

Parmi ces pouvoirs, on peut distinguer ceux qui sont reconnus dans l'intérêt commun des parties à la convention et ceux qui, en revanche, expriment l'intérêt particulier d'un ou de plusieurs Etats.

DES POUVOIRS DE CONTRÔLE

Ils sont destinés à rendre opérantes les dispositions de la convention et à faciliter son exécution. En conséquence, ils reposent sur la volonté d'organiser de façon concertée une surveillance qui fait exception, de manière d'ailleurs limitée, à la loi traditionnelle du pavillon.

Les exemples de ce type ne manquent pas.

Ainsi la Convention d'Oslo du 15 février 1972 « pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs », destinée à lutter sur un plan régional contre le *dumping* (228) met en œuvre des procédures d'application précises et rigoureuses. Elle contient notamment l'engagement formel des Etats de faire assurer la surveillance du respect des règles par les navires ou aéronefs d'inspection maritime et autres services qualifiés en signalant aux autorités nationales « tous incidents ou situations en haute mer qui font soupçonner qu'il y a eu ou qu'il va y avoir immersion contraire aux dispositions de la convention » (article 15, § 2).

Dans le même esprit, la Convention de Londres de 1973 déjà citée, dispose dans son article 8, § 4 :

« Toute partie à la convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ces autorités tous événements... »

Dernier exemple enfin, les textes adoptés à Barcelone en 1976 (eux aussi mentionnés) visant à la protection de la Méditerranée, après avoir prévu une surveillance continue à exercer par les Etats dans leurs zones de juridiction mais aussi au-delà des limites de juridiction nationale, contiennent dans les protocoles particuliers des engagements plus nets. Ainsi le Protocole relatif à la prévention de la pollution par les opérations d'immersion effectuées par les navires ou aéronefs, fait obligation à chacune des parties de faire assurer un contrôle en Méditerranée afin de relever « tous incidents ou situations... qui font soupçonner qu'il y a eu ou qu'il va y avoir immersion contraire aux dispositions du présent protocole » (article 12). Le souci de précision est encore plus prononcé dans l'engagement souscrit à l'article 8 du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique. L'extrême sensibilisation de l'opinion publique et des Etats aux menaces de marée noire n'est pas étrangère à ce soin particulier de rédaction. Il est intéressant, à ce titre, de reproduire le paragraphe 1^{er} de cette disposition :

(228) La Convention d'Oslo correspond sur un plan mondial à la Convention de Londres du 29 décembre 1972.

Cf. L. LUCCHINI, op. cit., p. 771.

« Chaque partie fait donner aux capitaines de navires battant son pavillon et aux pilotes d'aéronefs immatriculés sur son territoire des instructions les invitant à signaler à une partie ou au centre régional, par les voies les plus rapides et les plus adéquates, compte tenu des circonstances... :

a) tous les accidents causant ou pouvant causer une pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles ;

b) la présence, les caractéristiques et l'étendue des nappes d'hydrocarbures ou de substances nuisibles repérées en mer et de nature à constituer une menace grave et imminente pour le milieu marin, pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs parties... »

Cette revue rapide prouve un désir de collaboration entre les Etats à des fins de contrôle. L'accord de Bonn du 9 juin 1969 conclu entre pays riverains de la mer du Nord est très significatif aussi de cet esprit de coopération ; quadrillant cette mer en zones de surveillance, il attribue à chaque signataire la responsabilité de contrôle de l'une d'entre elles. Dans ce dessein, les conventions attribuent des pouvoirs aux parties contractantes. Il convient cependant de souligner les limites de ceux-ci. Chaque Etat est, certes, habilité à relever et signaler les infractions commises, voire à organiser une action commune pour endiguer la pollution, mais la loi du pavillon retrouve ses droits pour réserver à l'Etat d'immatriculation du navire le soin d'entamer d'éventuelles poursuites judiciaires et de fixer les pénalités encourues.

C'est, en revanche, une compétence de caractère tout à fait exceptionnel que certains textes confèrent à l'Etat côtier.

UN POUVOIR EXORBITANT ACCORDÉ A L'ÉTAT CÔTIER DANS SON INTÉRÊT PARTICULIER

Dérogatoire au principe classique de la liberté de la haute mer est le droit d'intervention reconnu à un Etat à l'encontre d'un navire étranger.

L'échouement du *Torrey Canyon* en mars 1967 sur les récifs de *Seven Stones*, en haute mer, au large des côtes de Cornouailles, est encore dans tous les esprits (229). En libérant en mer plus de 90 000 tonnes de pétrole, en causant de graves dommages aux côtes britanniques et françaises, ce navire immatriculé sous pavillon libérien a, par les conséquences spectaculaires entraînées par le sinistre dont il a été victime, constitué le point de départ d'une prise de conscience et d'un puissant mouvement juridique (230). Il a suffi d'un peu

(229) Cf. E. de PONTAVICE : « La pollution des mers par les hydrocarbures. (A propos de l'affaire du "Torrey Canyon" »), *LGDJ*, Paris, 1968.

(230) Cf. - L. LUCCHINI : « La pollution des mers par les hydrocarbures : les Conventions de Bruxelles de novembre 1969, ou les fissures du droit international classique », *JDI*, 1970, p. 795.

- J.P. QUENEUDEC : « Les incidences de l'affaire du "Torrey Canyon" sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, p. 701.

« Chronique du Droit de la mer », *AFDI*, 1969, p. 747.

- J. UNTERMAIER : « La Conservation de la nature et le droit public », *thèse*, Lyon, 1972, pp. 464 et 490.

plus de deux ans pour que des actes internationaux d'une facture assez nouvelle à de nombreux égards voient le jour. La Conférence maritime tenue à Bruxelles en novembre 1969 a, en effet, adopté deux conventions, l'une de droit privé qui fixe les règles de responsabilité civile en cas de dommage causé par les hydrocarbures, l'autre, — qui seule nous intéresse ici — de droit public sur « l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ».

Parallèlement, des travaux étaient conduits sur les mêmes problèmes par l'Institut de droit international. Dans une Résolution adoptée le 12 septembre 1969, concernant les mesures à prendre en cas d'accident survenu, l'Institut déclarait que :

« Tout Etat se trouvant en face d'un danger grave et imminent pour ses côtes ou intérêts connexes par une pollution ou menace de pollution des eaux de la mer à la suite d'un accident survenu en haute mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptible d'avoir des conséquences très importantes, peut prendre les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer le danger » (231).

L'appui intellectuel de cette société savante allait donc conforter la Conférence de Bruxelles dans ses audacieuses positions. En effet, dans son article premier, la Convention de droit public consacre en ces termes le droit d'intervention en haute mer :

« 1. Les parties à la présente convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes » (232).

Limitée en 1969 à la pollution par les hydrocarbures, enfermée dans des conditions assez strictes, la possibilité d'intervention en haute mer constitue une grave exception au droit commun, puisqu'elle permet à un Etat de prendre en temps de paix des mesures à l'encontre de navires arborant un pavillon étranger. La portée de cette reconnaissance est d'autant plus grande que la Convention observe un silence absolu sur le contenu des mesures éventuelles. Ce mutisme ne doit pas être interprété comme un signe d'hésitation ou de prudence, mais plutôt comme exprimant la volonté de ne pas enfermer l'Etat dans

(231) Cf. *RGDIP*, 1969, p. 1197.

Il est intéressant de noter également que la Résolution contient en matière de prévention des accidents une disposition IV ainsi libellée :

« les Etats ont le droit d'interdire le passage dans leur mer territoriale et leur zone contiguë et l'accès de leurs ports à tout navire dont la construction, l'équipement, les instruments de navigation, les qualifications des officiers et des membres de l'équipage ne correspondant pas aux normes édictées... »

(232) En vertu de l'article 1, § 2, ce droit d'intervention ne peut jouer à l'encontre des bâtiments de guerre ou navires d'Etats affectés à des services non commerciaux. Cette exception est classique. On la retrouve avec quelques variantes dans les diverses conventions conclues en matière de lutte contre la pollution.

une réglementation trop rigide. En fonction de la situation dont il appréciera le degré de gravité, celui-ci modulera son action. Du même coup, d'ailleurs, la Convention légitime rétroactivement le bombardement en haute mer du *Torrey Canyon* par la *Royal Navy*, décision destinée à en incendier la cargaison (233).

