Des phénomènes de nationalismes régionaux poussent, par ailleurs, les États riverains d'une même mer à en restreindre l'accès aux *étrangers*. La « Déclaration faisant de l'océan Indien une zone de paix » (16 décembre 1971) demande aux grandes puissances d'entrer en consultation avec les États littoraux pour « arrêter le processus d'escalade et d'expansion de leur puissance militaire » ; certains de ces États estiment même que l'océan Indien devrait être libéré de toute présence militaire de puissances possédant des armes nucléaires ; le représentant de l'Iran au Comité du fond des mers estime que, dans les *mers marginales*, « l'intrusion des flottes de pêche d'États éloignés crée une situation anormale » (83) ; l'URSS cherche à empêcher que les sociétés pétrolières occidentales ne s'infiltrèrent dans la mer de Barents.

Certains déséquilibres apparaissent, en revanche, entre des États réunis jusqu'alors par certaines affinités. Comme on l'a vu, des rapprochements, des pactes, des alliances sont même remis en cause. La solidarité des *Neuf* est mise à l'épreuve : la Grande-Bretagne renâcle à la *communautarisation* des mers. L'Islande s'éloigne de l'OTAN à l'occasion de son litige avec le Royaume-Uni qui conteste ses limites de pêche. Hanoï dénie à Pékin le droit d'étendre ses frontières dans le sud de la mer de Chine, sur les archipels et le plateau continental.

C'est aussi au sein même des États que le nationalisme maritime peut avoir des effets *déstabilisants*. Redéfinissant, en fonction de la mer, certains choix, certaines orientations et jusqu'à leur *assiette territoriale*, certains États se trouvent, du même coup, exposés à des secousses et à des déséquilibres. La répartition des hommes et des ressources, et parfois des pouvoirs, est soumise à réexamen. Des centres de gravité se trouvent déplacés, des équilibres sociaux et économiques compromis. Et l'on voit des mouvements nationalistes séparatistes trouver en mer un prétexte ou un aliment à leurs revendications : on a pu dire que le parti nationaliste écossais était porté par les vagues de la mer du Nord (84).

(83) Déclaration de M. Massoud ANSANI à la 59^e séance du Comité du fond des mers. Doc. ONU A/AC 138/SSR 59. Egalement, projet d'articles sur les mers fermées et semi-fermées, présenté par la délégation iranienne à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer. Doc. A/Conf.62/C.2/L72.

(84) Cf. Andrew NEIL : « Decline and Fall », *The Economist* n° 6883 et : « Le pétrole en mer du Nord », PPS n° 268, 3 octobre 1975.

Tensions et conflits ne sont pas, en eux-mêmes, systématiquement néfastes. Ils sont la marque d'une inadaptation et d'une instabilité génératrices de dysfonctions, mais, du même coup, ils font apparaître celles-ci au plein jour et peuvent ainsi provoquer ou hâter leur processus de résorption ou, tout au moins, souligner la nécessité d'y porter remède.

Par ailleurs, nous avons déjà eu l'occasion d'indiquer l'ambiguïté que donnent certaines manifestations du nationalisme maritime, la notion de *dédoublement fonctionnel* par lequel un Etat exerce des compétences dans son intérêt propre mais également dans celui de la communauté internationale. Et on a pu estimer que, pour le moment, le mépris des équilibres écologiques, le pillage des ressources, la destruction du milieu marin viennent du fait que celui-ci ne bénéficie pas assez de la seule autorité efficace et tutélaire : celle des Etats. « Ce qui manque à l'océan de tous les hommes, c'est la protection d'un Etat national puisqu'à ce jour la seule force contraignante est à ce niveau » (85).

Reste à s'assurer que ce qui est fort soit suffisamment juste...

L'affirmation de droits sur les espaces marins, leur clôture sous frontières doit être indissociable de la conscience des devoirs qui lui sont corrélatifs, en particulier d'une contribution à un certain *ordre public* international transcendant la satisfaction des seuls intérêts nationaux.

Le « nationalisme maritime » contribue-t-il à l'édification d'un nouvel ordre maritime mondial ?

La 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, pour sa part, s'attache à le construire. Faisant suite aux deux conférences de Genève de 1958 et 1960, elle tente péniblement au fil des sessions (New York 1973 - Caracas 1974 - Genève 1975 - New York, deux sessions en 1976 - New York 1977) de concilier des divergences qui, dans le passé, n'ont jamais été aussi profondes.

En effet, la prise en compte des intérêts nationaux — réels ou supposés — est de plus en plus ouvertement, presque cyniquement, invoquée comme unique justification des positions soutenues.

Aussi est-il indispensable d'entreprendre l'analyse de ces particularismes nationaux. Ce sera l'objet de la première partie : *les Etats en situation*.

L'affirmation de la spécificité engendre clivages et compétitions entre Etats, d'où la seconde partie de cette étude : *les Etats en confrontation*.

(85) P. CHAUNU : *De l'histoire à la prospective*, Robert Laffont, 1975, p. 93.



PREMIÈRE PARTIE

les États en situation



Chaque Etat est très visiblement *situé* sur notre globe : il a des côtes ou il n'en a pas, il en a peu, il en a beaucoup, il est riverain d'un océan ou d'une *méditerranée*, d'un ou de plusieurs détroits, il possède une grande ou petite superficie terrestre par rapport à ses côtes, celles-ci sont rectilignes ou découpées, etc.

Aucun Etat ne peut s'affranchir des facteurs géographiques. Les rapports entre l'existence et l'action des sociétés politiques et la géographie sont un fait et la découverte de ces rapports — parfois systématisés au demeurant — n'est certes pas nouvelle. Que ceux-ci soient considérés comme un impératif ou comme un cadre que l'homme et le pouvoir politique peuvent utiliser, il n'est en tous cas pas possible de s'en abstraire. La figure 1, qui montre l'emplacement des bases navales actuelles et celui des bases des flottes de l'empire romain, donne un exemple assez frappant de la permanence des préoccupations et du poids des contraintes géo-politiques.

Mais si les lois, entendues au sens le plus large du mot, sont « les rapports nécessaires qui dérivent de la nature des choses », la nature n'est pas la seule mesure de la nature des choses. L'une des grandes revendications du dernier tiers de ce siècle est d'ailleurs bien celle de l'Etat *situé* qui veut voir reconnaître sa *spécificité* géographique mais aussi économique, voire historique (1).

Les tableaux qui figurent dans les pages qui suivent, visent à restituer la spécificité des Etats au regard de la mer.

Ils sont assortis, chacun, de commentaires particuliers mais appellent globalement, et d'emblée, quelques remarques d'ordre général.

On a pu dire que « pour ce qui concerne la mer, il n'y a pas deux nations semblables mais toutes ont un enjeu » (2). L'affirmation est parfaitement exacte. Cependant, si tous les pays ont un enjeu, les tableaux précités montrent que les positions adoptées et les objectifs visés par les Etats ne sont parfois pas ceux que les faits et les réalités sembleraient dicter.

En outre, dans un domaine où le *verbe* exprimé et amplifié dans nombre d'enceintes internationales façonne une certaine opinion, et secrète même une certaine *orthodoxie* affichée de langage et d'idées, les mêmes tableaux permettent de confronter le *verbe* et les données factuelles.

(1) Cf. : *Déclaration sur l'instauration d'un nouvel ordre économique international*, adoptée le 1^{er} mai 1974 par l'Assemblée générale des Nations unies (A/RES/3201 S. VI) qui fait notamment état de l'« attention particulière » qui doit être portée « à l'adoption des mesures spéciales en faveur des pays en voie de développement les moins avancés sans littoral et insulaires ainsi qu'en faveur des pays en voie de développement qui sont le plus gravement touchés par les crises économiques et les catastrophes naturelles ».

Et Déclaration de Montevideo du 8 mai 1970 sur le droit de la mer signée par 9 Etats d'Amérique du Sud. « ... Reconnaisant en outre, que les règles relatives à la délimitation de la souveraineté et de la compétence nationale sur la mer, le lit de la mer et son sous-sol, ainsi que les mesures concernant l'exploitation des ressources maritimes doivent toujours être soucieuses des réalités géographiques des Etats côtiers et des besoins économiques et sociaux des Etats moins développés... »

(2) J.T. SWING : « Who will own the oceans ? », *Foreign Affairs*, avril 1976.

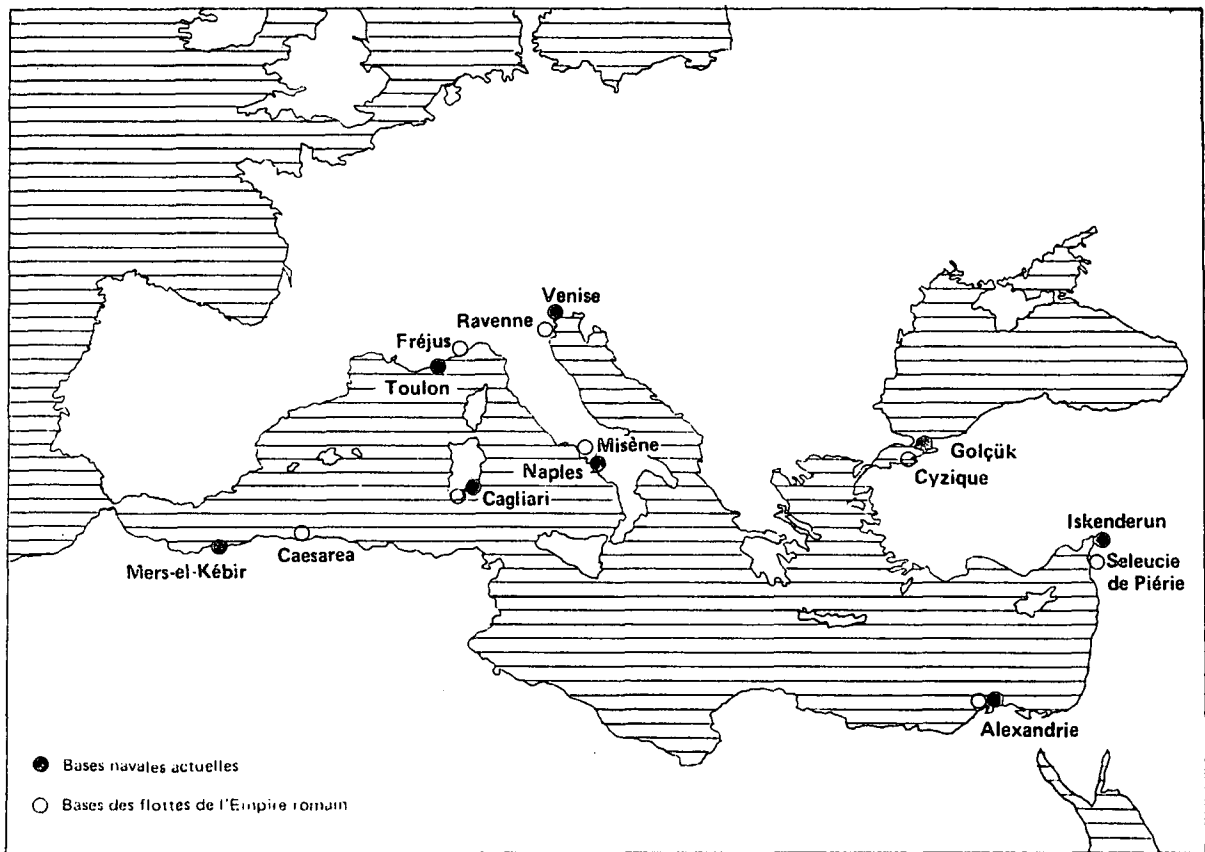


FIGURE 1 - BASES NAVALES ACTUELLES
ET BASES DES FLOTTES DE L'EMPIRE ROMAIN

Des bases navales - plus ou moins importantes - se trouvent actuellement aux mêmes emplacements ou au voisinage des sites où étaient installées jadis les bases des «classes» impériales (1).

Cette carte montre, à travers les siècles, une permanence de préoccupations quant au contrôle des rivages et des routes de mer à partir d'emplacements estimés sûrs et stratégiquement bien choisis. Elle témoigne aussi du poids des contraintes touchant aux sites et aux infrastructures maritimes.

(1) Pour ces dernières, voir : J. ROUGE, *La marine dans l'antiquité* PUF 1975 p. 133.

On est ainsi conduit à constater qu'il existe un certain décalage entre les faits et la perception de ceux-ci ; peut-être doit-on estimer, du reste, que la perception des événements compte autant que les faits eux-mêmes ? Toujours est-il qu'il n'est pas possible de négliger la façon dont les Etats perçoivent la réalité, ou perçoivent leur conduite comme rationnelle même si, en fait, et eu égard à leur *situation*, elle ne l'est pas, ni la façon dont l'opinion publique nationale ou internationale reçoit cette réalité, ou de ne pas tenir compte du fait que ces perceptions évoluent.

Existe-t-il, en effet, un motif *rationnel* pour que les pays en voie de développement adoptent une position commune dans les négociations sur le droit de la mer, alors que les enjeux devraient les diviser ? Tel Etat en voie de développement n'a pas de littoral, tel autre a un vaste plateau continental ; tel autre pays en voie de développement, faute de ressources naturelles sur son territoire, aurait intérêt à pousser l'exploitation des fonds marins, ce qui risquerait, en revanche, de déprécier les matières premières qu'un autre pays du Tiers Monde possède en abondance sur son territoire, etc. (3).

La lecture des tableaux qui suivent doit donc tenir compte des *prismes* de la perception des situations objectives qu'ils retracent. Cela, entre autres, interdit bien évidemment de présenter comme automatiques certaines liaisons entre les données rassemblées dans ces tableaux, liaisons de ces données entre elles et liaisons de ces données et de certaines projections au plan des conduites suivies par les Etats.

Par ailleurs, tous ces tableaux ne portent que sur des données numériques. L'impossibilité de *quantifier* un certain nombre de facteurs humains amène à souligner d'emblée leur importance (4).