Le caractère exceptionnel de ce droit d'intervention réside encore dans le fait qu'aucune disposition du texte de 1969 n'en limite l'application aux navires battant pavillon des Etats parties à la Convention. La dérogation ainsi apportée à la règle *inter alios acta* mérite d'être soulignée. Elle nous éclaire en même temps sur le fondement juridique de ce pouvoir justifié par la nécessité de préserver l'Etat. Pour que celui-ci protège efficacement son domaine maritime, son littoral, les activités qui s'y déploient, il lui faut avoir les moyens juridiques de combattre le danger à l'endroit où il surgit, même dans les espaces libres. Envisagé sous cet angle, le pouvoir d'intervention peut s'analyser comme un droit d'autoprotection de l'Etat contre les menaces qui viennent du large.

Ce droit d'intervention ne relève pas, du reste, de l'arbitraire de l'Etat. Ce n'est pas un droit discrétionnaire. Il doit s'exercer dans le respect de conditions tenant au déclenchement de l'action et aux modalités de celle-ci. Sans entrer dans cette analyse des limites assignées au pays intervenant, il est bon toutefois de noter que les mesures adoptées sont soumises au principe de proportionnalité ; l'action engagée obéit à une certaine finalité : elle doit seulement viser à protéger l'Etat sans transgresser cet objectif, aussi doit-il y avoir adéquation entre le danger couru et les dispositions prises.

En dépit de la hardiesse manifestée par les auteurs de la Convention, certains l'ont jugée insuffisante. Ainsi, au nom du Canada, M. Beesley déclarait en se livrant à son examen :

« Celle-ci donne aux parties contractantes le droit de couler un navire accidenté appartenant à une autre partie contractante, lorsque l'accident crée un risque de pollution, mais n'accorde pas aux Etats riverains le droit de réglementer le passage de navires présentant un tel danger avant qu'il y ait accident » (234).

On connaît l'intérêt tout particulier que le Canada attache aux problèmes de protection de l'environnement. C'est la raison pour laquelle ce pays est souvent apparu comme le promoteur d'un certain nombre de réformes destinées à dissiper cette obsession. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'il soit l'auteur d'un projet ambitieux de règles dont certaines visent la haute mer. Ainsi, l'article VIII de ce texte prévoit :

« In the case of damage caused by pollution of the marine environment in areas beyond the limits of national jurisdiction, a State or group of States, in cooperation with any competent international organization, or agency or otherwise, may present to the State under whose jurisdiction or control the activities causing such pollution were conducted, through diplomatic channels,

(233) Pas plus les armateurs que l'Etat du pavillon n'ont protesté lorsque la Grande-Bretagne a procédé à cette opération d'une légalité pourtant douteuse au regard des règles classiques.

(234) A/AC 138/SR 58, p. 209.

a request for the termination or restriction of such activities and the restoration of the damages environment » (235).

Mais surtout, l'article XI généralise en ces termes le droit d'intervention reconnu par la Convention de Bruxelles :

« 1. Any State facing grave and imminent danger from pollution or threat of pollution, following upon an incident or acts related to such an incident in areas beyond the limits of national jurisdiction, which may reasonably be expected to result in major consequences, may take such measures as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate such danger » (236).

Ce document non adopté est intéressant, dans la mesure où il se modèle sur celui de 1969, mais en étendant la portée aux menaces provenant de substances polluantes autre que les hydrocarbures. A ce titre, il précède de très peu le Protocole établi par les participants de la Conférence de Londres de 1973 « sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures ». Ce dernier texte, non encore entré en application (237), est directement inspiré de la Convention de droit public du 29 novembre 1969. Il en reprend les principales dispositions pour en faire application à d'autres substances nocives. Parallèlement, il confirme la tendance à l'uniformisation des règles relatives aux différents produits polluants.

Ce pouvoir d'intervention en haute mer constitue une pièce nouvelle et d'une particulière importance aux droits reconnus à l'Etat dans les espaces libres. Bien que constituant une atteinte à la liberté de la haute mer, il est d'un intérêt évident pour les pays côtiers menacés. Nécessaire même pour la protection de l'Etat, il est étranger aux préoccupations de préservation du milieu maritime dans son ensemble. Cette optique devrait être d'autant plus impérieuse qu'un risque nouveau de pollution des eaux océaniques peut provenir, dans un avenir plus ou moins lointain, des activités d'exploration et d'exploitation du fond des mers (238).

(235) A/AC 138/SC III/L 28, 9 mars 1973. On peut traduire par : « En cas de dommage de pollution de leur environnement marin au-delà des limites de juridiction nationale, un Etat ou groupe d'Etats, en coopération avec une organisation internationale ou une agence compétentes, peut présenter à l'Etat sous la juridiction ou le contrôle duquel les activités de pollution ont été menées, une requête par le canal diplomatique en vue de la cessation ou de la limitation de telles activités et la réparation des dommages causés à l'environnement. »

(236) Ou : « Un Etat faisant face à un danger grave et imminent de pollution ou de menace de pollution à la suite d'un accident ou d'actes ayant trait à un tel incident dans les espaces au-delà des limites de juridiction nationale, dont il peut raisonnablement craindre des conséquences importantes, peut prendre les mesures qui lui semblent nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer un tel danger. »

(237) Deux instruments de ratification déposés alors que quinze sont nécessaires. En revanche, la Convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer est en vigueur depuis le 6 mai 1975. Au 1^{er} juillet 1976, 26 Etats étaient parties.

(238) Sur ce point voir : *Etude de la pollution des mers pouvant résulter de l'exploration et de l'exploitation du fond des océans et de leur sous-sol au-delà des limites de juridiction nationale*, ONU, Doc. A/AC 138-13 (28 juillet 1969).

On peut, en outre, se demander si la reconnaissance à l'Etat de larges pouvoirs en la matière constitue une bonne solution. D'une part, en développant les droits du riverain, elle développe aussi son nationalisme. D'autre part, son efficacité est réelle mais elle n'est que partielle, la plus grande source de pollution étant d'origine tellurique (239). Sans doute met-on en place progressivement un dispositif concernant cette dernière. C'est ainsi qu'a été signée à Paris, le 4 juin 1974, une Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique. Mais, là encore, une conception globaliste serait meilleure.

Une protection véritablement efficace contre la pollution ne consisterait-elle pas, en effet, à reconnaître à une organisation internationale des pouvoirs très étendus pour en réglementer les différents aspects et en contrôler l'application sans égard au cloisonnement entre zones de juridiction nationale et zones libres ? Dans l'état actuel des choses, il s'agit — bien sûr — d'une vision utopique.

L'emploi de la force en mer

On a pu dénombrer de nombreuses utilisations des forces navales depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'en 1969 (240). Depuis lors, des combats ont eu lieu sur mer entre l'Inde et le Pakistan, Israël et l'Égypte, les forces navales américaines sont intervenues au Vietnam ; la Chine et le Vietnam du Sud se sont affrontés sur mer pour la possession des îles Pacarels, l'Iran s'est emparé d'îles situées dans le détroit d'Ormuz et d'autres incidents ont eu lieu sur mer.

L'emploi de la force sur mer (241) peut servir une hégémonie maritime négatrice de cette forme de multipolarisme que peut apporter le nationalisme maritime ; la tendance actuelle est cependant à un effacement des hégémonies maritimes.

L'affirmation du nationalisme maritime conduit toutefois à une transformation du rôle des forces navales.

(239) Cf. *Bulletin du CNEOX*, n° 88, p. 12.

(240) J. CABLE : *Gunboat diplomacy*, Londres, 1970.

(241) Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins étant exclus de cet examen en tant que véhicules navals de la balance globale de la dissuasion.

Hégémonie et nationalisme maritimes : bipolarité des forces et multipolarité des utilisations de la mer

L'hégémonie navale britannique du XIX^e siècle — unipolarité des forces — a servi à établir un ordre maritime mondial (liberté des mers), malgré une certaine multipolarité des utilisations des mers (pêche et transports).

Depuis 1945, l'unipolarité navale américaine, puis la bipolarité Etats-Unis-U.R.S.S., ne se sont pas traduites par une véritable hégémonie maritime, la multipolarité des utilisations s'étant confirmée.

Comment s'explique cette transformation, par rapport au XIX^e siècle, ces « incongruités du pouvoir dans la politique maritime » ? (242).

On peut avancer quelques explications :

- La supériorité navale américaine s'est trouvée bridée par la puissance militaire de l'Union soviétique — puissance nucléaire — dont les intérêts en matière maritime différaient sensiblement d'avec les intérêts américains jusque dans les années 1960. L'U.R.S.S. jusqu'à cette époque affichait des positions révisionnistes et prenait la tête des Etats désireux de modifier le droit international de la mer.
- Le rôle des organisations internationales tend à freiner l'utilisation ouverte de la force en même temps qu'il amplifie l'importance des Etats *déviant*s et affaiblit la domination normative des grandes puissances. Avant 1914, il était, par exemple, impensable qu'un Etat enclavé participât à une conférence sur le droit de la mer (243).
- Au XIX^e siècle, les intérêts de sécurité et les intérêts économiques maritimes de la Grande-Bretagne étaient convergents. Tel n'est pas le cas des Etats-Unis ni de l'U.R.S.S., qui l'une et l'autre, à des degrés et sur des plans divers, sont à la fois des puissances maritimes et des Etats côtiers.
- L'accès à la puissance navale, longtemps apanage des grandes puissances, se trouve maintenant facilité par l'apparition de missiles anti-surfaces qui peuvent être installés sur de petits bâtiments rapides. Peut-être assiste-t-on à l'émergence d'une multipolarité dans le domaine des forces navales ? Le nationalisme maritime va de pair avec le souci de posséder les *attributs maritimes* y compris ceux de la force sur mer. Plus de 35 Etats possèdent maintenant des missiles anti-surfaces (244).

(242) J.S. NYE : « Ocean rule making from a world politics perspective », dans *Perspectives on ocean policy*, op. cit. p. 235.

(243) Cf. SWARZTRAUBER : *The 3 mile limit of territorial seas*, Annapolis Naval Institute Press, 1972.

(244) Cf. supra, « Situation politique ».

o Enfin, l'ampleur de l'*enjeu maritime*, du point de vue stratégique, s'est quelque peu modifiée sous l'influence de différents facteurs (245) :

- la possibilité de porter la force au cœur du territoire ennemi à partir de bases terrestres. Les armes intercontinentales permettent à une puissance terrestre de pénétrer dans la dimension maritime. Une flotte de combat soviétique ou chinoise puissante peut apporter au pays dont elle porte le pavillon une plus grande souplesse tactique, elle ne pose pas le même défi de vie ou de mort que les flottes européennes ont pu, à certains moments, faire peser sur la Grande-Bretagne ;

- encore que des querelles « de bouton » subsistent, on tend de plus en plus à reconnaître que les possibilités aériennes, terrestres et navales sont plus complémentaires que concurrentes, dans certaines interventions au moins. Plus largement d'ailleurs, la différence terre-mer tend à s'atténuer par le développement de système de transports connectés : pont terrestre (Transsibérien) s'intercalant entre 2 trajets maritimes, taux de fret porte à porte, *conteneurisation*, etc. ;

- le développement de la technologie océanique permet d'accéder à de nouvelles ressources. La mer n'est plus un espace *neutre* de commerce et de communication, elle devient un espace additionnel de ressources au territoire national. Les problèmes d'eaux côtières pénètrent de plus en plus — et plus que ceux d'un horizon plus lointain — les politiques nationales.

Nationalisme maritime et transformation du rôle des forces navales

Renforcement du rôle des forces navales des États côtiers

Les utilisations de la mer plus nombreuses et plus conflictuelles, l'importance grandissante des considérations de sécurité, les réactions nationalistes qu'elles inspirent ou qui les provoquent, conduisent à un tel renforcement :

- conflits en matière de pêche qui vont parfois jusqu'à mort d'homme (246) ;
- conflits sur les délimitations des secteurs de juridiction nationale, surtout lorsqu'ils portent sur la possession de zones pétrolières : mer de Chine, mer Egée, mer du Nord, etc. ;
- o protection des frontières maritimes qui sont poussées vers le large et dont la surveillance requiert des moyens navals et aériens appropriés ;

(245) Cf. Linton WELLS : « The role of force in the ocean », dans *Perspectives on Ocean policy*, op. cit. p. 45.

(246) A la suite de l'extension des eaux territoriales vietnamiennes en 1974, des garde-côtes ouvrirent le feu provoquant la mort d'un pêcheur thaïlandais, cf. *The Nation*, 26 avril 1974.

◦ actes « terroristes » non revendiqués par un Etat. Les plates-formes de forage pétroliers paraissent particulièrement visées. Elles peuvent faire l'objet de sabotages par des éléments incontrôlés ou contrôlés, mais qui agiraient en tout cas en dehors de toute *investiture* officielle.

Toutes ces occasions de recours à la force ont une caractéristique commune : elles peuvent se situer dans une *période de paix* définie par l'absence d'hostilités générales conduites à un haut niveau d'intensité.

Amoindrissement du rôle des forces navales des grandes puissances

Deux facteurs contribuent à cet amoindrissement :

◦ La puissance relative des forces aéronavales des superpuissances a diminué par rapport aux moyens aériens des petits Etats.

Jusque dans les années 1960, aucun Etat africain ou asiatique même de moyenne importance, ne pouvait soutenir un combat aérien contre la puissance aéronavale américaine. Aujourd'hui, on a pu dire que la 6^e Flotte était devenue une petite force aérienne par rapport à celle de nombreux Etats riverains de la Méditerranée. Les porte-avions russes se trouvent dans une situation encore plus modeste.

◦ La puissance relative des forces navales des grandes puissances a diminué par rapport aux moyens navals des Etats côtiers.

Les navires légers et rapides équipés de missiles égalisent les forces dans les confrontations locales. Ce point a déjà été évoqué.

Le contexte nouveau de l'emploi des forces navales

Les forces navales ont une fonction politique (247) en plus de leurs capacités militaires ; en *temps de paix* (défini comme précédemment), elles permettent d'échapper aux contraintes et aux rigidités d'emploi des forces aériennes ou terrestres. Elles transportent avec elles un « poids psychologique d'influence, de décision et de crédibilité » et permettent d'introduire dans une situation donnée un élément d'incertitude qui accroît les options soit d'intimidation soit de recul (248).

(247) Cf. notamment conférence du chef d'Etat-Major de la Marine prononcée le 12 avril 1975 à l'Institut des hautes Etudes de la Défense nationale, *RDN*, octobre 1975, pp. 5 et suivantes.

(248) D.P. O' CONNELL : *The influence of law on sea power*, Manchester University Press, 1975, p. 4.

Elles se caractérisent, en particulier, par :

- leur flexibilité et leur mobilité ;
 - leur utilisation comme symboles autant que comme instruments du pouvoir.
- Un contexte nouveau entoure ces deux points.

o *L'érosion de la liberté des mers*

Elle est une conséquence directe des appropriations nationales en mer. Or, les forces navales au XIX^e siècle, ont servi l'ordre maritime fondé sur la liberté des mers. Et c'est par rapport à la liberté des mers que se définissent les mesures restrictives de celle-ci : embargo, blocus, quarantaine, etc., qui contribuent à la flexibilité d'emploi des forces navales et à l'élargissement de la gamme des mesures de contrainte *souple* qu'elles peuvent imposer sur un espace hors souveraineté.

Les flottes des grandes puissances maritimes appelées à intervenir sur toutes les mers du globe, voient maintenant leur mobilité menacée par la nationalisation de vastes espaces maritimes qui touche spécialement le passage à travers les détroits ou qui tend à soustraire aux incursions des Etats tiers certaines mers dont les riverains veulent faire des *zones de paix* ou des *mers fermées*.

La liberté de circulation sur les mers est ardemment défendue, à la 3^e Conférence sur le droit de la mer, par tous les Etats maritimes, Etats-Unis et U.R.S.S. notamment.

o *Symbolisme naval et nationalisme maritime*

Les forces navales sont perçues comme des symboles du fait même de leur présence en dehors du territoire national et de leur emploi en dehors des périodes de conflits ouverts. Leur efficacité dépend ainsi en grande partie de ce qu'ils représentent (249).

Le nationalisme maritime, dans la mesure — non exclusive — où il est le nationalisme d'Etats neufs, est très soucieux de ces apparences du pouvoir.

Mais apprécier les capacités et les intentions des forces navales, les menaces éventuelles qu'elles peuvent apporter, demande une connaissance technique que beaucoup de petits Etats ne possèdent pas. Les dirigeants des Etats littoraux font cette appréciation selon leurs propres capacités et « les possibilités de distorsion sont grandes » (250).