Enfin, les données ci-après, sans constituer une prise en compte exhaustive de toutes celles concernant le sujet examiné, sont d'autant plus significatives qu'elles sont rapprochées les unes des autres et, de la sorte, relativisées aussi bien

(3) ... « On a pu observer un exemple curieux de cette stratégie lors de la session de 1974 de la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer. On peut alléguer qu'il n'y a aucun motif *rationnel* pour que les pays en voie de développement fassent front commun dans ces négociations particulières, puisque les questions en jeu, sont de nature à diviser plutôt qu'à cimenter le bloc Sud... Combien de temps ce type de conduite irrationnelle peut-il durer ? Certainement aussi longtemps qu'elle sera perçue comme rationnelle par ceux qui la pratiquent... ». R.D. HANSEN : « La politique économique dans les relations Nord-Sud : quels changements ? » *International organizations*, vol. 29, n° 4, automne 1975. Cité dans *Problèmes politiques et sociaux (PPS)* : « Le dialogue Nord-Sud » n° 296, La Documentation française, Paris, 29 octobre 1976.

(4) Ch. GIRARD : Communication au colloque de Montpellier de la « Société française pour le droit international » dans *Actualités du droit de la mer*, p. 273, Pédone, 1973 : « Les pêcheurs normands qui, du temps de Christophe Colomb, ont fondé le petit Dieppe sur les côtes de l'Afrique occidentale, ceux qui à l'époque du traité d'Utrecht fréquentaient les côtes de Terre-Neuve ou du Groenland, ne différaient pas tellement des populations des pays qui, actuellement, se réclament de la qualité des pays sous-développés. Ils avaient simplement le désir de naviguer et assez de courage et d'initiative pour le réaliser avec des moyens qui ne sauraient se comparer avec ceux dont disposent aujourd'hui les chantiers de construction navale ».

dans une perspective globale — l'ensemble des Etats et la mer — qu'en considération du *poids* comparé des facteurs maritimes dans chaque Etat par rapport aux facteurs non maritimes, qui fait du nationalisme maritime un épiphénomène ou, au contraire, un élément moteur de la politique nationale. Si le nationalisme maritime touche, bien évidemment, à la politique étrangère des Etats, il se définit cependant largement en fonction non pas de la réalité extérieure mais de l'environnement social ou économique interne et renvoie ainsi à toute une série d'autres données. Et l'on doit tenir compte du fait que la puissance d'un Etat mesurée uniquement en terme de facteurs maritimes n'a pas, en soi, de signification. Un Etat moins puissant ou moins bien doté au regard de ces mêmes facteurs, pourra faire prévaloir sa volonté si l'enjeu maritime est pour lui plus décisif, si, par exemple, la pêche représente une part importante de son produit national, et ce, indépendamment du montant de son produit national ou de la valeur de ses captures.

Le coût pour obtenir l'enjeu est toujours comparé avec la valeur de cet enjeu, essentiellement variable d'un Etat à l'autre. Plus généralement, les *stocks* recensés dans les tableaux qui suivent, ne peuvent être séparés des *flux* dans lesquels ils s'insèrent.

Dans tous les cas où cela a été possible et jugé intéressant, les données recensées ci-après ont porté sur un nombre d'Etats aussi grand que possible (plus de 140). Toutefois, compte tenu de l'exactitude parfois approchée de ces données, il importe de signaler que celles-ci doivent être retenues surtout pour les rapports qu'elles permettent d'établir.

L'espace maritime couvre 71 % du globe : les terres émergées couvrent 148 000 000 de kilomètres carrés, les mers 362 000 000 de kilomètres carrés.

Or, les Etats se trouvent bien plus que naguère, et de plus en plus, confrontés à cet espace dans sa triple caractéristique :

- c'est un espace *géographique* au regard duquel les Etats apparaissent comme enclavés ou non, comme riverains de mers étroites ou d'océans, de détroits, de mers froides ou chaudes, profondes ou à plateau continental, etc. ;
- c'est un espace *économique* à la fois en tant que surface de transit pour les échanges internationaux, et en tant que volume de ressources organiques et minérales ;
- c'est un espace *politique* : la mer donne aux Etats les ressources, ce qui pousse à son partage et à sa mise *sous frontière* pour la faire échapper aux convoitises des autres Etats et à une surveillance accrue des littoraux qui s'urbanisent et s'industrialisent. Elle donne également l'espace, c'est-à-dire le temps qui permet de *voir venir*, de transformer les virtualités en réalité, de potentiel en puissance. Espace *politique* parce qu'il est aussi un élément *déstabilisant* et provoque des tensions dans son appropriation et son partage ; il crée des clivages et accuse les divergences, remet en cause des alignements et des solidarités (au sein du *groupe*

des 77, de la CEE, etc.) voire des équilibres internes, en même temps qu'il est le lieu privilégié de la stratégie indirecte à laquelle pousse le *blocage* nucléaire.

A cette triple caractéristique — géographique, économique et politique — de l'espace maritime répond une triple caractéristique de la situation des Etats. Celle-ci est examinée dans les pages qui suivent. Bien entendu cette division *caractéristique* doit être considérée comme schématique. Les expressions courantes, telles celles d'*économie politique* ou de *géo-politique* rendent déjà compte de façon immédiate des interpénétrations que nous serons d'ailleurs amenés à constater chemin faisant.

TABLEAU I - GRANDS OCÉANS ET PRINCIPALES MERS

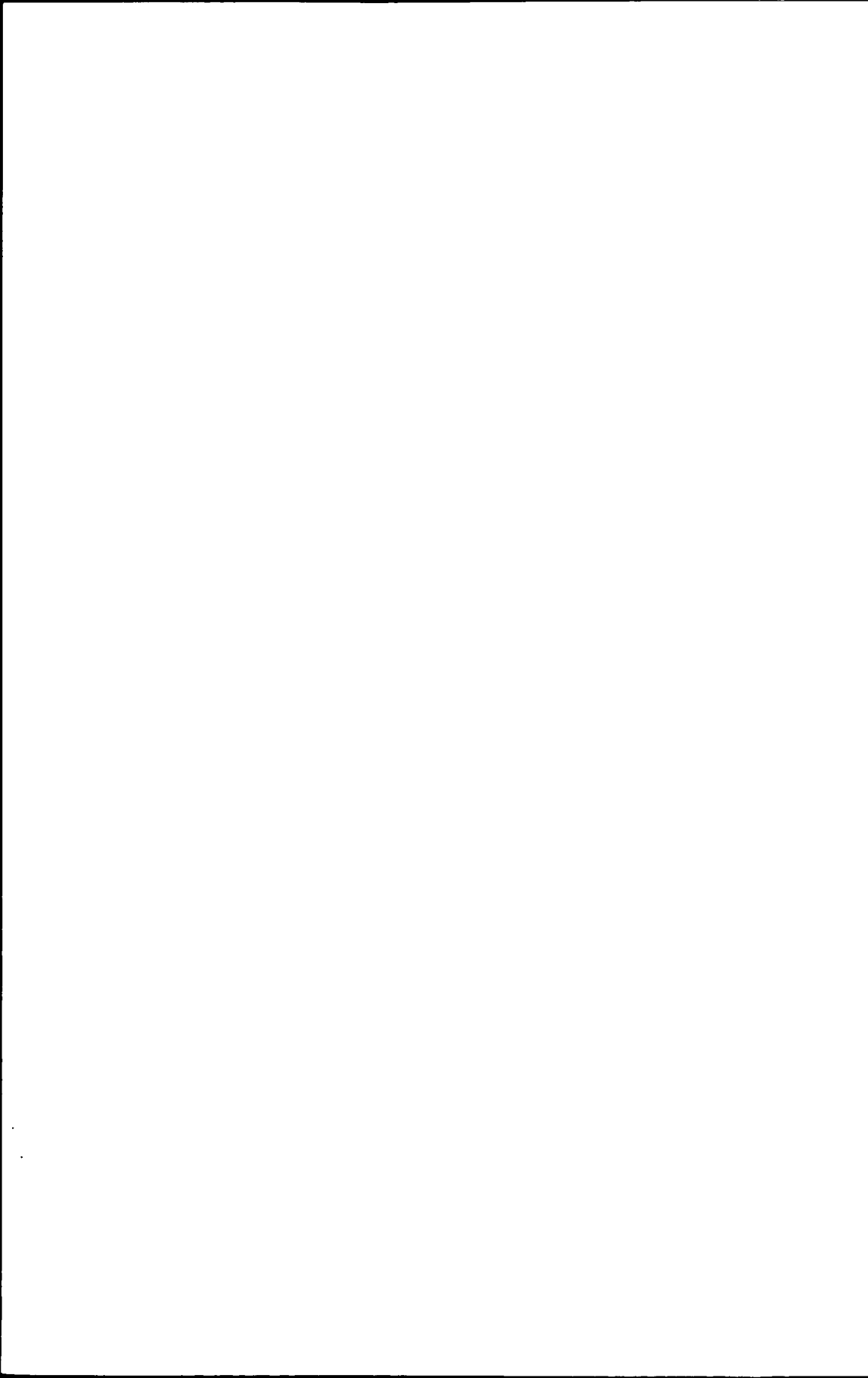
	Surface en km ²	Fond moyen	Fond extrême
Océan Pacifique	175 000 000	4 300	11 521
Océan Atlantique	105 000 000	4 200	9 187
Océan Indien	75 000 000	3 962	7 000
Océan Arctique	14 090 000	1 380	5 440
Méditerranée	2 966 000	1 371	4 399
Mers du Sud	2 318 028	1 645	5 015
Mer de Béring	2 283 000	507	4 091
Mer des Caraïbes	1 870 000	2 560	7 239
Golfe du Mexique	1 560 000	1 432	3 787
Mer d'Okhotsk	1 527 000	914	3 846
Mer de Chine orientale	1 249 000	185	3 200
Mer Jaune	1 243 190	48	106
Baie d'Hudson	1 232 000	134	457
Mer du Japon	1 007 000	1 473	3 108
Mer du Nord	575 000	54	608
Mer Rouge	437 000	454	2 211
Mer Baltique	430 970	67	396
Mer Noire	430 000	1 310	2 243
Mer Caspienne	420 000		1 098
Mer d'Aral	68 700	16	68
Mer Morte	926		400

Surface totale de la terre : 510 000 000 km²

Surface des terres émergées : 148 000 000 km² | 17 % dans l'hémisphère sud
soit 29 % du total dont | 40 % dans l'hémisphère nord

Surface des mers : 362 000 000 km²
soit 71 % du total

Volume des mers : 1 200 millions de kilomètres cubes.



CHAPITRE I

Situation géographique

Les mers ne constituent pas — et ce à beaucoup de points de vue — un milieu homogène. Elles sont différentes les unes des autres par leur superficie, leur profondeur, leur configuration, leur température, leur salinité, leurs courants, le relief de leur fond, etc.

Tous ces éléments de différenciation distinguent également les Etats riverains pour ce qui concerne, par exemple, l'accès à la mer *libre*, la maîtrise de détroits ou la proximité des richesses biologiques ou minérales, dont l'existence est liée, en particulier, à la profondeur et à la température des mers. Il faut noter, d'ailleurs, que les sciences marines en même temps qu'elles permettent une meilleure connaissance du milieu marin, dans tous ses éléments spécifiques, constituent également un facteur de *clivage* entre Etats selon les moyens que ceux-ci consacrent au développement de ces sciences.

La répartition des richesses
biologiques ou minérales

On distingue habituellement, à partir des données bathymétriques :

- o les grands fonds ou plaine abyssale, précédés de la rampe ou du glacis précontinental, qui occupent près de 80 % de l'ensemble des fonds marins. Leur profondeur va jusqu'à 5 500 mètres ;
- o le talus ou pente continentale s'étend du rebord externe du plateau continental au glacis précontinental. La pente continentale s'étend d'une profondeur d'environ 200 mètres ; sa pente moyenne est de 3 à 6 % ; elle occupe environ 10 % des fonds ;
- o le plateau continental, qui a été défini comme étant la « zone du fond de l'océan qui s'étend entre la ligne moyenne des basses mers et le point où la déclivité du fond se fait plus forte, passant d'un huitième de degré environ à plus de trois degrés et marquant ainsi le début de la pente continentale ; ce changement se produit à des profondeurs variables, généralement entre 130 et 200 m, mais exceptionnellement à 50 m ou à une profondeur de 500 m. La largeur du plateau

varie d'un kilomètre à 1 300 km. Lorsque l'accentuation de la déclivité est très progressive, on considère que le point où elle est la plus forte est le rebord du plateau » (1).

A partir de ces données, la répartition des *ressources minérales* peut être résumée comme suit :

o dans les plateaux continentaux existent des gisements filoniens (charbon sur les côtes du Japon, du Canada et de Grande-Bretagne ; fer sur celles de Finlande et de Terre-Neuve ; soufre sur la côte est des Etats-Unis et sur les côtes du Sénégal et du Gabon) ainsi que des *placers*. Les *placers* de minerais lourds se situent en général très près des côtes : étain sur les plateaux continentaux de Birmanie, de Thaïlande, de Malaisie et d'Indonésie, or au large de l'Alaska ; les *placers* de minerais de poids moyen (minerais dits titane, zircon, monazite) se trouvent sur les franges côtières où les courants dispersent les éléments selon leur poids (côtes de l'Afrique et de l'Australie en particulier).

C'est également à proximité des côtes que l'on trouve des gisements de granulats (sables et graviers) utilisables pour les grands travaux et dont la demande va croissant ;

o au-delà des plateaux continentaux, se trouvent, sur les marges, divers dépôts biochimiques d'origine purement océanique, notamment des dépôts de phosphates (marges de Californie et du Mexique, du Pérou, de l'Afrique du Sud et de l'Australie) ;

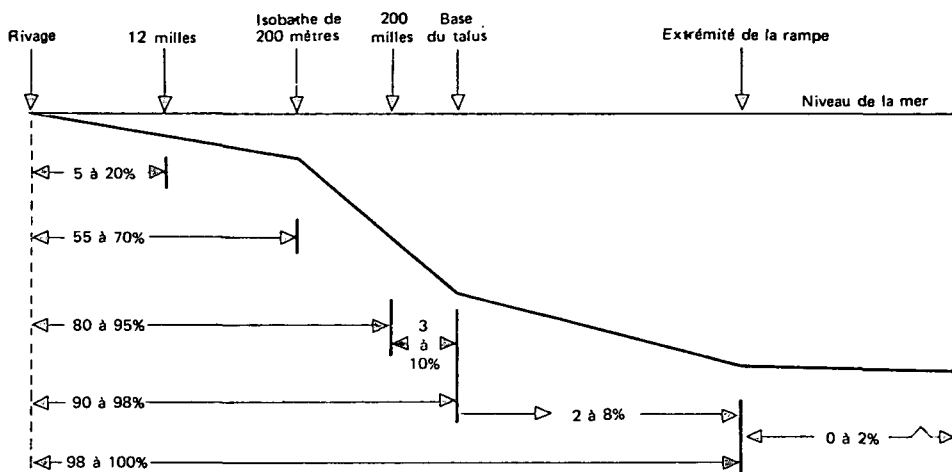
o les gisements d'hydrocarbure se localisent dans les bassins océaniques qui occupent, des côtes à la profondeur de 1 000 m, une superficie de 25 millions de km² et, si l'on y inclut les profondeurs de 1 000 à 4 000 m, de 90 millions de km². Les bassins sédimentaires terrestres d'origine océanique où se trouvent éventuellement des gisements d'hydrocarbures totalisent, à titre de comparaison, une superficie de 65 millions de km².