La conséquence est importante : le pouvoir symbolique d'un navire de guerre peut alors être perçu, et de plus en plus, non par rapport à la puissance

(249) Cf. Ed. LUTTWARK : « Visibility and viability » dans *The political uses of sea power*, The John Hopkins University Press, 1974, p. 39 et suivantes.

(250) Ed. LUTTWARK, *op. cit.*, p. 15.

navale à laquelle il appartient — appréciation difficile — mais par rapport à la puissance dans tous les domaines de l'Etat dont il porte le pavillon (251).

Le nationalisme maritime renvoie donc ici non pas aux seules composantes maritimes du pouvoir, mais à l'ensemble de ses composantes, et ce, par une sorte de vérité *intuitive* : les plus grandes puissances navales actuelles sont à la fois maritimes et continentales.



Force est de mesurer la profonde allergie des Etats (qui peut ainsi aller jusqu'à l'emploi de la force) à tout ce qui peut brider leur souveraineté. Toutefois, leur résolution de ne prendre en compte que leurs seuls intérêts nationaux ne cède-t-elle pas — au moins partiellement — devant la nécessité d'une approche concertée des problèmes océaniques ?

(251) Cf. Gerald J. GRAHAM : *The political of naval supremacy*, Cambridge University Press, 1967. Cet auteur s'éloigne de l'interprétation traditionnelle de la puissance navale britannique selon laquelle une seule frégate de Sa Majesté pouvait imposer la volonté du gouvernement britannique parce qu'elle était le signe tangible de toute la puissance navale du Royaume. Ce serait surtout, en fait, par l'habileté de la politique menée sur le continent, avec des moyens divers, en vue d'isoler les cibles de la puissance navale britannique, que les Etats continentaux étaient amenés à céder devant les démonstrations navales, fussent-elles celles d'une simple frégate. Ces démonstrations étaient insuffisantes dans tous les cas où cet isolement n'a pu être acquis.



CHAPITRE 2

Une difficile entente

A l'heure actuelle, il y a concertation. L'existence même de la 3^e Conférence le prouve. Par elle-même, l'idée de discussion globale portant sur les problèmes océaniques est intéressante, mais elle n'est pas foncièrement nouvelle : elle est surtout insuffisante. Il convient de savoir en effet si cette concertation est une apparence, figuration d'un théâtre d'ombres et d'illusions, ou si, au contraire, elle traduit une volonté plus engagée ? Les Etats sont-ils décidés à s'entendre et sur quoi ?

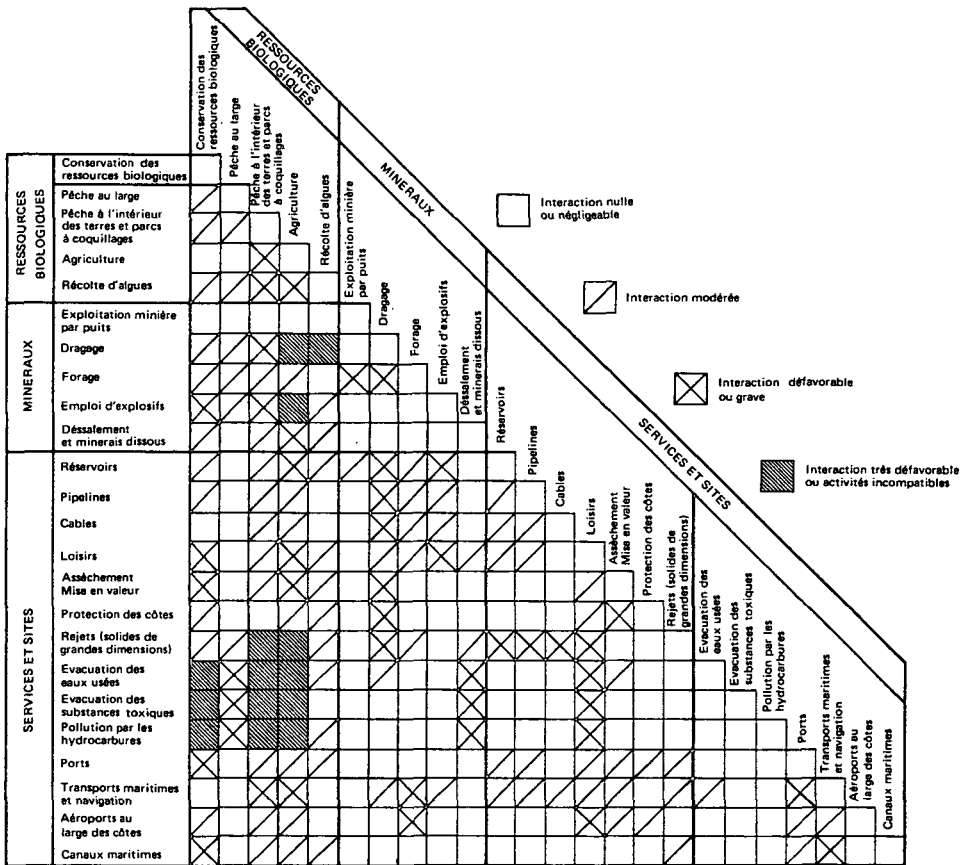
Cette entente devrait être facilitée par le phénomène de nécessaire solidarité. Mais, dans la dialectique nationalisme-interdépendance, les jeux sont faussés ou moins simples qu'il n'y paraît. La solidarité est de raison, elle est œuvre intellectuelle. Le nationalisme est immédiat, instinctif. Aujourd'hui, il traduit à la fois une attitude de superbe isolement et un profond scepticisme. Le nationalisme est malheureux, insatisfait. Il repose sur la croyance qu'il incarne la seule voie sûre permettant d'assurer la protection des intérêts particuliers. Face au manque de cohésion de la société internationale, l'ordre national est *sécurisant*, parce que proche, solide. Charles de Visscher a dénoncé la « carence des solidarités » dans l'ordre international (1). On pourrait ajouter que l'inter-

(1) Ch. de VISSCHER, *Théories et réalités en droit international public*, Pédone, Paris, p. 119.

Voir également W. WENGLER : *La crise de l'unité de l'ordre juridique international*, Mélanges Rousseau, Paris, Pédone, 1974, p. 329.

dépendance est d'autant plus faible que les questions à résoudre sont plus vitales.

FIGURE 21 — INTERACTIONS POSSIBLES ENTRE DES ACTIVITÉS VOISINES EN MER



Source : *Utilisation de la mer*, Nations Unies, Conseil économique et social, E/5120, 28 avril 1972, p.45.

La couleur de ce tableau pessimiste ne doit pas être forcée cependant. On assiste peu à peu à une prise de conscience sur ce thème de la solidarité. Appliqué aux problèmes de la mer, il bénéficie de facteurs favorables : l'unité physique du milieu, le caractère indivisible de certains problèmes dont les solutions doivent être œcuméniques, l'absence de carcan (comparable à celui qui peut exister dans d'autres domaines) imposé par les deux grandes puissances.

Cette solidarité a, toutefois, ses limites. Elle est résiduelle, d'abord. Elle est, en outre, fondée sur l'idée quelque peu desséchante de rationalisation. Elle se développe non pas tant au nom d'un idéal élevé de fraternité humaine, mais en raison du sentiment que, pour sa survie, la communauté internationale a besoin de gérer intelligemment et de concert entre ses parties composantes, ses ressources, comme de protéger son environnement.

Elle se heurte également aux difficultés de la convergence. Déjà, au plan national, la recherche du lieu géométrique des intérêts communs aux différentes activités qui se déroulent en mer et aux usages qui sont faits de celle-ci est particulièrement épineuse (cf. 1^{re} partie). La rencontre entre nations séparées par tant de motifs de confrontation multiplie les obstacles sur la voie d'un accord.

Cette rapide analyse théorique reste superficielle. De cette solidarité, voyons maintenant les éventuelles manifestations mais aussi la valeur (la portée) au plan régional et au plan mondial.

Les solidarités régionales : une incertaine réalité

Le régionalisme est un facteur important de la vie internationale (2). De ce phénomène, on a une perception intuitive, mais il est difficile d'en donner une définition précise et générale. La dimension est variable et le régionalisme peut d'ailleurs faire place à des ententes sous-régionales. On pourrait dire, cependant, qu'il se définit par deux éléments de base : un élément objectif dérivant à la fois du voisinage géographique et de l'unité de vues qui s'exprime sur certains problèmes, un élément subjectif se traduisant par une intention de rapprochement ou de regroupement (3).