La connaissance de ces bassins océaniques est inégale. Les réserves prouvées du sous-sol des seuls plateaux continentaux atteignent 18 milliards de tonnes. Les fonds du golfe Persique contiennent 60 % de ces réserves, la mer du Nord en contient 10 %, le golfe du Mexique 9 %. Des réserves importantes se trouvent également dans l'Arctique américain et dans le plateau continental occidental du Canada.

On considère actuellement, que 90 à 98 % des ressources pétrolières *off shore* (cf. figure 2) se trouvent entre les rivages et la base de la pente continentale ; il semble, en tout cas, exclu qu'existent des dépôts d'hydrocarbures dans les zones abyssales. Mais le résultat des campagnes d'exploration conduit et conduira à réviser ces chiffres et ces estimations.

(1) Rapport du Comité spécial chargé d'étudier les utilisations pacifiques du lit des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale. Doc. A.G. ONU, 23^e session A.7230, p. 24.

FIGURE 2 - RÉPARTITION DES RESSOURCES PÉTROLIÈRES « OFF SHORE »



Source : The oil and gas journal 5 mai 1975

Notons que, jusqu'à maintenant, exception faite de la production d'hydrocarbures, la contribution des mers à la production d'énergie, est restée très modeste, bien qu'elles soient un réservoir d'énergie dynamique et d'énergie thermique ;

o il existe, dans la zone des grands fonds, des dépôts, parfois considérables, de nodules polymétalliques contenant notamment du manganèse, du cobalt, du nickel ou du cuivre.

La figure 3 donne un aperçu des gisements, en l'état actuel des campagnes de reconnaissance.

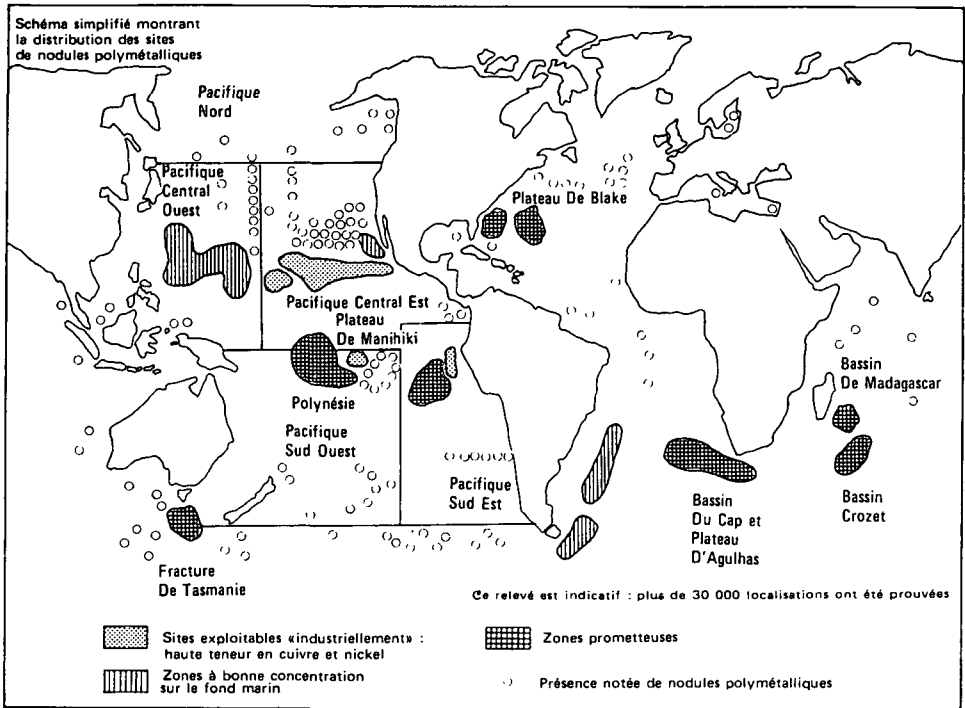
En ce qui concerne l'océan Pacifique, les gisements *exploitables* (2) paraissent se situer dans deux vastes zones. L'une de ces zones couvre le Pacifique Nord de la Californie au Japon ; l'autre, recouvre une partie du Pacifique Sud entre la Polynésie française et la fosse des Tonga. Ces deux zones sont entourées par des étendues plus ou moins vastes où les nodules sont fréquents.

La densité des nodules dans un gisement « moyen » est d'environ 5 à 10 kilogrammes par mètre carré. Les éléments présents en fort pourcentage sont le manganèse (24 % environ) et le fer (de 10 à 14 %). Le contenu en nickel, en cuivre et en cobalt est beaucoup moins élevé ;

o la répartition des ressources minérales est aussi fonction de la température et du degré de salinité des eaux ; c'est ainsi que des boues métallifères à forte teneur

(2) L'exploitabilité suppose non seulement une bonne densité de gisements, mais également une teneur suffisante en matières premières.

FIGURE 3 - LA PROSPECTION DES NODULES POLYMÉTALLIQUES



Source : Entreprise n° 975, 16-22 mai 1974

en cuivre et en zinc ont été décelées dans des zones d'eau chaude sursalée comme celles de la mer Rouge.

C'est également en fonction de données ne se limitant pas à la seule profondeur des mers que doit s'apprécier la productivité des océans en *ressources biologiques* (3).

Celles-ci proviennent plus ou moins directement des végétaux qui ont besoin d'énergie lumineuse et de sels nutritifs pour se développer. La production végétale varie donc grandement d'une région océanique à l'autre.

Les zones de fortes productions sont :

- o les zones de remontée d'eaux et de divergence situées au large des côtes subtropicales et occidentales des continents (Pérou, Californie, Afrique nord-occidentale et sud-occidentale) et le long de l'équateur. Dans ces zones des eaux froides, riches en sels nutritifs, remontent continuellement à la surface ;

(3) Les renseignements qui suivent sont, pour l'essentiel, extraits de *l'Atlas des ressources biologiques des mers* édité par la FAO.

- o les zones tempérées et subarctiques des mers australes, de l'Atlantique et du Pacifique Nord ;
- o les eaux peu profondes qui recouvrent certaines parties des plateaux continentaux.

Les végétaux marins sont — exception faite des algues — microscopiques. Ce sont surtout les petits invertébrés constituant le zooplancton qui s'en nourrissent. Les zones riches se superposent à celles de forte production végétale.

Les organismes constituant le zooplancton sont, en général, de trop petite taille pour faire l'objet actuellement d'une exploitation directe par homme ; seules, les espèces de taille suffisante, poissons, crustacés, céphalopodes et mollusques, qui se nourrissent de plancton, de petits poissons ou d'autres animaux eux-mêmes consommateurs de plancton, présentent à l'heure actuelle un intérêt économique.

États enclavés et États côtiers

Le tableau 7 (p. 73) permet tout d'abord de distinguer deux groupes d'États. Les *États enclavés* et les *États côtiers*.

- o Les *États enclavés* sont au nombre de 39 : 9 États européens, 13 États africains, 2 États sud-américains, 5 États asiatiques. Toutefois, sur les 9 États européens, on compte trois « micro États » : le Liechtenstein, San Marin et le Vatican.

Cette répartition géographique recoupe en grande partie une division selon le niveau du développement : les 9 États européens sont des États développés, alors que les États non européens sont pour la plupart des États en voie de développement.

En 1975, sur les 8 États ayant le plus faible produit national brut par habitant figurent 6 États enclavés dont 5 États africains (Haute-Volta, Mali, Burundi, Ruanda et Tchad) et un État asiatique (Népal). Mais sur les 8 États ayant le plus fort produit national brut par habitant se trouvent deux États européens enclavés, la Suisse et le Luxembourg.

Parmi les États enclavés situés hors d'Europe, les 2 États sud-américains, le Paraguay et la Bolivie, ont un accès potentiel, à travers un État de transit, à des zones de pêches productives : l'une se trouve au large des côtes du Chili et du Pérou, et l'autre au large de l'Argentine. En revanche, pratiquement aucun des États enclavés d'Afrique ou d'Asie n'a cette possibilité car la plupart des eaux de leurs voisins ne recèlent pas de ressources. La seule exception paraît être l'Afrique du Sud, pour ce qui concerne les pêcheries situées au large du Cap de Bonne-Espérance et dont pourraient profiter — mais ceci suppose réunies des conditions qui ne sont pas seulement géographiques — ses voisins enclavés du Swaziland, du Lesotho et du Botswana.

Par ailleurs, surtout en Afrique, ce sont plusieurs Etats enclavés qui sont limitrophes d'un ou deux Etats côtiers. La Tanzanie ou le Zaïre, par exemple, ont chacun 5 voisins qui pourraient revendiquer des droits de transit pour l'accès aux richesses de la mer côtière ; ces Etats apparaissent ainsi, eux aussi, dans une certaine mesure, comme « géographiquement désavantagés » par rapport à ceux qui n'ont aucun ou peu d'Etats enclavés comme voisins, ce qui est le cas d'Etats non seulement développés, mais ayant de vastes façades maritimes, tels les Etats-Unis, le Canada, l'Australie ou le Japon.

o Les *Etats côtiers* possèdent un « gain de situation » (4) certain, dans la mesure où les nations sont tributaires des océans. Parmi les villes les plus peuplées du monde, la plupart sont des ports ; les 9/10^e de la population vivent à moins de 50 kilomètres des côtes et les ressources halieutiques, comme celles en hydrocarbures — et certaines autres ressources minérales — sont localisées à proximité des rivages (cf. supra).

Mais certains Etats ne sont riverains de la mer que par quelques kilomètres de rivages, moins de vingt pour l'Irak, une quarantaine pour le Zaïre. D'autres développent plusieurs dizaines de milliers de kilomètres de côtes.

Les six premiers Etats par la longueur de leurs côtes sont :

l'URSS : 23 098 milles marins (5), l'Indonésie : 19 784, l'Australie : 15 091, les Etats-Unis : 11 650, le Canada : 11 129, les Philippines : 6 997.

Sur ces six Etats, deux sont ceux qui ont le produit national brut le plus élevé (Etats-Unis, URSS), deux autres se situent parmi les 14 premiers Etats par le PNB (Canada et Australie), les deux autres étant des archipels (Indonésie et Philippines).

Or, l'existence de côtes commande non seulement l'accès aux ressources de la mer — la navigation, la pêche, l'exploitation des ressources minérales — mais également la possession privative de certaines d'entre elles eu égard au caractère *exclusif* de la zone économique que nombre d'Etats côtiers ont établi au large de leurs côtes. Et le texte de négociation composite officiel élaboré par la 3^e Conférence sur le droit de la mer maintient le caractère *exclusif* de ladite zone, alors que les Etats enclavés souhaitent lui donner un caractère *régional*.

Bien entendu, il convient également de tenir compte de la situation des côtes de chaque Etat, des courants de navigation, des richesses des mers adja-

(4) L'équivalent spatial de cette « rente de situation » est revendiqué par certains pays qui réclament une sorte de « zone économique exclusive » sur la portion d'espace située au-dessus de leur territoire. Ces pays — Congo, Zaïre, Kenya, Ouganda, Indonésie, Equateur, Brésil et Colombie — sont tous situés sur l'équateur et revendiquent la portion d'espace comprise entre 150 km et 50 000 km d'altitude, qui est celle parcourue par les satellites. Ces satellites de télécommunications remplacent les câbles sous-marins et relaient notamment les émissions de radio et de télévision. Ils doivent être géostationnaires, c'est-à-dire tourner à la même vitesse que la terre, d'où une position privilégiée : au-dessus de l'équateur. (Cf. J. GRANDMOUGIN : « Domaines réservés », *Valeurs actuelles*, 3-9 janvier 1977, n° 2092.)

(5) Un mille marin = 1 852 mètres.

centes, de la nature de l'*hinterland*, etc. De ce point de vue, les 198 milles marins de côtes néerlandaises ont sans doute plus de valeur que les 669 milles de côtes de la Tanzanie.

Par ailleurs, l'existence^o de côtes peut, à l'intérieur d'un Etat, provoquer certaines dissymétries ; les régions côtières peuvent être plus développées que les régions de l'intérieur — cas de certains Etats africains ou sud-américains en particulier —, ces régions peuvent poser des problèmes de dépendance directe de la mer des populations qui l'habitent — *provinces maritimes* du Canada, Norvège du Nord-Ouest par exemple — ou bien encore, les régions côtières d'un Etat peuvent connaître des développements inégaux : on se préoccupe, en France, de l'*équilibre* de la façade atlantique et de la façade méditerranéenne.

Le *ratio* qui rapproche la longueur des côtes et la superficie donne une indication sur le rôle tenu par la mer dans la vie des Etats. On trouve les ratios les plus élevés à Monaco qui, grâce à la mer, peut, par des terrains gagnés sur elle, étendre son emprise urbaine, à Malte, qui a été l'initiatrice de la fameuse résolution des Nations unies de 1967 qui devait donner naissance au *Comité des fonds marins*, à Bahrein, dont le port de Muharrak a été choisi par l'OPEP pour construire une cale sèche gigantesque capable de recevoir et de réparer des pétroliers de 500 000 tonnes, ou à Trinité-Tobago dont il est prévu que la production de pétrole *off shore* atteindra 13 millions de tonnes par an en 1980.

TABLEAU 2 - RAPPORT ENTRE LONGUEUR DES CÔTES ET SUPERFICIE

Etats	Longueur des côtes (en milles marins)	Classe- ment	Ratio :	
			Longueur des côtes Superficie	Classe- ment
Afghanistan	0			
Afrique du Sud	1 462	25	0,00309	76
Albanie	155	91	0,01409	36
Algérie	596	50	0,00064	106
Allemagne (RDA)	191	85	0,00457	63
Allemagne (RFA)	308	68	0,00320	71
Andorre	0			
Arabie saoudite	1 316	28	0,00158	91
Argentine	2 120	17	0,00197	89
Australie	15 091	3	0,00508	61
Autriche	0			
Bahrein	68	100	0,29437	4
Bangladesh	310	67	0,00562	59
Barbades	55	102	0,33132	3
Belgique	34	105	0,00288	79
Bhoutan	0			
Birmanie	1 230	33	0,00469	62
Bolivie	0			
Botswana	0			
Brésil	3 692	9	0,00112	101
Bulgarie	134	92	0,00312	74
Burundi	0		0,0	
Cambodge	210	82	0,00300	78
Cameroun	187	87	0,00101	103

TABLEAU 2 (suite)

Etats	Longueur des côtes (en milles marins)	Classe- ment	Ratio :	Classe- ment
			Longueur des côtes Superficie	
Canada	11 129	5	0,00288	80
Centre-Afrique	0			
Chili	2 882	11	0,00986	42
Chine	3 492	10	0,00094	104
Chypre	290	70	0,08118	8
Colombie	1 022	36	0,00232	84
Congo	84	98	0,00063	107
Corée du Nord	578	52	0,01241	39
Corée du Sud	712	44	0,01872	30
Costa Rica	446	57	0,02269	26
Côte-d'Ivoire	274	74	0,00220	86
Cuba	1 747	21	0,03950	13
Dahomey (Bénin)	65	101	0,00149	93
Danemark	686	45	0,04125	12
Dominicaine (République)	325	66	0,01727	32
Egypte	1 307	29	0,00338	69
El Salvador	164	90	0,01985	29
Equateur	458	56	0,00418	67
Espagne	2 038	18	0,01045	41
Etats-Unis	11 650	4	0,00316	73
Ethiopie	546	54	0,00115	99
Finlande	735	43	0,00564	58
France	1 373	26	0,00653	53
Gabon	399	62	0,00386	68
Gambie	38	104	0,00871	47
Ghana	285	72	0,00309	75
Grèce	1 645	23	0,03229	17
Guatemala	178	89	0,00423	65
Guinée	190	86	0,00200	87
Guinée équatoriale	184	88	0,01698	33
Guyane	232	80	0,00279	81
Haïti	584	51	0,05450	11
Haute-Volta	0			
Honduras	374	64	0,00864	48
Hongrie	0			
Inde	2 759	14	0,00224	85
Indonésie	19 784	2	0,02626	22
Irak	10	110	0,00005	110
Iran	990	38	0,00155	92
Irlande	663	47	0,02443	24
Islande	1 080	35	0,02713	19
Israël	124	93	0,01546	34
Italie	2 451	15	0,02107	27
Jamaïque	280	73	0,06616	9
Japon	4 842	8	0,03390	14
Jordanie	15	109	0,00039	109
Kenya	247	76	0,00109	102
Koweït	115	94	0,01854	31
Laos	0			
Lesotho	0			
Liban	105	96	0,02658	21
Libéria	290	71	0,00674	51
Liechtenstein	0			
Luxembourg	0			
Libye	910	40	0,00133	95

Etats	Longueur des côtes (en milles marins)	Classe- ment	Ratio :	Classe- ment
			Longueur des côtes Superficie	
Madagascar	2 155	16	0,00950	44
Malaisie	1 853	20	0,01442	35
Malawi	0			
Mali	0			
Malte	50	103	0,40983	2
Maroc	895	41	0,00519	60
Maurice	87	97	0,11026	7
Mauritanie	360	65	0,00090	105
Mexique	4 848	7	0,00636	56
Monaco	3	111	5,00000	1
Mongolie	0			
Népal	0			
Norvège	1 650	22	0,01319	38
Nouvelle-Zélande	2 770	13	0,02670	20
Nicaragua	445	58	0,00886	45
Niger	0			
Nigeria	415	61	0,00116	98
Oman	1 005	37	0,01225	40
Ouganda	0			
Pakistan	440	59	0,00141	94
Panama	979	39	0,03351	16
Paraguay	0			
Pays-Bas	198	84	0,01400	37
Pérou	1 258	31	0,00253	83
Philippines	6 997	6	0,06040	10
Pologne	241	78	0,00199	88
Portugal	743	42	0,02089	28
Qatar	204	83	0,02400	25
Rhodésie	0			
Ruanda	0			
Roumanie	113	95	0,00123	96
Royaume-Uni	2 790	12	0,02961	18
San Marin	0			
Sénégal	241	79	0,00317	72
Sierra Leone	219	81	0,00790	49
Singapour	28	106	0,12500	6
Somalie	1 596	24	0,00648	54
Sri Lanka	650	49	0,02565	23
Soudan	387	63	0,00040	108
Suède	1 359	27	0,00782	50
Suisse	0			
Swaziland	0			
Syrie	82	99	0,00114	100
Taiwan	470	55	0,03384	15
Tanzanie	669	46	0,00184	90
Tchad	0			
Tchécoslovaquie	0			
Thaïlande	1 299	30	0,00654	52
Togo	26	107	0,00120	97
Trinité et Tobago	254	75	0,12828	5
Tunisie	555	53	0,00875	46
Turquie	1 921	19	0,00637	55
URSS	23 098	1	0,00268	82
Uruguay	305	69	0,00422	66
Vatican	0			
Venezuela	1 081	34	0,00306	77

TABLEAU 2 (suite)

Etats	Longueur des côtes (en milles marins)	Classe- ment	Ratio :	Classe- ment
			$\frac{\text{Longueur des côtes}}{\text{Superficie}}$	
Vietnam	1 247	32	0,00955	43
Yémen (République arabe)	244	77	0,00324	70
Yémen (Républ. populaire)	654	48	0,00588	57
Yougoslavie	426	60	0,00431	64
Zaire	22	108	0,00002	14
Zambie	0			

Source : Département d'Etat. *The Geographer* « Sovereignty of the sea »,
Geographic bulletin n° 3 (octobre 1969)

Note : La cartographie restituée plus ou moins les découpures. On admet en général, que le linéaire des côtes peut différer sensiblement selon le système de mesure adopté (voir notamment E. Auphan : *Morphométrie plane du littoral*. Ecole pratique des hautes études, 1972).

Mais ce ratio ne donne qu'une indication ; la Barbade, dont le ratio est élevé, tire l'essentiel de ses ressources de son agriculture et du tourisme ; encore ce dernier n'est-il pas sans lien avec la présence de la mer, des plages et du climat de l'île.

L'appréciation de ce ratio peut, du reste, être complétée par le rapprochement du classement des Etats en fonction de la longueur de leurs côtes et de leur classement en fonction du ratio précité. On peut, en général, considérer que, dans les cas où ces classements rangent les Etats dans les trente ou quarante premiers, plus l'écart entre ces deux classements est faible, plus l'Etat considéré est dépendant de la mer. On note ainsi pour le Japon et le Royaume-Uni un écart de 6 points seulement, pour l'Islande et la Norvège de 16 points. Mais la portée de ce rapprochement ne doit pas être systématisée : on relève un écart de 4 points pour les Philippines dont les principales ressources sont agricoles et minières.

Si le tableau 2 montre qu'entre Monaco — 3 milles marins de côtes — et l'URSS — 23 098 milles marins de côtes — le rapport s'établit de 1 à 7 699, le tableau 3 donne, s'agissant de la superficie des plateaux continentaux de chaque Etat, de rapport approximativement du même ordre, 1 à 8 465, Nauru : 100 milles marins carrés et le Canada : 846 500 milles marins carrés, mais un rapport sensiblement différent, de 1 à 22 200, pour ce qui concerne la superficie de la zone économique exclusive : Singapour 100 milles marins carrés, Etats-Unis : 2 222 000 milles marins carrés.

TABLEAU 3 - SUPERFICIES DU PLATEAU CONTINENTAL ET DE LA ZONE ÉCONOMIQUE

Etats	Superficie du plateau continental (isobathe de 200 mètres)	Pourcentage du total	Classement	Superficie de la zone économique (200 milles à partir des côtes)	Pourcentage du total	Classement
Afghanistan	0			0		
Afrique du Sud	41 800	0,675	25	296 500	1,21	21
Albanie	1 600	0,026	101	3 600	0,0015	106
Algérie	4 000	0,065	87	40 000	0,163	72
Allemagne (RDA)	2 800	0,045	97	2 800	0,011	109
Allemagne (RFA)	11 900	0,192	63	11 900	0,048	94
Andorre	0			0		
Arabie saoudite	22 100	0,357	37	54 300	0,221	63
Argentine	232 200	3,75	6	339 500	1,38	18
Australie	661 600	10,68	3	2 043 300	8,32	2
Autriche	0			0		
Bahrein	1 500	0,024	104	1 500	0,006	110
Bangladesh	16 000	0,258	52	22 400	0,091	85
Barbade	100	0,002	116	48 800	0,199	64
Belgique	800	0,013	109	800	0,003	111
Bhoutan	0			0		
Birmanie	66 900	1,08	18	148 600	0,605	35
Bolivie	0			0		
Botswana	0			0		
Brésil	224 100	3,62	8	924 000	3,76	8
Bulgarie	3 600	0,058	89	9 600	0,039	96
Burundi	0			0		
Cambodge	16 200	0,261	49	16 200	0,066	96
Cameroun	3 100	0,050	93	4 500	0,018	105
Canada	846 500	13,66	1	1 370 000	5,58	5
Centre-Afrique	0			0		
Chili	8 000	0,129	72	667 300	2,72	10
Chine	230 100	3,71	7	281 000	1,14	22
Chypre	1 900	0,031	99	29 000	0,118	77
Colombie	19 800	0,320	41	175 900	0,716	29
Congo	2 600	0,042	98	7 200	0,029	100
Corée du Nord	13 200	0,213	60	37 800		73

TABLEAU 3 (suite)

Etats	Superficie du plateau continental (isobathe de 200 mètres)	Pourcentage du total	Classement	Superficie de la zone économique (200 milles à partir des côtes)	Pourcentage du total	Classement
Corée du Sud	71 300	1,15	16	101 600	0,414	43
Costa Rica	4 600	0,074	84	75 500	0,307	53
Côte-d'Ivoire	3 000	0,048	95	30 500	0,124	76
Cuba	23 300	0,376	37	105 800	0,431	42
Dahomey (Bénin)	500	0,008	110	7 900	0,032	99
Danemark	20 000	0,323	40	20 000	0,081	89
Dominicaine (République)	5 300	0,086	82	78 400	0,319	52
Egypte	10 900	0,176	67	50 600	0,206	63
El Salvador	5 200	0,084	83	26 800	0,109	81
Emirats arabes			46			91
Equateur	13 700	0,221	57	338 000	1,38	19
Espagne	49 700	0,802	21	335 600	1,45	16
Etats-Unis	545 400	8,80	4	2 222 000	9,05	1
Ethiopie	13 900	0,224	56	22 100	0,090	87
Fidji	600 (?)	0,010	108	330 900	1,35	20
Finlande	28 600	0,462	30	28 600	0,116	78
France	43 100	0,696	23	99 500	0,405	44
Gabon	13 400	0,216	59	62 300	0,254	58
Gambie	1 700	0,027	100	5 700	0,023	104
Ghana	6 100	0,098	80	63 600	0,259	57
Grèce	7 200	0,116	76	147 300	0,600	36
Guatemala	3 600	0,058	91	28 900	0,113	79
Guinée	11 200	0,181	66	20 700	0,084	88
Guinée équatoriale	3 600	0,058	90	82 600	0,336	50
Guyane	14 600	0,236	55	38 000	0,155	72
Haïti	3 100	0,050	94	46 800	0,191	65
Haute-Volta	0			0		
Honduras	15 600	0,252	51	58 600	0,239	61
Hongrie	0			0		
Inde	131 800	2,13	11	587 600	2,39	12
Indonésie	809 600	13,06	2	1 577 300	6,42	3
Irak	200	0,003	113	200	0,0008	114
Iran	31 200	0,504	28	45 400	0,185	67
Irlande	36 700	0,592	27	110 900	0,411	40

Etats	Superficie du plateau continental (isobathe de 200 mètres)	Pourcentage du total	Classement	Superficie de la zone économique (200 milles à partir des côtes)	Pourcentage du total	Classement
Islande	39 000	0,629	26	252 800	1,03	25
Israël	1 300	0,021	103	6 800	0,028	102
Italie	42 000	0,678	24	161 000	0,656	32
Jamaïque	11 700	0,189	64	86 800	0,354	49
Japon	140 100	2,26	10	1 126 000	4,59	7
Jordanie	200	0,003	114	200	0,0008	115
Kenya	4 200	0,068	85	34 400	0,140	75
Koweït	3 500	0,056	92	3 500	0,014	107
Laos	0			0		
Lesotho	0			0		
Liban	1 300	0,021	104	6 600	0,027	103
Libéria	5 700	0,092	81	67 000	0,273	55
Liechtenstein	0			0		
Luxembourg	0			0		
Libye	24 400	0,394	34	98 600	0,402	45
Madagascar	52 600	0,849	19	376 800	1,53	15
Malaisie	108 900	1,76	14	138 700	0,565	37
Malawi	0			0		
Maldives	3 000 (?)	0,048 (?)	96	279 700	1,14	23
Mali	0			0		
Malte	3 800	0,061	88	19 300	0,079	90
Maroc	18 100	0,292	42	81 100	0,350	51
Maurice	26 700	0,431	31	345 000	1,40	17
Mauritanie	12 900	0,208	61	45 000	0,183	70
Mexique	128 900	2,08	12	831 500	3,39	9
Monaco	V. France			V. France		
Mongolie	0			0		
Nauru	100 (?)	0,0016 (?)		125 700	0,512	38
Népal	0			0		
Norvège	30 000	0,484	29	590 500	2,40	11
Nouvelle-Zélande	70 800	1,14	17	1 409 500	5,74	4
Nicaragua	21 200	0,342	38	46 600	0,190	66
Niger	0			0		
Nigeria	13 500	0,218	58	61 500	0,250	59