Ces solidarités régionales sont, au départ, celles à la vigueur desquelles on peut croire. Leurs chances de réalisation tiennent à l'homogénéité du milieu dans lequel elles se développent (pays de niveau économique comparable, liés par la proximité géographique et l'histoire ainsi que par les similitudes dans les régimes politiques) et au caractère direct, naturel, tangible des intérêts qui en unissent les membres. Notons, de plus, que dans le domaine maritime, le phénomène est ancien. On sait qu'existent depuis longtemps des conventions régionales de pêche et qu'ont été quelquefois institutionnalisées des commissions chargées de régler les problèmes communs.

(2) Cf. *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, Société française de droit international (SFDI), Colloque de Bordeaux, Pédone, 1977.

(3) J.P. QUENEUDEC : *Tendances régionales dans le droit de la mer*, idem, p. 257.

La cohésion, pourtant, est loin d'être réalisée. La solidarité est impure et imparfaite.

o *Une solidarité impure*

Bien souvent, les tentatives régionales sont un effort de défense collective destiné à faire échapper à l'ordre mondial le règlement des problèmes. Elles sont aussi un essai pour justifier un particularisme : ainsi en a-t-il été de la détermination par les Etats latino-américains d'une doctrine touchant le droit de la mer. Parfois, d'ailleurs, derrière une unité de façade, l'action régionale masque plus ou moins les intérêts particuliers des Etats.

o *Une solidarité imparfaite*

Les forces centrifuges demeurent. Elles effritent ou déchirent le front commun quand il s'agit par exemple de la répartition d'une richesse. Dès lors, les appétits nationaux réapparaissent. L'imperfection de cette cohésion se révèle à un autre titre : en cristallisant des positions communes, elle réalise sans doute une certaine unité, mais elle accuse du même coup les divergences d'options, les particularismes et constitue de ce fait un facteur de tension accrue peu propice à la solution mondiale des problèmes.

En conséquence, les points marqués par la solidarité régionale sont relatifs. Quelques illustrations tenteront de le démontrer.

La protection contre la pollution

Le cadre régional peut constituer un *domaine privilégié d'action contre la pollution*. Cette affirmation est particulièrement vérifiée dans l'hypothèse de mers fermées où la coopération internationale des riverains s'impose. A la 3^e Conférence, certains pays souhaitaient voir défini un statut spécial qui y serait relatif. L'Iran, notamment, suggérait que « la préservation et la protection de l'environnement marin d'une mer fermée ou semi-fermée et la gestion de ses ressources soient confiées à la responsabilité des Etats côtiers » (4). Le texte de négociation composite prend ce vœu en considération en réservant sa 9^e partie à cette question et en prévoyant dans certains domaines, notamment en ce qui concerne la préservation du milieu marin, une coordination entre Etats riverains, avec ou non le soutien d'une organisation régionale appropriée (article 123). Dans sa 12^e partie, relative à la protection et préservation du milieu marin, le texte composite explicite également, en ces termes, l'idée de coopération dans son article 198 :

« Les Etats coopèrent à l'échelon mondial et, le cas échéant, à l'échelon régional, directement ou par l'intermédiaire d'organisations internationales compétentes, mondiales ou régionales, à la formulation et à l'élaboration sur le plan inter-

(4) A/Conf. 62/C. 2/L. 72.

national de règles, normes et pratiques et procédures recommandées conformes à la présente convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales. »

Ce sont précisément ces particularités qui expliquent la conclusion de *conventions régionales*.

Ainsi que nous l'avons déjà vu, lorsque la Convention de Londres du 29 décembre 1972 précise les règles de nature à prévenir le *dumping* au plan mondial, la Convention d'Oslo (15 février 1972) entreprend cette réglementation sur un plan régional (5). L'article 2 de ce dernier texte fixe la zone d'application qui couvre les régions des océans Atlantique et Arctique et de leurs mers secondaires qui s'étendent au nord du 36° degré de latitude nord et entre le 42° degré de longitude ouest et le 51° degré de longitude est, à l'exclusion de la mer Baltique, des Belts et de la Méditerranée. L'immersion est réglementée selon un système qui va, en fonction du caractère plus ou moins nocif des substances, de l'interdiction à la délivrance d'un permis général.

Or, il importe de remarquer que, par rapport au texte de Londres, la Convention d'Oslo est plus élaborée aussi bien dans les procédures d'application qu'elle organise que par la création d'une commission investie de larges pouvoirs qu'elle met en place. Elle prévoit, en outre, avec insistance une coopération entre ses membres pour l'harmonisation de leurs politiques, l'établissement de programmes complémentaires ou conjoints de recherche scientifique ou de surveillance continue de l'évolution et des effets des polluants, l'assistance à se prêter en cas d'accident de pollution provenant de l'immersion en mer.

Le moindre degré de réussite de la Convention de Londres par rapport à celle d'Oslo est, dans une large mesure, la conséquence directe et normale du passage du mondial au régional.

La spécificité de la Baltique explique également la conclusion de la Convention de Helsinki (22 mars 1974) pour la protection du milieu marin dans cette zone. La Baltique est une mer très particulière en raison de sa structure, de sa morphologie, de ses caractères hydrologiques. Mer aux détroits exigus (Petit Belt, Grand Belt, Oresund et Sund), de faible profondeur en général [moyenne de 65 m avec des minima de 9 et 12 m (6)], elle est tout spécialement vulnérable à la pollution (7). Le texte de Helsinki a une portée plus large que celui d'Oslo, dans la mesure où il ne limite pas ses effets à la seule immersion de déchets, mais envisage également d'autres sources de pollution (pollution tellurique ou pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond des mers et de son sous-sol, etc.). Les engagements soumis par les Etats

(5) Ces conventions sont toutes deux entrées en vigueur.

(6) Cf. *La Mer*, Encyclopédie Alpha.

(7) Dans son préambule, la Convention d'Helsinki insiste sur cette spécificité : « Ayant présentes à l'esprit les caractéristiques hydrographiques et écologiques exceptionnelles de la mer Baltique et le fait que ses ressources biologiques sont très sensibles aux modifications du milieu marin... »

sont nombreux et d'une grande portée, et la permanence de la réglementation est assurée par une commission aux attributions étendues (article 13).

Enfin, pour se limiter à ce dernier exemple, la Méditerranée, par son caractère très fermé, est non moins sensible que la Baltique au fléau de la pollution. Selon des experts, l'échouement d'un pétrolier de 200 000 tonnes y aurait des conséquences écologiques catastrophiques. Aussi, ne faut-il point s'étonner qu'une conférence réunissant les Etats côtiers (Barcelone, 2-16 février 1976) ait adopté plusieurs instruments juridiques : une convention-cadre comportant des engagements généraux visant les différents types de pollution ainsi que deux protocoles particuliers (l'un pour la prévention de la pollution par les opérations d'immersion, l'autre concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et les autres substances nocives en cas de situation critique). Place est faite à la conclusion ultérieure d'accords bilatéraux ou régionaux. L'importance du dispositif conventionnel et technique mis en œuvre est à souligner car elle prouve la communauté de préoccupations des différents Etats et l'intérêt puissant qui les lie.

Ainsi, dans un domaine bien déterminé, l'entente peut se réaliser au niveau régional : le danger commun, la spécificité et le caractère technique des problèmes à résoudre, le faible nombre des participants sont des gages de réussite.

Toutefois, *cette action régionale a ses limites* qui sont inhérentes aux règles d'application géographique restreinte. Si la zone couverte par la convention est protégée, ne peut-on craindre que les navires franchissent les frontières de cette zone pour se livrer au-delà aux activités prohibées ? Les Etats parties aux différentes conventions ont eu pleinement conscience de ce risque. Dans une formule prudente, la Convention d'Helsinki dispose :

« Les parties contractantes feront tout leur possible pour veiller à ce que l'application de la présente convention n'entraîne pas une augmentation de la pollution dans les zones marines situées en dehors de la zone de la mer Baltique » (article 3, § 2).

De son côté, dans son article 3, la Convention d'Oslo prescrit :

« Les parties contractantes conviennent de mettre en œuvre les mesures qu'elles auront adoptées de manière qu'il n'y ait pas détournement des opérations d'immersion de substances nocives vers des mers situées en dehors de la zone couverte par la présente convention. »

Ces dispositions sont indéniablement commandées par la sagesse, mais on voit mal les mesures précises qui permettront de mettre en œuvre ce principe.