TABLEAU 3 (suite)

Etats	Superficie du plateau continental (isobathe de 200 mètres)	Pourcentage du total	Classement	Superficie de la zone économique (200 milles à partir des côtes)	Pourcentage du total	Classement
Oman	17 800	0,287	43	163 800	0,667	31
Ouganda	0			0		
Pakistan	17 000	0,274	46	92 900	0,378	47
Panama	16 700	0,270	47	89 400	0,364	48
Paraguay	0			0		
Pays-Bas	24 700	0,397	33	24 700	0,101	84
Pérou	24 100	0,389	35	229 400	0,934	26
Philippines	52 000	0,839	20	551 400	2,25	13
Pologne	8 300	0,134	71	8 300	0,034	98
Portugal	11 400	0,184	65	517 400	2,11	14
Qatar	7 700	0,124	74	7 700	0,028	101
Rhodésie	0			0		
Ruanda	0			0		
Roumanie	7 100	0,115	78	9 300	0,038	97
Royaume-Uni	143 500	2,28	9	274 800	1,11	24
Samoa	1 200 (?)	0,019 (?)	105	28 000	0,114	80
San Marin	0			0		
Sénégal	9 200	0,148	69	60 000	0,244	60
Sierra Leone	7 700	0,124	75	45 400	0,185	68
Singapour	100	0,002	115	100	0,0004	116
Somalie	17 700	0,286	44	228 300	0,930	27
Sri Lanka	7 800	0,126	73	150 900	0,615	34
Soudan	6 500	0,105	79	26 700	0,109	82
Suède	45 200	0,729	22	45 300	0,184	69
Suisse	0			0		
Swaziland	0			0		
Syrie	1 100	0,018	106	3 000	0,012	108
Taiwan	23 500	0,879	36	114 400	0,466	39
Tanzanie	12 000	0,194	62	65 100	0,265	56
Tchad	0			0		
Tchécoslovaquie	0			0		
Thaïlande	75 100	1,21	15	94 700	0,386	46
Togo	300	0,005	111	300	0,001	112
Tonga	4 200 (?)	0,068 (?)	86	173 800	0,708	30

Etats	Superficie du plateau continental (isobathe de 200 mètres)	Pourcentage du total	Classement	Superficie de la zone économique (200 milles à partir des côtes)	Pourcentage du total	Classement
Trinité et Tobago	8 500	0,138	70	22 400	0,091	86
Tunisie	14 800	0,239	53	25 000	0,102	83
Turquie	14 700	0,237	54	69 000	0,281	54
URSS	364 300	5,88	5	1 309 500	5,33	6
Uruguay	16 500	0,266	48	34 800	0,142	74
Vatican	0			0		
Venezuela	25 700	0,415	32	106 100	0,432	41
Vietnam	117 800		13	210 600		28
Yémen (République arabe)	7 200	0,116	77	9 900	0,040	96
Yémen (République populaire)	15 100	0,244	52	160 500	0,654	33
Yougoslavie	10 700	0,173	68	15 300	0,062	93
Zaïre	300	0,005	112	300	0,001	113
Zambie	0			0		

— Superficies en milles marins carrés.

— Les pourcentages sont calculés par rapport au total des superficies revenant aux Etats indépendants.

Source : Département d'Etat. *The Geographer* « Theoretical areal allocations of seabed to coastal states » *International boundary study* n° 46.

Le plateau continental

On sait que les revendications sur le plateau continental * ont pris la forme de déclarations unilatérales plaçant cette zone sous le contrôle et la juridiction de l'Etat riverain ; la voie a été ouverte par la déclaration du président Truman du 28 septembre 1945.

Les droits des Etats riverains sur leurs plateaux continentaux ont été reconnus par l'une des conventions de Genève de 1958. Aux termes de cette convention, le plateau continental défini comme : « le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions » étant précisé que « l'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ses ressources naturelles ».

Toutefois, la notion de plateau continental a paru présenter deux faiblesses :

o le profil sous-marin des continents n'est pas uniforme. La rupture de pentes du socle des continents, sous la mer, n'apparaît pas toujours aux environs de 200 mètres de profondeur ; cette profondeur ne marque donc pas toujours un seuil. Certaines pentes continentales sont très abruptes (côtes orientales d'Amérique du Sud par exemple) et certains fonds sablonneux (golfe Persique) échappent à la définition précitée. Le tableau 3 fait ressortir la grande diversité des situations au regard du plateau continental ;

o le développement de la technique d'exploitation des fonds marins rend très fluctuante la limite *alternative* d'exploitabilité posée par la convention de Genève.

La zone économique exclusive

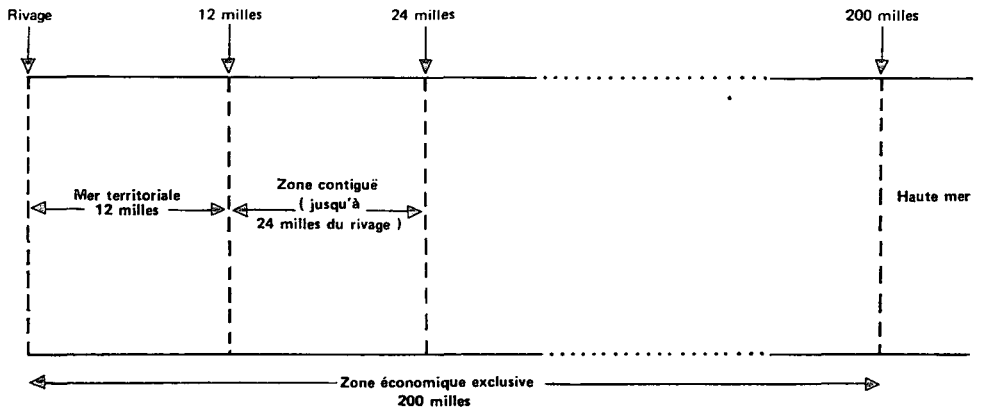
La notion de zone économique exclusive, quant à elle, ne fait pas appel à un critère de profondeur, critère vertical, mais à un critère horizontal de distance des côtes.

* *Affaire de la délimitation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni*, mémoire présenté par le gouvernement de la République française au tribunal arbitral institué par le compromis du 10 juillet 1975, La Documentation française, Paris, 1976 et

Délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, décision du tribunal arbitral du 30 juin 1977, La Documentation française, Paris, 1977.

Elle trouve également son origine dans des déclarations unilatérales émanant notamment d'Etats d'Amérique du Sud. Le texte de négociation composite élaboré par la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (cf. annexe) retient cette notion qui avait fait l'objet d'un certain nombre de propositions émanant d'Etats en voie de développement. Selon ce texte, l'Etat riverain a, sur cette zone, située au-delà de sa mer territoriale et adjacente à celle-ci, *des droits souverains* en matière d'exploitation, d'exploration et de conservation des ressources de toute nature. La zone économique peut s'étendre jusqu'à une limite de 200 milles marins mesurés à partir des côtes de l'Etat riverain.

FIGURE 4 - DÉFINITION DES ESPACES MARITIMES SELON LE TEXTE DE NÉGOCIATION COMPOSITE



La notion de zone économique s'affranchit donc de toute référence — qui est celle de la notion du plateau continental — à l'idée de continuité naturelle, géologique et en quelque sorte territoriale, de l'Etat riverain ; elle repose sur l'idée que l'Etat riverain — en cette qualité — a des droits sur l'espace marin adjacent à ses côtés, espace en quelque sorte *annexé* jusqu'à une certaine limite.

Cette limite de 200 milles paraît, du reste, elle-même, assez artificielle à partir du moment où elle est envisagée comme une limite uniforme. En effet, elle trouve son origine dans les revendications des trois Etats sud-américains riverains du Pacifique (Chili, Equateur, Pérou) qui ont fixé cette limite (déclarations unilatérales de 1947) en considération du parcours du courant de Humboldt qui rend les eaux extrêmement poissonneuses.

Quoi qu'il en soit, l'établissement de zone économique exclusive de 200 milles *amplifie considérablement les inégalités entre les Etats*. Ceux-ci, inégaux par la longueur de leur côtes, inégaux par l'étendue de leurs plateaux continentaux,

le sont encore plus par l'étendue de cette zone qui accroît de surcroît, de façon considérable, les distorsions dues à l'inégalité dans les superficies terrestres. La superficie terrestre des Etats-Unis est 16 384 fois plus vaste que la superficie terrestre de Singapour ; nous avons signalé que la superficie de la zone économique exclusive des Etats-Unis était 22 220 fois plus étendue que celle de la zone économique exclusive de Singapour.

Le tableau 4 compare les six Etats ayant les zones économiques de plus faible superficie aux six Etats ayant les plus vastes zones économiques. Il indique le rapport existant entre leurs superficies terrestres (1), la longueur de leurs côtes (2), la superficie de leurs plateaux continentaux (3), et la superficie de leurs zones économiques (4).

TABLEAU 4 - COMPARAISONS ENTRE LES 6 ETATS DONT LES ZONES ÉCONOMIQUES SONT LES PLUS PETITES AVEC LES 6 ETATS DONT LES ZONES ÉCONOMIQUES SONT LES PLUS VASTES ; RAPPORTS ENTRE LEURS SUPERFICIES TERRESTRES (1), LA LONGUEUR DE LEURS CÔTES (2), LA SUPERFICIE DE LEURS PLATEAUX CONTINENTAUX (3) ET LA SUPERFICIE DE LEURS ZONES ÉCONOMIQUES (4)

Etats	Etats-Unis				Australie				Indonésie			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
Belgique	312	342	681	2 777	252	443	827	2 554	66	581	1 012	1 971
Togo	170	448	1 818	7 406	137	580	2 205	6 811	36	761	2 698	5 257
Zaïre	4	529	1 818	7 406	3,27	686	2 205	6 811	0,86	899	2 698	5 257
Irak	25,3	1 165	2 727	11 110	17,5	1 509	3 308	10 216	4,6	1 978	4 048	7 886
Jordanie	97	776	2 727	11 110	78	1 006	3 308	10 216	20,6	1 319	4 048	7 886
Singapour	16 384	416	5 454	22 220	13 230	539	6 616	20 433	3 475	706	8 096	15 773

Etats	Nouvelle-Zélande				Canada				URSS			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
Belgique	8,8	81	88	1 761	327	327	1 058	1 712	730	679	455	1 636
Togo	4,8	106	236	4 698	178	428	2 821	4 566	397	888	1 214	4 365
Zaïre	0,11	126	236	4 698	4,25	505	2 821	4 566	9,49	1 050	1 214	4 365
Irak	0,61	277	354	7 047	22,8	1 112	4 232	6 850	51	2 309	1 821	6 547
Jordanie	2,75	184	354	7 047	102	742	4 232	6 850	228	1 540	1 821	6 547
Singapour	462	99	708	14 095	17 170	397	8 465	13 700	38 338	825	3 643	13 095

○ L'établissement de zones économiques exclusives favorise très nettement :

- les Etats ayant une vaste superficie terrestre à l'échelle d'un continent, donc nécessairement riverains des mers : les Etats-Unis, le Canada, l'URSS, l'Australie ;
- les Etats dépourvus de plateaux continentaux ou ayant des plateaux continentaux étroits, tels par exemple :
 - le Chili, au 72° rang pour la superficie de son plateau continental, au 10° rang pour celle de sa zone économique,
 - l'Equateur, au 57° rang pour la superficie de son plateau continental, au 19° rang pour celle de sa zone économique,
 - la Côte-d'Ivoire, au 95° rang pour la superficie de son plateau continental, au 76° rang pour celle de sa zone économique,
 - le Ghana, au 80° rang pour la superficie de son plateau continental, au 57° rang pour celle de sa zone économique.

Pour ces Etats — cités à titre d'exemple —, la superficie de leur zone économique est, respectivement, 83 fois, 24 fois, 10 fois et 10 fois plus grande que la superficie de leur plateau continental.

A noter que les Etats ayant des plateaux continentaux larges (6) ne se trouveraient pas défavorisés puisque le texte unique de négociation prévoit que le plateau continental peut s'étendre jusqu'au rebord externe de la marge continentale lorsque ce dernier est situé au-delà de 200 milles des côtes ;

- les Etats n'ayant que des côtes, c'est-à-dire les Etats insulaires :

TABLEAU 5 - EXEMPLES DE PAYS INSULAIRES
FAVORISÉS PAR L'ÉTABLISSEMENT DE ZONES ÉCONOMIQUES

Etats	Classement quant à la :	
	Longueur des côtes	Superficie de la zone économique
Australie	3°	2°
Barbade	102°	64°
République dominicaine	66°	52°
Islande	35°	25°
Madagascar	16°	15°
Malte	103°	90°
Nouvelle-Zélande	13°	4°
Taiwan	55°	39°
Sri Lanka	49°	34°

(6) Argentine, Canada, Australie, en particulier.

© Pour ce qui concerne *les îles*, on doit noter :

• que certaines îles rapprochées des côtes d'un ou d'autres Etats ne peuvent profiter pleinement de leur situation d'île et voient leur *gain* en zone économique limité ; tel est par exemple le cas du Royaume-Uni, qui occupe le 12^e rang pour la longueur des côtes mais seulement le 24^e pour la superficie de la zone économique, ou dans une moindre mesure de Madagascar (cf. tableau 5). En revanche, les petites îles isolées réalisent le gain maximum : la petite île de Nauru dont la superficie terrestre est de 21 km² a une zone économique exclusive environ 10 000 fois plus grande !

• que les îles comprises dans des formations archipélagiques ne créent pas chacune un apport de zone économique puisque c'est à partir des seules îles situées sur la frange extérieure de ces formations qu'est mesurée la zone économique :

TABLEAU 6 - CLASSEMENT DES ARCHIPELS

	Longueur des côtes	Superficie de la zone économique
Indonésie	2°	3°
Philippines	6°	13°

L'Etat-archipel (7) invoque d'ailleurs, sur la base de sa situation géographique, des droits spécifiques : toutes les eaux des îles doivent être considérées comme eaux intérieures (8) ;

• que les Etats dont la souveraineté s'étend sur des îles *d'outre-mer* — France, Royaume-Uni, par exemple — voient aussi la superficie de leur zone économique s'accroître énormément :

- France sans les départements et territoires d'outre-mer :

superficie terrestre	:	551 695	km ²
zone économique	:	340 000	km ²

(7) La définition de l'Etat-archipel s'oriente vers la fixation de ratio terre-mer. Selon le texte de négociation composite, un Etat est considéré comme Etat-archipel et peut, partant, tracer des lignes de base droites reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées de l'archipel dès lors que ces lignes englobent une zone telle que le rapport de la superficie des eaux à celle des terres se situe entre un pour un et neuf pour un. Pour l'Indonésie, par exemple, le ratio est de un pour un.

(8) Cf. Déclaration de M. MENDOZA (Philippines) à la 13^e séance du Comité des fonds marins : « Depuis des siècles, les Philippines considèrent leurs 7 000 îles comme une seule nation, leurs habitants comme un seul peuple et les eaux qui les séparent comme partie intégrante de leur territoire. Leur situation géographique le veut ainsi. L'intégration entre la terre et la mer est beaucoup plus complète dans le cas d'un archipel que dans le cas d'un Etat riverain ». Doc. ONU A/AC 138/SC II SR.13. Dans le même sens, déclaration de M. NJOTOWIJONO (Indonésie), Doc. ONU A/AC. 138/SR 55.

- Départements et territoires d'outre-mer :

superficie terrestre : 558 919 km²
zone économique : 9 616 396 km²

Pour le Royaume-Uni, les seules îles Falkland — sur lesquelles la souveraineté britannique est d'ailleurs contestée par l'Argentine — auraient une zone économique de 149 600 milles marins carrés soit plus de la moitié de celle des îles britanniques (274 800 milles marins carrés).

Rappelons, à ce sujet, qu'au sein de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, certains Etats ont pris des positions tendant à contester l'existence de zones économiques autour d'îles considérées comme étant sous *domination coloniale*.

Les îles posent d'autres problèmes. Chaque portion de terre émergée peut avoir ses propres eaux territoriales. Peut-elle avoir sa propre zone économique ? Dans l'affirmative, un simple rocher situé au milieu de l'océan pourrait apporter à son possesseur une zone parfois énorme : c'est le cas de l'île de Rockall ou de l'île de l'Ascension, appartenant au Royaume-Uni, ou de l'île française de Clipperton.

● La géographie avantage et désavantage ainsi les Etats et ce dans des proportions parfois très importantes. *Les Etats « géographiquement désavantagés »* se concertent et se groupent au sein des instances internationales, et cherchent à faire accepter les compensations que leur situation leur paraît appeler.

Reste à savoir qui sont les Etats *géographiquement désavantagés*. Le document officiel intitulé précisément : *Qui sont les Etats géographiquement désavantagés ?* a été mis en circulation durant la session de Caracas de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer. Il a été établi sur les bases suivantes :

- on suppose que chaque Etat a la situation d'une île dans l'océan et que sa forme est ronde. On calcule la superficie de la zone économique de 200 milles autour de chacune de ces îles et l'on compare cette superficie théorique à la superficie de la zone économique de chaque Etat compte tenu de sa situation géographique réelle. La liste ci-après indique le pourcentage de cette superficie théorique que représente la superficie réelle ;

- la superficie totale des zones économiques réelles représente 47 % de la superficie théorique. Les Etats avantagés sont ceux dont la zone réelle est supérieure aux 47 % de la zone théorique.

TABLEAU 7 - ETATS « AVANTAGÉS » ET « DÉSAVANTAGÉS »
GÉOGRAPHIQUEMENT
AU REGARD DE L'ÉTENDUE DE LA « ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE » (1)

o 68 Etats désavantagés (côtiers)

France	24	Kenya	8
Thaïlande		Arabie saoudite	
Honduras	23	Vietnam du Nord	
Venezuela	22	Tunisie	
Maroc	21	Guinée	
Chine		Iran	7
Sénégal		République khmère	6
Sierra Leone	20	Algérie	5
Ghana		Yougoslavie	
Pakistan		Bulgarie	
Samoa occidentales		Ethiopie	
Gabon	19	République fédérale d'Allemagne	
Chypre		Qatar	
Nicaragua	18	Soudan	4
Libye	16	Israël	
El Salvador		Liban	
Corée du Nord		Dahomey (Bénin)	
Malte	15	Roumanie	
Turquie		Gambie	3
Trinidad et Tobago		Yémen (République arabe)	
Guyane		Koweït	
Tanzanie	13	Pologne	2
Uruguay		Albanie	
Nigeria		Bahrein	
Pays-Bas	12	Belgique	
Suède		Cameroun	
Emirats arabes unis	11	Congo	
Guatemala		Singapour	
Egypte		Syrie	
Danemark		Rép. démocratique d'Allemagne	1
Mauritanie		Irak	
Côte-d'Ivoire	9	Jordanie	
Bangladesh		Togo	
Finlande		Zaïre	

o 29 Etats désavantagés (enclavés)

Afghanistan		Mongolie	
Autriche		Népal	
Bhoutan		Niger	
Bolivie		Ouganda	
Botswana		Paraguay	
Burundi		République centre-africaine	
Biélorussie (RSS)		Ruanda	
Haute-Volta		San Marin	
Hongrie		Suisse	
Laos		Swaziland	
Lesotho		Tchad	
Liechtenstein		Tchécoslovaquie	
Luxembourg		Vatican	
Malawi		Zambie	
Mali			

TABLEAU 7 (suite)

o 34 États avantagés

Nouvelle-Zélande	435	Islande	102
Japon	314	Madagascar	90
Indonésie	266	Royaume-Uni	87
Maurice	241	Espagne	77
Portugal	214	Brésil	
Maldives	211	Inde	74
Fidji	187	Union soviétique	68
Australie		Sri Lanka	67
Etats-Unis	172	Vietnam du Sud	63
Norvège		Grèce	56
Philippines		Oman	54
Chili	164	Afrique du Sud	
Tonga	128	Somalie	53
Nauru		Jamaïque	52
Mexique	125	Irlande	49
Equateur	103	Yémen (République populaire)	
Canada		Italie	48

o 15 États ni avantagés, ni désavantagés

Argentine	45	Costa Rica	36
Guinée équatoriale	43	Barbade	
Cuba		Birmanie	34
Pérou	41	Colombie	33
Corée du Sud		Namibie	31
Malaisie	40	Libéria	26
Panama	39	Haiti	25
République dominicaine	37		

(1) Comparaison faite sur la base du document intitulé : *Qui sont les États géographiquement désavantagés ?* mis en circulation à titre officieux par la délégation des Pays-Bas durant la session de Caracas (juin-août 1974) de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

Pour l'explication des chiffres figurant sur ce tableau, voir p. 72.

Cette liste apporte sans doute une contribution à l'examen des problèmes. Mais la difficulté, en l'espèce, vient du fait que la notion de *désavantage géographique*, outre qu'elle est malaisée à apprécier (9) n'a de sens que par rapport aux compensations qui devraient contrebalancer ce désavantage.

Or, il existe des Etats plus désavantagés que d'autres, et il est difficile de déterminer — au-delà sans doute, de la catégorie des Etats enclavés — où commence le désavantage, donc la compensation, et de moduler celle-ci en proportion du désavantage, pour autant que le principe même d'une compensation soit admis.

La notion de plateau continental enclavé (cf. tableau 3), déjà, n'est pas absolument déterminante puisque l'étendue du plateau continental doit être associée à la taille de la zone économique de l'Etat considéré : la zone économique de la Malaisie, dont le plateau continental est enclavé, est de 138 000 milles carrés soit près de 30 % supérieure à l'étendue de son plateau continental ; la zone économique du Royaume-Uni est de 90 % supérieure à celle de son plateau continental enclavé. De surcroît, un avantage géographique peut, par certains côtés, être également un inconvénient : l'isolement au milieu des mers garantit aux îles une zone économique très vaste puisqu'elle n'a pas à tenir compte des emprises d'autres pays mais elle constitue également un handicap pour l'exploitation des ressources de la zone. On peut aussi se demander si un Etat développé *géographiquement désavantagé* est aussi désavantagé qu'un Etat en voie de développement dans la même situation géographique.

Il est certain, en tous cas, que la catégorie des Etats *géographiquement désavantagés* est composite et que, jusqu'à présent, peu de progrès ont été faits dans le sens des compensations qui seraient liées à ces désavantages, chaque Etat restant plutôt sur ses positions.

Bien plus, les Etats les plus avantagés géographiquement sont également ceux qui seraient, sans doute, préservés de devoir partager les ressources de leurs zones économiques avec des voisins désavantagés, pour la raison que ces Etats — Canada, Etats-Unis, Australie, Nouvelle-Zélande, Japon, Mexique, Indonésie — n'ont pas de voisins immédiats enclavés. Or, on a vu que des Etats africains, tels la Tanzanie et le Zaïre, déjà plutôt défavorisés géographiquement, ont de nombreux voisins enclavés et apparaissent ainsi comme doublement désavantagés.

Au total, la zone économique de 200 milles occupe plus de 35 % des océans. Les plateaux continentaux, définis par l'isobathe des 200 mètres, ne représentent quant à eux que 7,63 % du fond des mers. La comparaison fait cependant ressortir des chiffres assez différents selon les océans (cf. tableau 8) ; la zone économique des pays riverains de l'océan Indien et de l'océan Pacifique

(9) Le projet d'article sur la participation des Etats sans littoral et autres Etats géographiquement désavantagés à l'exploration et à l'exploitation des ressources de la zone située au-delà de la mer territoriale précise que « la portée exacte de l'expression : *autres Etats géographiquement désavantagés* reste à définir » (Doc. A/CONF.62/C.2 L. 39 présenté à la session de Caracas (avril 1974) de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

**TABLEAU 8 - SUPERFICIE DES FONDS MARINS REVENANT AUX ETATS CÔTIERS
SELON DIVERS CRITÈRES D'ATTRIBUTION**

en milles marins carrés

	Total	Plateau conti- nental (iso- bathe des 200 m)	Extrémité du glacis continental	40 milles marins	100 milles marins	200 milles marins
Océan Atlantique (y compris l'océan Arcti- que)	31 040 000 100 %	4 128 000 13,29 %	10 709 000 34,50 %	3 844 000 12,38 %	7 037 000 22,67 %	11 668 000 37,59 %
Océan Indien	21 842 000 100 %	917 000 4,20 %	3 953 000 18,10 %	2 327 000 10,65 %	4 281 000 19,51 %	7 064 000 32,34 %
Océan Pacifique	52 385 000 100 %	2 986 000 5,70 %	9 377 000 17,92 %	6 263 000 11,93 %	11 467 000 21,89 %	19 013 000 36,29 %
Total	105 267 000 100 %	8 031 000 7,63 %	24 039 000 22,84 %	12 434 000 11,81 %	22 765 000 21,62 %	37 745 000 35,85 %

*Source : International boundary study n° 46 : « Theoretical areal allocations of seabed to coastal states ».
The Geographer, bureau of intelligence and research of the Department of State.*

est, respectivement et globalement pour chacun de ces océans, 7,7 fois et 6,3 fois plus vaste que leurs plateaux continentaux. Les Etats en voie de développement étant nombreux sur le pourtour de ces deux océans, il semblerait donc que le système de la zone économique de 200 milles, leur est plus favorable que celui du plateau continental défini par la profondeur de 200 mètres. C'est au demeurant les Etats en sous-développement, notamment à travers le groupe dit des 77 (10), qui ont été les promoteurs de l'idée de zone économique (11), les puissances maritimes, attachées à la liberté de navigation, étant, pour leur part plutôt soucieuses de limiter les appropriations nationales des espaces maritimes (12).

En fait, sous le régime de la zone économique de 200 milles, la moitié de la superficie totale de cette zone revient à 35 Etats, l'autre moitié se partageant entre les 85 autres Etats côtiers dont certains se trouvent réduits à une portion fort congrue (cf. tableau 3).

Et parmi les 35 Etats les mieux pourvus, 6 seulement se partagent 40 % du total de la zone économique, ce qui représente 14 % de l'ensemble des mers : Etats-Unis : 9,05 %, Australie : 8,32 %, Indonésie : 6,42 %, Nouvelle-Zélande : 5,74 %, Canada : 5,58 %, URSS : 5,33 %, soit 40,44 % du total.

Sur ces 6 Etats, 4 (Etats-Unis, URSS, Canada, Australie) se placent parmi les 10 Etats ayant le plus fort produit national brut, et les Etats-Unis, qui se placent également en tête du classement par le PNB, sont les premiers bénéficiaires de la zone économique.

Toujours sur la base de classement par le PNB, on note que la zone économique des 10 pays ayant le PNB le plus élevé représente 36,5 % du total de cette zone, celle des 10 pays ayant le plus faible PNB, seulement 1,8 % de ce total (cf. tableau 9).

(10) Ce groupe des 77 — aujourd'hui, plus de 110 — est l'organisation, encore peu structurée, qui rassemble les pays dont le revenu par habitant est inférieur à 2 000 dollars. Cf. « Le dialogue Nord-Sud », *Problèmes politiques et sociaux (PPS)*, n° 296, 29 octobre 1976 et « Vers l'établissement d'un nouvel ordre économique international », *Notes et Etudes documentaires*, n° 4412-4413-4414, 23 septembre 1977.

(11) Cf. notamment déclaration de Lima du 8 août 1970 et déclaration de Saint-Domingue du 7 juin 1972 pour les Etats d'Amérique latine et déclaration d'Addis Abeba (mai 1973) pour les Etats africains.

(12) Cf. Projet de traité présenté par les Etats-Unis sous la cote A/AC.138/25 à la 25^e session (1970) du Comité des fonds marins. La position des Etats-Unis et des autres puissances maritimes a, depuis lors, évolué vers l'acceptation d'une zone économique de 200 milles.