Or, cette menace est d'autant plus importante qu'elle risque d'entraîner une détérioration plus grave des eaux maritimes en dehors de la zone visée, mais elle peut aussi réduire à néant ou du moins affaiblir le dispositif mis en place à l'intérieur même de la zone couverte : on l'a dit, le milieu marin est indivisible ; sous l'influence des courants, des vents, des marées, la pollution extérieure peut gagner la zone protégée. On mesure par là l'impact restreint d'actions spatialement limitées en matière de protection du milieu marin.

La zone économique régionale

La notion de zone économique régionale au sein de la 3^e Conférence

L'inégalité qui résulte pour certains Etats de l'absence de tout littoral maritime a été un sujet de préoccupation au plan mondial.

Avant la réunion de Genève de 1958, une conférence préliminaire d'Etats n'ayant pas d'accès direct à la mer s'était tenue du 10 au 14 février. Lors de la Conférence de Genève, une commission spéciale (5^e Commission) avait été constituée pour examiner la question du libre accès à la mer des Etats enclavés (8). Un certain nombre de projets y avaient été examinés ; notamment un texte très complet proposé par la Tchécoslovaquie mettait l'accent sur le *droit* dont devait bénéficier les Etats qui subissaient cette infirmité géographique. L'article premier de ce document était ainsi libellé :

« Le principe de la liberté de la haute mer garantissant à tous les Etats l'usage de la haute mer sur un pied d'égalité, principe universellement reconnu en droit international, implique pour tout Etat sans littoral (Etat enclavé) également le droit d'accéder librement à la haute mer » (9).

Les conventions issues de la Conférence ne proclament pourtant pas ce droit. La Convention sur la haute mer se borne à préciser dans son article 3, § 2 :

« Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur. »

En même temps, l'article 4 reconnaissait à tous les Etats, riverains ou non, le droit de faire naviguer en mer des navires arborant leur pavillon (10).

Cette position restrictive reflète le nationalisme des Etats côtiers qui préfèrent la négociation bilatérale à la formule d'un droit consacré au profit des pays sans littoral.

Sur un plan plus technique pourtant, la Convention de Barcelone (à laquelle était annexé un important statut) (11), avait admis dès le 20 avril 1921 la liberté de transit. Une convention relative aux communications de transit des Etats

(8) A/Conf. 13/C. 5/L. I.

(9) Texte complet dans Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, Documents officiels, vol. VII, 5^e Commission, p. 79.

Voir également le projet présenté par 19 pays, *Ibid.*, p. 84.

(10) H. THIERRY : « Les Etats privés de littoral maritime », *RGDIP*, 1958, p. 610.

(11) Le bénéfice de la Convention de Barcelone était réservé aux membres de la SDN ou aux Etats que le Conseil de l'Organisation inviterait à devenir parties. Sur la Convention de 1965, voir : D. KAEPPELER : « La Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral en date du 8 juillet 1965 », *AFDI*, 1967, p. 673.

Voir également C. PALAZZOLI : « De quelques développements du Droit des gens en matière d'accès à la mer des pays dépourvus de littoral », *RGDIP*, 1966, p. 667.

sans littoral, du 8 juillet 1965, en a, plus récemment, étendu l'application aux Etats nouveaux, en limitant cependant son champ de réglementation au transit entre Etats sans littoral et ports maritimes.

Depuis lors, les problèmes soulevés par les Etats sans littoral n'ont pas cessé de retenir l'attention des différentes instances internationales. C'est ainsi que la 2^e Conférence de la CNUCED a pris, en 1968, la Résolution 11 (II) sur cette question, et que le Conseil du commerce et du développement a adopté, le 17 mai 1969, une déclaration prévoyant l'adoption de mesures spéciales en faveur des pays en voie de développement sans littoral, dans le cadre de la contribution de la CNUCED à la Stratégie internationale du développement. A son tour, par la Résolution 2 569 (XXIV) du 13 décembre 1969, l'Assemblée générale des Nations unies envisageait des « mesures spéciales en faveur des pays en voie de développement sans littoral ».

La perspective particulière dans laquelle le problème des pays sans littoral était étudié a fait l'objet d'une considérable extension au sein du Comité des fonds marins et de la 3^e Conférence sur le droit de la mer. A la notion d'Etat sans littoral s'est substituée celle plus large de pays géographiquement désavantagés (12), que ceux-ci soient industrialisés ou en voie de développement. De plus, si le droit de libre accès à la mer pour les personnes et les marchandises a continué à être réclamé avec force (13), l'effort s'est principalement porté sur l'exploitation des océans (14) et la participation à celle-ci des pays enclavés. Un projet présenté par la Bolivie et le Paraguay (15) suggère la création de zones économiques régionales dans lesquelles tous les Etats côtiers ou non seraient habilités à « jouir de l'usage et des bénéfices de toutes les matières renouvelables ou non-renouvelables avec égalité de droits et d'obligations » (16).

Le texte de négociation, dans sa dernière version (1977), fait une place à ces revendications. D'une part, la 10^e partie consacre en ces termes le droit d'accès des pays sans littoral (article 125, § 1) :

« Les Etats sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer pour exercer les droits prévus dans la présente convention, y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité. A cette fin, les Etats sans littoral jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des Etats de transit par tous les moyens de transport. »

Mais, cette reconnaissance étant faite, les paragraphes 2 et 3 du même article

(12) On sait qu'un groupe de pays géographiquement désavantagés a été constitué, qui englobe les Etats sans littoral et ceux dont les côtes sont exigües ou le plateau continental enclavé etc.

(13) A/Conf. 62/C. 2/L. 48.

(14) Voir le rapport du Secrétaire général des Nations unies : « *Etude de la question du libre accès à la mer des pays sans littoral et des problèmes particuliers qui se posent à ces pays en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale* », A/AC. 138/37.

(15) A/Conf. 62/C. 2/L. 65.

(16) Voir de même le projet présenté par l'Afghanistan et 20 autres Etats, A/Conf. 62/C. 2/L. 39.

en assignent les limites, en subordonnant les modalités de ce transit et ses conditions à la conclusion d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux.

D'autre part et essentiellement, l'article 69 expose les droits des Etats sans littoral à l'exploitation de la zone économique exclusive :

- « 1. Les Etats sans littoral ont le droit de participer sur une base équitable à l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives des Etats côtiers limitrophes, compte tenu des facteurs économiques et géographiques pertinents de tous les Etats intéressés. Les conditions et modalités de cette participation sont déterminées par les Etats intéressés par voie d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux. Toutefois, les Etats développés sans littoral ne sont autorisés à exercer leurs droits qu'à l'intérieur des zones économiques exclusives des Etats côtiers développés voisins » (17).

Un certain nombre d'observations relatives à cette disposition méritent d'être présentées :

⊙ La notion de zone économique régionale ne bénéficie pas d'une consécration. La formule, suggérée par de nombreux pays sans littoral, n'est pas utilisée — à dessein, semble-t-il. Elle serait d'ailleurs en contradiction avec l'expression de zone économique *exclusive* qui, elle, est retenue.

Il ne s'agit pas, du reste — et les expressions utilisées sont lourdes de signification — de faire participer les Etats sans littoral à l'exploitation sur un pied d'égalité mais simplement « sur une base équitable », en tenant compte « des facteurs géographiques et économiques pertinents » des Etats intéressés.

⊙ La fixation du contenu des droits éventuels répond à une conception restrictive. Seule est envisagée une participation des Etats sans littoral à l'exploitation des ressources biologiques : c'est donc seulement un droit de pêche qui leur est reconnu, à l'exclusion d'une participation à l'exploration et à l'exploitation des ressources minérales. Le paragraphe 2 de l'article 69 limite encore ce droit en réservant aux riverains les pouvoirs en matière de conservation et de fixation du montant des captures.

La conception égalitaire qui dominait la notion de zone économique régionale est, par conséquent, rejetée.

⊙ Là encore, comme en matière d'accès à la mer, les conditions et les modalités d'exercice du droit des pays sans littoral ne sont pas déterminées par la convention elle-même mais devront faire l'objet d'accords particuliers. On peut penser que, s'ils interviennent, ils accentueront le caractère inégalitaire dans la mesure où ils placeront l'Etat côtier dans une position dominante (18).