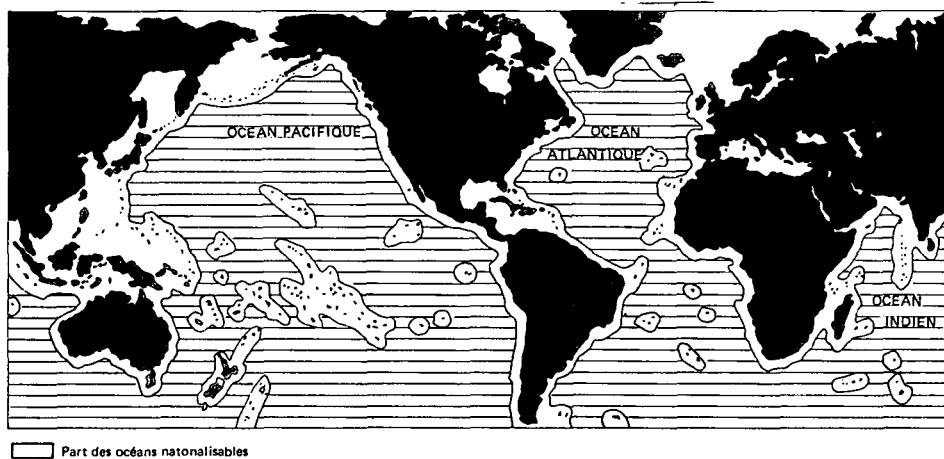
TABLEAU 9 - ZONE ÉCONOMIQUE ET PRODUIT NATIONAL BRUT EN 1975

Etats	PNB (en milliards de \$)	Zone économique (% du total)	Etats	PNB (en millions de \$)	Zone économique (% du total)
Etats-Unis	1 516	9,05	Lesotho	209	0
URSS	607	5,33	Somalie	343	0,930
Japon	487,6	4,59	Burundi	387	0
RFA	422,4	0,04	Yémen (RDP)	399	0,654
France	338,6	0,40	Ruanda	423	0
Grande-Bretagne	230,3	1,11	Dahomey (Bénin)	442	0,032
Italie	171,3	0,65	Mauritanie	447	0,183
Canada	152,1	5,58	Centre-Afrique	463	0
Espagne	85,6	1,45	Tchad	490	0
Australie	82,9	8,32	Mali	582	0
Total		36,52			1,799

Source : OCDE et Banque mondiale.

On constate donc que le *patrimoine commun de l'humanité* destiné, selon la résolution du 17 décembre 1970 des Nations unies (déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, voir en annexe) à être exploré et exploité « dans l'intérêt de l'humanité tout entière » et à « être utilisé... par tous les Etats, qu'il s'agisse de pays côtiers ou de pays sans littoral, sans discrimination » se trouve réduit à 65 % du fond des mers. Dans les 35 % voués à une appropriation par les Etats — et par les seuls Etats riverains de la mer — se localisent la plupart des ressources du fond des mers (cf. tableau 23) ainsi que des ressources halieutiques (environ 95 %) (13), et les plus facilement exploitables.

FIGURE 5 - ESPACES MARITIMES VOUÉS A L'APPROPRIATION NATIONALE



Compte tenu des îlots et des archipels, certains pays peuvent étendre leur souveraineté à d'immenses espaces maritimes. La superficie de l'île Maurice est ainsi multipliée par mille.

Source: Valeurs actuelles n°20 92 3/9 janvier 1977

(13) Voir *Atlas des ressources biologiques de la mer*, p. 5 et 59, FAO, 1972, réimpression juin 1975, et FAO, *Rapport sur les pêches*, n° 171, novembre 1975, par. 3.

SURVEILLANCE ET PROTECTION DE LA ZONE ÉCONOMIQUE DE 200 MILLES

France

Le Groupe interministériel de coordination de l'action en mer des administrations (GICAMA) a été chargé de présenter au Premier ministre des propositions sur l'organisation des actions de l'Etat dans la zone économique.

Ces propositions visent (1) :

- *à renforcer au niveau national la coordination des actions en mer par la création d'une « DAMER » — délégation à la mer — placée sous l'autorité du Premier ministre ;*
- *à réaménager les structures administratives locales en utilisant les compétences et en simplifiant les procédures d'intervention en mer.*

Le préfet maritime se verrait confier un rôle interministériel. Ses responsabilités porteraient sur les missions en mer ayant un caractère opérationnel, c'est-à-dire celles dont l'exécution nécessite la mise en œuvre de moyens navals, en particulier :

- *le contrôle en mer de l'application des réglementations prises par les administrations compétentes : navigation, pêche, exploration et exploitation du plateau continental, pollutions, océanologie et recherche appliquée, canalisations et câbles sous-marins, stations radio-électriques, etc.*
- *la surveillance des bâtiments suspects ;*
- *l'opposition aux débarquements et aux actions des nageurs de combat ;*
- *l'assistance et le secours maritime.*

Grande-Bretagne (2)

La zone économique a été divisée en 4 secteurs :

- 1 — Ecosse (Rockhall sector) ;*
- 2 — Mer du Nord partie nord (Fair Isle sector) ;*
- 3 — Mer du Nord partie sud (Dogger sector) ;*
- 4 — Mer Celtique Sud-Ouest Cornouailles (Sole sector).*

Les moyens suivants sont plus spécialement affectés à la surveillance de cette zone : 5 chalutiers armés dépendant du ministère de l'Agriculture et des Pêches d'Ecosse, 4 avions de patrouille maritime basés en Ecosse et en Cor-

(1) Aymar ACHILLE-FOULD, président du GICAMA : « L'organisation des actions de l'Etat dans la zone économique », revue *Défense nationale*, novembre 1977, p. 9 à 16.

(2) J. LABAYLE : chronique « Marine », revue *Défense nationale*, mars 1977.

nouailles, 8 dragueurs de mines, 2 patrouilleurs côtiers, 1 patrouilleur, premier d'une série de cinq en construction, 3 frégates qui seront retirées au fur et à mesure de l'entrée en service des patrouilleurs précités.

Norvège (3)

Le Parlement norvégien a voté à l'unanimité, le 13 décembre 1976, les crédits (800 MF) destinés à la création d'une garde côtière. Celle-ci a été rattachée au ministère de la Défense et non à celui de la Justice comme le souhaitaient les représentants du parti socialiste de gauche. Cette garde côtière est chargée, depuis le 1^{er} janvier 1977, de la surveillance et de la protection de la zone économique.

Dans un premier temps, cette force sera constituée de 4 chalutiers de haute mer affrétés et munis d'un armement léger. Il est prévu l'acquisition ultérieure de : 7 patrouilleurs de 2 000 tonnes, dont chacun pourra mettre en œuvre un hélicoptère, 7 hélicoptères et 3 avions de patrouille maritime.

Etats-Unis (4)

Le budget de l'exercice fiscal 1977 (1-10-76 au 30-9-77) de la Cost Guard s'élève à 1,2 milliard de dollars, en augmentation de 117 millions par rapport à celui de l'année précédente. L'augmentation est due à l'extension à 200 milles, depuis le 1^{er} mars 1977, de la zone économique des Etats-Unis.

Les 2/3 de l'augmentation sont destinés à faire face à l'augmentation des coûts de fonctionnement, le reste au remplacement des appareils et bâtiments les plus anciens.

Canada (5)

Les crédits consacrés à la surveillance côtière ont été augmentés de 4 millions de dollars et portés à 12 millions de dollars pour l'exercice 1976/1977.

L'activité annuelle des bâtiments est portée à 2 000 jours (1 500 côté Atlantique et 500 côté Pacifique) pour une force constituée de 20 escorteurs (15 en Atlantique et 5 en Pacifique). L'allocation annuelle des 13 avions Tracker est, en outre, doublée pour passer de 2 000 à 4 000 heures de vol.

(3) Chronique « Marine », op. cit., RDN, février 1977.

(4) Chronique « Marine », op. cit., RDN, février 1977.

(5) Chronique « Marine », op. cit., RDN, avril 1977.

Ainsi, le régime de la zone économique exclusive de 200 milles, déjà adopté unilatéralement par un certain nombre d'États et vers lequel semble s'acheminer la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, équivaut pratiquement à la *nationalisation* :

- de la quasi-totalité des ressources vivantes ;
- de près de 90 % des ressources en hydrocarbures ;
- de la quasi-totalité des ressources potentielles en minéraux autres que les nodules polymétalliques.

Cette *nationalisation* repose, en outre, sur une base très inégalitaire.

TABLEAU 10 - SITUATION DES ÉTATS AU REGARD DU PLATEAU CONTINENTAL ET DES DÉTROITS

Etats	Situation au regard du plateau continental (PC défini par l'isobathe des 200 mètres)	Situation au regard des détroits
	E = Etat enclavé PC Et = PC étroit PC E = PC enclavé PCL = PC large (1)	N = non riverain d'un détroit O = riverain d'un détroit (2)
Afghanistan	E	N
Afrique du Sud	PC L	N
Albanie	PC Et	O
Algérie	PC Et	N
Allemagne (RDA)	PC E	N
Allemagne (RFA)	PC E	N
Andorre	E	N
Arabie saoudite	PC E	N
Argentine	PC L	N
Australie	PC L	O
Autriche	E	N
Bahrein	PC E	N
Bangladesh	PC L	N
Barbade	PC Et	N
Belgique	PC E	N
Bhoutan	E	N
Birmanie	PC L	N
Bolivie	E	N
Botswana	E	N
Bésil	PC L	N
Bulgarie	PC Et	N

(1) Plateau continental enclavé : plateau continental relevant également d'un ou de plusieurs autres États.

Plateau continental étroit : moins de 50 milles nautiques de largeur pour sa totalité ou sa plus grande partie.

- (2) 1 = Riverain d'aucun détroit de moins de 24 milles.
 2 = Riverain de détroit(s) national(aux) de 24 milles ou moins.
 3 = Riverain de détroit(s) international(aux) de 24 milles ou moins.
 4 = Riverain à la fois de détroits nationaux et internationaux de 24 milles ou moins.

Etats	Situation au regard du plateau continental (PC défini par l'isobathe des 200 mètres)	Situation au regard des détroits	
	E=Etat enclavé PC Et=PC étroit PCE = PC enclavé PCL = PC large (1)	N = non riverain d'un détroit O = riverain d'un détroit (2)	
Burundi	E	N	
Cambodge	PC E	N	
Cameroun	PC Et	O	3
Canada	PC L	O	4
Centre-Afrique	E	N	
Chili	PC Et	O	3
Chine	PC L	O	4
Chypre	PC Et	N	
Colombie	PC Et	N	
Congo	PC Et	N	
Corée du Nord	PC Et	N	
Corée du Sud	PC Et	N	
Costa Rica	PC Et	N	
Côte-d'Ivoire	PC Et	N	
Cuba	PC Et	O	2
Dahomey (Bénin)	PC Et	N	
Danemark	PC E	O	3
Dominicaine (République)	PC Et	O	1
Egypte	PC Et	N	
El Salvador	PC Et	N	
Emirats arabes	PC E	N	
Equateur	PC Et	N	
Espagne	PC Et	O	4
Etats-Unis	PC L	O	4
Ethiopie	PC E	N	
Fidji	PC Et	N	
Finlande	PC E	O	3
France	PC L (Atlantique) PC Et (Médit.)	O	3
Gabon	PC Et	N	
Gambie	PC Et	N	
Ghana	PC Et	N	
Grèce	PC Et	O	2
Guatemala	PC Et	N	
Guinée	PC L	N	
Guinée équatoriale	PC Et	O	3
Guyane	PC L	N	
Haïti	PC Et	O	1
Haute-Volta	E	N	
Honduras	PC L	N	
Hongrie	E	N	
Inde	PC L	O	3
Indonésie	PC L	O	4
Irak	PC E	N	
Iran	PC E	O	3
Irlande	PC L	O	1
Islande	PC L	N	
Israël	PC Et	N	
Italie	PC Et	O	4
Jamaïque	PC Et	N	
Japon	PC Et	O	4
Jordanie	PC E	N	

TABLEAU 10 (suite)

Etats	Situation au regard du plateau continental (PC défini par l'isobathe des 200 mètres)	Situation au regard des détroits
	E = Etat enclavé PC Et = PC étroit PC E = PC enclavé PC L = PC large (1)	N = non riverain d'un détroit O = riverain d'un détroit (2)
Kenya	PC Et	N
Koweït	PC E	N
Laos	E	N
Lesotho	E	N
Liban	PC Et	N
Libéria	PC Et	N
Liechtenstein	E	N
Luxembourg	E	N
Libye	PC Et	N
Madagascar	PC Et	N
Malaisie	PC E	N
Malawi	E	O 3
Maldives	PC Et	N
Mali	E	N
Malte	PC Et	O 1
Maroc	PC Et	3
Maurice	PC L	N
Mauritanie	PC Et	N
Mexique	PC L	1
Monaco	PC Et	N
Mongolie	E	N
Népal	E	N
Norvège	PC L	1
Nouvelle-Zélande	PC L	2
Nicaragua	PC L	N
Niger	E	N
Nigeria	PC Et	N
Oman	PC Et	3
Ouganda	E	N
Pakistan	PC L	N
Panama	PC Et	N
Paraguay	E	N
Pays-Bas	PC E	3
Pérou	PC Et	N
Philippines	PC L	2
Pologne	PC E	N
Portugal	PC Et	3
Qatar	PC E	N
Rhodésie	E	N
Ruanda	E	N
Roumanie	PC Et	N
Royaume-Uni	PC L (Atlantique) PC E (mer du Nord)	O 4
San Marin	E	N
Sénégal	PC Et	N
Sierra Leone	PC Et	N
Singapour	PC E	3
Somalie	PC Et	N
Sri Lanka	PC L	3
Soudan	PC E	N
Suède	PC E	4
Suisse	E	N

Etats	Situation au regard du plateau continental (PC défini par l'isobathe des 200 mètres)	Situation au regard des détroits	
	E=Etat enclavé PC Et=PC étroit PC E = PC enclavé PC L = PC large (1)	N = non riverain d'un détroit O = riverain d'un détroit (2)	
Swaziland	E	N	
Syrie	PC Et	N	
Taiwan	PC Et	O	4
Tanzanie	PC Et	O	2
Tchad	E	N	
Tchécoslovaquie	E	N	
Thaïlande	PC E	N	
Togo	PC Et	N	
Tonga	PC L	N	
Trinité et Tobago	PC Et	O	3
Tunisie	PC L	N	
Turquie	PC Et	O	2
URSS	PC L	O	4
Uruguay	PC L	N	
Vatican	E	N	
Venezuela	PC Et	O	3
Vietnam	PC E (nord) PC L (sud)	N	
Yémen (République arabe) .	PC E	O	3
Yémen (Républ. populaire)	PC Et	N	
Yougoslavie	PC E	N	
Zaïre	PC E	N	
Zambie	E	N	

Sources : « Indices on national interest in the Oceans » *Ocean Development and International Law Journal* 1 (printemps 1973).
 Département d'Etat. *The Geographer* « Sovereignty of the sea ». *Geographic bulletin* n° 3 (octobre 1969).

Les détroits

La situation des Etats s'apprécie également par rapport aux détroits qui conditionnent l'accès à une autre *ressource de la mer* : la navigation. La notion géographique de détroit « est celle d'un passage maritime resserré entre deux terres, quelles que soient ces terres, quelle que soit la largeur de la baie, quel que soit le nom dont on la désigne : *détroit, passage maritime, passe, canal, sound, etc.* » (14).

C'est surtout la largeur du passage qui pose, au plan international, le problème des détroits, eu égard à l'étendue de l'emprise spatiale des Etats riverains sur les eaux de ces passages maritimes.

(14) GIDEL : *Le droit international public de la mer*, tome III, p. 729, Sirey 1934.

Dans cette optique une « étude géographique et hydrographique des détroits qui constituent des voies de passage internationales » avait été demandée par le secrétaire général des Nations unies à titre de document préparatoire à la 1^{re} Conférence sur le droit de la mer (15) ; selon les directives données, l'étude devait porter sur les détroits d'une largeur de 26 milles au maximum. Trente-trois détroits avaient ainsi été étudiés. Le tableau 11 indique, pour chacun de ces détroits, les Etats qui en sont riverains, leur largeur et leur profondeur.

TABLEAU 11 - ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE ET HYDROGRAPHIQUE
DES PRINCIPAUX DÉTROITS

Détroits	Etats riverains	Largeur en milles marins (1)		Profondeur en brasses (2)	
		max.	min.		
Bab el-Mandeb	— Ethiopie — Territoire français des Afars et des Issas — Yémen	19 1/2	9 1/2	100	à 6
Gibraltar	— Espagne — Maroc	24	7 1/2	600	à 10
Zanzibar	— Tanzanie	24	16	40	à 10
Bouches du Serpent	— Trinité-Tobago — Venezuela	26	8	20	à 5 1/2
Bouches du Dragon	— Trinité-Tobago — Venezuela	7 1/2	5 3/4 1 1/2 (3)	100	à 8 (3)
Sainte-Lucie	— Martinique (F) — Ste-Lucie (GB)	22 1/2	17 1/2	Fonds de 100 à moins de 10	
Détroit entre : Sainte-Lucie et Saint-Vincent ...	— Ste-Lucie (GB) — St-Vincent (GB)	27 1/2	22	1 000	à 57
La Dominique ...	— Martinique (F) — Dominique (GB)	25 3/4	22	1 000	
Détroit entre : la Dominique et la Guadeloupe	— Guadeloupe (F) — Dominique (GB)	21 1/2	13 5 1/2 (3)	Profond	
Magellan	— Argentine — Chili	22	1 1/2	400	à 4 1/2

(1) 1 mille marin = 1 852 mètres.

(2) 1 brasse = 1,82 mètre.

(3) Selon les passes.

(15) Doc. A/CONF.13/6 et Add 1 du 23-10-1957. Etude du capitaine de frégate R.H. KENNEDY, Doc. préparatoire n° 6.

Détroits	Etats riverains	Largeur en milles marins (1)		Profondeur en brasses (2)
		max.	min.	
Juan de Fuca	— Canada — Etats-Unis	17	9	100 à 10
Chosen	— Corée du Sud — Japon	26	25 15 (3)	100 à 34 20 (3)
Hai-Nan	— Chine	19	9,8	40 à 17
Palk	— Sri Lanka — Inde		29 70 m (4)	
Malacca	— Indonésie — Malaisie	40	20	24 à 3
Ombai	— Indonésie	32	12 3/4	Très profond (1 700 brasses)
Sonde	— Indonésie	31	5 1/4	Plus de 60 à 16
San-Bernardino	— Philippines	24	3 1/2	Plus de 100 à 30
Surigao	— Philippines	26	à 8 1/2 3 3/4 (3)	770 à 18
Hormus	— Iran — Oman	30	20 3/4	50 à 32
Canal St-Georges	— Papouasie — Nouvelle Guinée	40	8	1 600 à 116
Cook	— Nouvelle-Zélande	46	11 3/4	200 à 20
Foveaux	— Nouvelle-Zélande	23	3	25 à 5
Chenal Kaiwi	— Hawaï (EU)	23 1/2	22	350
Pas de Calais	— France — Grande-Bretagne	26	17	20 à 11
Minorque	— Majorque (Esp.) — Minorque (Esp.)	26	19 3/4	80 à 24
Messine	— Italie	9	1 3/4	300 à 38
Bonifacio	— France — Italie	9	3,4	80 à 27
Dardanelles	— Turquie	4	3/4	50 à 25
Bosphore	— Turquie	2 1/4	600 m	40
Grigo	— Grèce	16 3/4	10 1/2	300 à 39
Scarpanto	— Grèce	26	23	700 à 25
Sund	— Suède — Danemark	15 3/4	2	14 brasses à 8 m
Singapour	— Indonésie — Singapour	12	à 2 1/2	30 à 10

(4) L'extrémité sud du détroit se resserre considérablement et un pont de 70 mètres franchit une coupure de la chaussée reliant l'île de Pambaa à l'île de Mannar.

Source : Extrait du document A/CONF.13/6 du 23-10-1957.
Document préparatoire n° 6 à la première conférence des Nations unies
sur le droit de la mer.

Les détroits, ainsi examinés, ne présentent pas tous le même intérêt pour la navigation : certains sont essentiels à la navigation internationale, tels le détroit de Gibraltar, le pas de Calais ou les détroits indonésiens, d'autres n'ont qu'une importance moindre, tels le détroit de Zanzibar ou celui de Foveaux.

TABIEAU 12 - INFLUENCE DE LA LARGEUR DE LA MER TERRITORIALE SUR LES PRINCIPAUX PASSAGES EMPRUNTÉS PAR LA NAVIGATION

Passages	Largeur de la mer territoriale			
	3 milles	6 milles	9 milles	12 milles
1. - Manche				
Pas de Calais	Ouvert	Ouvert	Fermé	Fermé
2. - Méditerranée				
Gibraltar	O	F	F	F
Baléares (canal de Minorque)	O	O	O	F
Bouches de Bonifacio	F	F	F	F
Canal de Corse	O	O	F	F
Chenal de la Galite	O	O	F	F
Accès à la mer Egée				
Cerigo	O	F	F	F
Cerigotto	O	O	F	F
Caso	O	O	O	F
Scarpanto	O	O	F	F
3. - Océan Indien - Mer Rouge				
Golfe de Suez	O	F	F	F
Détroit de Bab el-Manded	O	F	F	F
Détroit d'Ormuz (golfe Persique)	O	O	F	F
4. - Îles de la Sonde				
Détroit de la Sonde	F	F	F	F
Détroit de Lombok	O	F	F	F
Détroit d'Ombai	O	O	F	F
Détroit de Malacca	F	F	F	F
5. - Golfe du Mexique - Mer des Caraïbes				
				— Mer territoriale à 12 milles = les Petites Antilles et les Bahamas opposent une barrière à l'entrée dans cette zone. Mais quelques passages, fréquentés par la navigation commerciale restent accessibles.
				— Mer territoriale à 6 milles = un grand nombre de passages entre les îles restent ouverts.

Source : Document A/CONF.13/6 et Add 1 (Document préparatoire n° 6 à la première Conférence des Nations unies sur le droit de la mer).

D'autres enfin, sont très importants seulement pour un Etat ou quelques Etats, riverains des espaces maritimes dont ils commandent l'accès, c'est le cas du détroit de Cook, des Dardanelles ou du détroit de Juan de Fuca.

Au plan pratique, les facilités de navigation dépendent évidemment de la largeur et de la profondeur du détroit. La largeur a, de plus, une conséquence directe sur l'*ouverture* ou la *fermeture* des détroits en fonction de la largeur de la mer territoriale adoptée par les Etats riverains (cf. tableau 12), c'est-à-dire de l'absence ou de la présence d'une bande de haute mer dans ces détroits.

L'incorporation dans les eaux territoriales, eaux de souveraineté, des eaux d'un détroit a des conséquences — qu'il ne faut cependant pas systématiser (16) — non seulement quant à la navigation : droit de passage de navires seulement si ce passage est innocent, selon l'appréciation de l'Etat riverain, et obligation pour le sous-marin de transiter en surface, mais également quant au survol : autorisation ou notification préalables. On insiste, en général, sur le fait que si la règle des 12 milles d'eaux territoriales se généralise, plus de 130 détroits cesseraient d'appartenir à la haute mer. Ce chiffre est peut-être exagéré : il n'est pas certain que tous les détroits considérés soient des détroits *internationaux*, c'est-à-dire, servent habituellement à la navigation dans les conditions posées par les règles internationales (17) et l'on a pu même dire que beaucoup de ces détroits « se trouvent dans la liste seulement à cause d'un examen cartographique minutieux, de la part de ceux qui cherchent à produire des chiffres frappants » (18).

Il n'y a, en effet, pas accord sur le nombre de détroits internationaux qui seraient couverts par les eaux territoriales si celles-ci avaient 12 milles de largeur. Une carte préparée par le géographe du Département d'Etat pour la 1^{re} Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (1958), intitulée *World straits affected by a twelve mille territorial sea*, faisait état du chiffre de 121. Le document du Département d'Etat *Sovereignty of the sea (Geographic bulletin n° 3, revised october 1969)* compte 94 détroits entre 7 et 24 milles. Mr A.M. Dean, chef de la délégation des Etats-Unis à la 1^{re} Conférence des Nations unies sur le droit de la

(16) « De surcroît, les états statistiques sont légèrement tendancieux parce qu'ils visent à propager l'idée que, si les eaux d'un détroit deviennent des eaux territoriales, le passage à travers ces eaux serait seulement le *passage innocent* qui est plus restreint que la liberté de la haute mer, et le survol serait entièrement exclu. Mais l'affirmation pourrait bien être inexacte et il se pourrait bien que les règles du droit international concernant les détroits internationaux permettent un droit de transit (qui comprend le survol) plus large que le simple passage innocent et qui ne relève donc pas du statut des eaux en tant qu'appartenant à la haute mer, aux eaux territoriales ou aux eaux intérieures. Si l'on accepte les revendications espagnoles sur une mer territoriale de six milles, le détroit de Gibraltar, là où il est le plus étroit, est compris dans les eaux territoriales depuis deux siècles... et pourtant il n'a jamais été soutenu que le passage dans ce détroit et son survol sont moins libres que s'il faisait partie de la haute mer... des manœuvres y sont conduites qui impliquent l'usage de sonars immergés par des hélicoptères et le largage de bouées-sonars par des avions de reconnaissance maritime ». D.P. O'CONNELL : *The influence of law on sea power*, Manchester University Press, 1975, p. 97-98.

(17) En particulier par la Cour internationale de justice dans l'affaire dite « du détroit de Corfou » (1949).

(18) D.P. O'CONNELL, op. cit., p. 97.

mer, donnait le chiffre de 116 détroits (cf. *Department of State Bulletin* 1960, tome 42, p. 251).

L'étude précitée (19) montre également que, pour des détroits dont la largeur est comprise entre 6 ou 12 milles et 24 milles, certains chenaux se trouvent à 3 milles ou moins de la côte et ne se trouvent pas, de ce fait, affectés davantage par une extension à 6 ou 12 milles de l'étendue des eaux territoriales.

Il n'en reste pas moins que, si l'importance des détroits est variable pour la navigation commerciale et pour les mouvements des flottes et des aéronefs militaires, leur utilisation est un problème majeur pour les Etats utilisateurs comme pour les Etats riverains.

L'une des difficultés de ce problème est de définir le détroit international à partir du moment où cette définition, outre des critères géographiques peu discutables : mise en communication de deux parties de la haute mer ou de la haute mer et de la mer territoriale d'un Etat riverain (20) introduit des critères touchant, par exemple, au volume du trafic du détroit considéré (21).

Les tendances qui se manifestent au sein de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (22), se sont traduites par des projets faisant appel à des critères géographiques : distinction entre les détroits faisant communiquer deux parties sur la haute mer et ceux reliant la haute mer et la mer territoriale d'un ou plusieurs Etats riverains, distinction, parmi les détroits faisant communiquer deux parties de la haute mer, entre ceux qui constituent un passage obligé et ceux qui constituent simplement un passage utile (23). La distinction entre les détroits reliant la haute mer aux *mers semi-fermées* et les autres, faite par certains Etats (24) ne semble pas, en revanche, reposer sur des critères géographiques. En effet, si la notion de mer fermée repose sur des critères physiques indiscutables, leur clôture de tous côtés par les terres (ex. : mer Morte, mer Caspienne), la notion de mer semi-fermée est assez floue et n'est d'ailleurs nulle part définie avec précision. Au demeurant, elle englobe, selon les Etats qui s'y réfèrent, aussi bien la mer Méditerranée que le golfe Persique, la mer Baltique que la mer Noire.

L'idée de mer *semi-fermée* paraît surtout invoquée pour essayer de justifier leur transformation en mers fermées aux non-riverains.

(19) Doc. A/CONF.13/6.

(20) Cf. Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale, art. 16, § 4.

(21) Cour internationale de justice, arrêt du 9 avril 1949 (affaire du détroit de Corfou), à propos duquel le professeur Baxter estime que la Cour « lays more emphasis on the practice of shipping than on geographic necessities », *The law of international waterways with particular regard to interoceanic canal*. Cambridge, 1964, p. 9.

(22) Voir : « La question des détroits à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer » par Djamchid MOMTAZ. *AFDI* 1974, p. 841 et s.

(23) « Projet d'articles sur la mer territoriale et les détroits » présenté par le Royaume-Uni. Doc. A/CONF.62/L.3.

(24) Cf. « Projet d'articles sur les détroits servant à la navigation internationale : mers semi-fermées », présenté par l'Algérie. Doc. A/CONF.62/L.20. Egalement déclaration du représentant de l'Iran A/CONF.62 C.2 SR 38, p. 2.