(17) Voir aussi le projet américain, A/Conf. 62/C. 2/L. 47 article 15.

(18) Il conviendrait aussi de tenir compte de l'état des relations entre pays intéressés. Pour ne prendre qu'un exemple, les rapports entre la Bolivie et le Chili ont été très mauvais de 1962 à 1975 (cf. *RGDIP*, 1962, p. 585 et *RGDIP*, 1975, p. 1105). Même si à l'heure actuelle des négociations tripartites sont en cours (Bolivie, Chili, Pérou) afin de faciliter à la Bolivie l'accès à la mer (cf. *RGDIP*, 1976, p. 577), on pourrait craindre que la possibilité pour celle-ci d'exercer un droit de pêche dans la zone économique chilienne ne soit difficile à mettre en œuvre par un accord entre les deux Etats.

○ On pourrait enfin remarquer qu'à s'en tenir à ce texte, une notable disproportion apparaîtra au plan mondial entre ceux des Etats côtiers qui ont des voisins enclavés susceptibles de participer à un partage des richesses biologiques et ceux qui échapperont à cette servitude.

Pour se limiter à quelques exemples, relève de la première catégorie le Zaïre dont le cas a déjà été cité. De même, l'URSS a trois pays contigus dépourvus de littoral : Afghanistan, Mongolie, Tchécoslovaquie. En revanche, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Indonésie, le Canada jouissent d'une exclusivité complète, aucun Etat enclavé ne pouvant prétendre au partage.

Si l'on envisage maintenant le problème du point de vue des Etats sans littoral, faute de dispositions précises dans le texte officiel, la même inégalité apparaît. Ainsi, l'Etat ougandais pourrait exercer son droit de pêche à la fois dans les zones économiques du Kenya, de la Tanzanie et du Zaïre. Le Mali pourrait avoir accès à la Méditerranée (par l'intermédiaire de l'Algérie) et à l'Atlantique (par l'intermédiaire de plusieurs Etats de l'Ouest africain). Cette possibilité de pêche resterait lettre morte, au contraire, pour le Liechtenstein, exclusivement entouré d'Etats enclavés.

Quoi qu'il en soit du caractère particulier de ce dernier aspect, il est incontestable que le malthusianisme et le nationalisme de l'Etat riverain ont trouvé, à travers ce texte, non définitif certes, de sérieux motifs de satisfaction.

La zone de pêche de la Communauté économique européenne

Bien qu'il ne s'agisse pas pour l'instant de la création d'une zone économique régionale, il est intéressant de souligner le relatif succès enregistré par les Communautés européennes.

Un pas important vers la constitution d'une *mer européenne commune* a été franchi avec la décision du Conseil des ministres (3 novembre 1976) (19), stipulant la mise en œuvre au 1^{er} janvier 1977 d'une zone communautaire de pêche s'étendant jusqu'à 200 milles dans la mer du Nord et dans l'Atlantique Nord.

Depuis quelques années, les problèmes de la mer constituent un sujet d'attention pour les autorités de Bruxelles (20). La pêche, plus particulièrement, a été le thème de débats brûlants au moment de l'adoption du Règlement 2 141/170 du 20 octobre 1970 portant « établissement d'une politique

(19) Cf. M. BYWATER : « La mer européenne : patrimoine communautaire ou ressources côtières ? », *Revue du Marché Commun*, 1976, p. 487 et E. PEYROUX, *Revue trimestrielle de droit européen*, 1977, p. 53.

(20) Cf. VAN DER MENSBRUGGHE : « La mer et les Communautés européennes », *RBDI*, 1968, p. 87.

commune des structures dans le secteur de la pêche » (21), et plus encore lors de l'admission des nouveaux Etats membres (22). A partir de 1974, la Commission a étudié les conséquences entraînées par la progressive institution au sein de la 3^e Conférence de la notion de zone économique exclusive et a envisagé les différentes solutions qui pouvaient être proposées au plan communautaire.

Pendant leurs terrains de pêche extérieurs (sauf accords particuliers à conclure dans des conditions sans doute difficiles avec des Etats tiers) les pays membres du Marché commun devaient essayer de trouver une compensation à travers l'extension à 200 milles de la zone communautaire.

Négociée laborieusement, l'instauration de la zone de pêche européenne constitue cependant une acquisition de la Communauté, dans la mesure où elle réalise une entente. Elle traduit également la formation d'une nouvelle compétence en matière de gestions des stocks et de conduite des relations extérieures en ce domaine.

Il appartient désormais au Conseil, sur proposition de la Commission, de prendre des mesures de conservation. Celles-ci s'imposent de façon d'autant plus impérieuse que la zone européenne des 200 milles est intensivement exploitée et que, s'il n'y est pas pris garde, certaines espèces risquent d'en disparaître. A ce titre, les quotas de capture doivent être fixés (23).

Des résultats favorables peuvent être attendus de cette intervention communautaire. Ainsi que l'observe M. Joseph Martray dans son rapport au Conseil économique et social :

« On peut affirmer que la communautarisation des eaux, avec gestion rationnelle par la CEE et l'amélioration biologique offrirait une perspective dynamique à la pêche européenne, donc française » (24).

Parallèlement, les instances de la Communauté économique européenne mènent des négociations avec des Etats tiers. Des accords ont déjà été signés, l'un avec les Etats-Unis (15 février 1977) concernant les activités de pêche des

(21) Ce Règlement abrogé a été remplacé par celui du 19 janvier 1976 (*Journal officiel des Communautés européennes, JOCE*), 28 janvier 1976, n° L 20/19.

Voir à ce sujet M. BROUIN : « Le Règlement du Conseil de la CEE sur les pêcheries », *Cahiers de Droit Européen*, 1973, p. 20 ; E. PEYROUX : « Problèmes juridiques de la pêche dans le Marché commun », *Revue trimestrielle de droit européen*, 1973, p. 46 et D. VIGNES : « Les Communautés européennes et le droit de la mer », *Revue du Marché commun*, 1973, p. 84.

(22) D. VIGNES, op. cit., p. 92.

Voir également, O. QUENTIN : « La politique commune de la pêche depuis l'adhésion », *Revue du Marché commun*, 1974, p. 68.

(23) Sur les mesures internes de conservation des ressources, *JOCE*, L. 48 du 19 février 1977.

Sur les quotas de captures autorisées pour certains pays tiers, voir *JOCE* du 25 février 1977 L. 53.

(24) Cf. Conseil économique et social, « L'avenir des pêches maritimes françaises », séances des 9 et 10 mars 1976, *Avis et rapports du Conseil économique et social, JO*, 16 juin 1976, p. 668.

membres de la Communauté au large du littoral américain (25), un autre, intérimaire, avec l'URSS permettant aux flottes soviétiques, dans des limites qui ont été évoquées plus haut, de pêcher dans les eaux communautaires (26). D'autres, enfin, avec la Suède et les îles Féroë (27). Des pourparlers sont en cours avec la Pologne, la République démocratique allemande, l'Espagne et le Portugal.

C'est moins sur le plan externe qu'entre Etats membres que les difficultés surgissent. En effet, l'aménagement intérieur de la zone communautaire divise les Neuf. Doit-on admettre pour chacun la possibilité d'envoyer ses pêcheurs nationaux jusqu'aux plages de ses partenaires ou reconnaître au contraire l'existence d'une zone nationale réservée ? Cette exception à la complète fédéralisation des eaux est déjà prévue à l'article 100 de l'Acte d'adhésion dans la limite de 6 milles à compter des lignes de base, sauf « aux navires dont l'activité de pêche s'exerce traditionnellement dans ces eaux ». Elle n'est pas, toutefois, définitive mais établie jusqu'au 31 décembre 1982. Mais, au moment de l'extension à 200 milles de la zone de pêche, certains Etats ont réclamé des zones exclusives propres : l'Irlande notamment, qui se livre essentiellement à la pêche côtière et possède la plus petite flottille de la Communauté (28), revendiquait un domaine réservé de 50 milles. Les pêcheurs anglais réclamaient même une zone exclusive de 100 milles.

Pour résoudre cet irritant problème, la Commission reprend, le 22 septembre 1976, l'esprit des dérogations inscrites dans l'Acte d'adhésion en élargissant les limites de la zone réservée : celle-ci s'étendrait à 12 milles tandis que les droits historiques de pêche seraient confirmés à l'intérieur de cet espace. Cette solution n'agrée pas à l'Irlande qui demande la fixation de règles particulières la concernant, faute de quoi elle prendra des mesures unilatérales. Un compromis n'a pas encore été trouvé (29).

En dépit des difficultés actuelles qui ont été évoquées, une entente dans un domaine particulier de la pêche a pu être réalisée. Elle est sans doute la résultante d'une certaine dynamique européenne et du caractère relativement intégré des Communautés.

Il reste pourtant difficile, à travers les illustrations qui ont été données de tirer des enseignements sur la puissance des solidarités régionales en matière maritime. De trop nombreux facteurs entrent en ligne de compte pour expliquer leur succès ou leur échec : importance de l'enjeu, état des relations entre les pays

(25) *Communauté européenne Informations*, n° 80, mars 1977, p. 14.

(26) *Idem*.

(27) *Communauté européenne Informations*, n° 81, avril 1977, p. II.

(28) L'Irlande ne possédait en 1975 que 20 navires d'un tonnage total de 2 287 tonnes. Cf. M. BYWATER, *op. cit.*, p. 488.

(29) *Communauté européenne Informations*, n° 81, avril 1977, p. 11.

De son côté, la Grande-Bretagne parle maintenant de zone préférentielle de pêche de 50 milles et non plus de zone exclusive. Cf. *Le Monde*, 29 juin 1977.

concernés, particularités géographiques ou économiques, caractère ponctuel ou ambitieux de l'accord recherché, etc. La seule leçon qui pourrait être tirée — encore doit-elle être avancée avec beaucoup de prudence — serait la suivante : si des solutions peuvent être apportées aux problèmes océaniques spécifiques à une région dans le cadre régional donné, en revanche, le règlement général de ces problèmes achoppe quand il est entrepris abstraitement sur un plan mondial.

La solidarité mondiale : un faux-semblant ?

Le passage de la sphère régionale à la sphère mondiale présuppose logiquement une perte de substance de la solidarité. L'analyse révèle tout le bien-fondé de cette affirmation en matière océanique.

La solidarité implique de la part de toutes les parties prenantes la conscience d'intérêts interdépendants dont la gestion et la protection doivent être assurées en commun, à des fins d'intérêt public.

Apparemment, la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, qui est le plus formidable forum jamais organisé, rassemblant tous les Etats petits et grands, riverains ou enclavés, riches ou pauvres, semble répondre à cet objectif.

Les conditions de forme tenant au caractère universel de la participation sont donc incontestablement réunies. Toutefois, l'écart est grand entre les grandioses ambitions initiales et les égoïsmes nationaux qui se sont donnés libre cours au fil des années. La sincérité des professions d'intentions est sérieusement tempérée par les réalités objectives. L'esprit qui anime cette réunion est moins celui de l'intérêt général que celui de la recherche du plus grand profit particulier. Sans doute existe-t-il entre les Etats des convergences sectorielles et éphémères, mais pas d'entente profonde, durable et surtout collective. La forme et le fond sont, en ce domaine, en profonde dissonance.

Est-ce à dire que la Conférence n'aboutira pas ? Elle parviendra peut-être à un accord global. Mais selon toute vraisemblance, ce sera beaucoup plus un accord qui reflètera un compromis entre les prétentions nationalistes respectives qu'un texte exprimant la solidarité. En même temps, si cet accord se réalise, il constituera un sérieux échec aux thèses de la doctrine fonctionnaliste (30).

(30) Cf. D. MITRANY : *A working peace system*, Londres, 1943 et J.P. SEWELL : *Functionalism and World politics*, Princeton University Press, 1966. Voir aussi l'exposé et la critique de la doctrine fonctionnaliste, M. VIRALLY : *L'Organisation mondiale*, Armand Colin, 1972, p. 335 et suivantes.

La solidarité mondiale dans le domaine maritime est celle du faux-semblant. C'est cette tentative de démonstration qui va être faite maintenant à travers l'analyse des tensions constantes entre nationalisme et solidarité.

L'érosion de la haute mer

Le phénomène d'érosion se traduit à la fois par une réduction géographique des espaces libres et par la limitation des droits afférents à la liberté qui les caractérisent.

Réduction géographique de la haute mer

L'idée de solidarité mondiale entendue au sens de poursuite de l'intérêt commun s'accommode mal des appropriations démesurées réalisées depuis quelques années et que la 3^e Conférence paraît avaliser. La présentation consistant à faire apparaître l'Etat comme investi, dans ces zones acquises, d'un double glaive, le glaive temporel national et le glaive spirituel de l'autorité régulatrice intervenant au nom de tous, est habile, ambiguë et déconcertante. Elle ne doit pas néanmoins abuser et maquiller la réalité.

Il y a, à l'heure actuelle, — on le sait — un démantèlement des mers. La haute mer qui, à l'exception d'une mince frange littorale, représentait, jusqu'à une date récente, la quasi totalité des eaux maritimes rétrécit comme une peau de chagrin. Que ceci s'effectue par le recours anarchique à l'unilatéralisme ou par la voie plus respectable (et moins susceptible de complications conflictuelles) de la concertation au sein de la 3^e Conférence, ne modifie pas le caractère évident de ce phénomène de partition.

« On entend par *haute mer* toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat ». En procédant ainsi à une délimitation négative, en fixant l'attention sur la priorité à reconnaître aux souverainetés, la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (article premier) préfigurait les emprises ultérieures en même temps qu'elle y prédisposait (31).

La 7^e partie du texte de négociation (1977) relative à la haute mer utilise dans son article 86 la même approche négative :

(31) A ce propos, le Professeur CHARLIER écrit : « Cette convention aurait gagné à se présenter hardiment, non pas par une concession aux vues anciennes, comme le statut d'une partie de l'espace marin localisée dans la cartographie des souverainetés, mais comme le code des activités et intérêts liés à la mer et de ses fonctions dans la vie des hommes, formant donc un droit commun de la mer, valable partout où il y a mer, et auquel le régime spécial de certaines portions, proches des côtes, n'apporterait que des exceptions limitées », dans « Résultats et enseignements des Conférences du droit de la mer », *AFDI*, 1960, p. 68.

« Les dispositions de la présente partie sont applicables à toutes les parties de la mer qui n'appartiennent pas à la zone économique exclusive, à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat, ni aux eaux archipélagiques d'un Etat archipel. »

Cette définition indirecte, concevable en 1958 faute d'une fixation précise de la mer territoriale, choque davantage aujourd'hui. Si l'on considère la haute mer en tant que zone résiduelle, les tendances nationalistes sont valorisées.

L'accaparement spatial par les Etats côtiers a déjà été longuement évoqué. Rappelons simplement que la fixation à 200 milles des limites de la zone économique, la possibilité d'étendre, dans certains cas, au-delà de cette barrière, le plateau continental, le statut privilégié dont bénéficient les Etats archipélagiques pour la délimitation de leurs eaux, les propositions faites concernant un éventuel intérêt spécial sur les pêcheries après la zone économique constituent autant de facteurs contribuant à l'amenuisement de la haute mer (32). Il convient d'y ajouter le découpage horizontal de celle-ci qui risque de s'opérer dans l'avenir : l'intervention d'un organisme international chargé de gérer les fonds marins au-delà des limites de juridiction nationale ne devrait pas avoir d'incidence de principe sur les eaux surjacentes en modifiant le statut de celles-ci, mais les espaces libres n'échapperaient plus aussi complètement que par le passé à l'existence d'une autorité et des interférences sont à prévoir.

Limitation des droits afférents à la liberté

Le régime de la haute mer est résumé dans le principe de liberté. Ce principe général se décompose en un certain nombre de libertés particulières qui se sont développées au cours des siècles et dont la Convention de Genève de 1958 ne donne pas une liste complète. Le texte se contente, en effet, d'indiquer (article 2, § 1) :

« Elle (la liberté de la haute mer) comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1) la liberté de la navigation ;
- 2) la liberté de la pêche ;
- 3) la liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins ;
- 4) la liberté de la survoler »,

mais il admet parallèlement « les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international ».

Le processus de détermination du contenu de la liberté par l'article 87, § 1 du texte de négociation composite obéit au même esprit :

(32) Cf. R.J. DUPUY : « Droit de la mer ou droits sur la mer », in « Le nouveau Droit de la mer (après Caracas, Genève, avant New York) », n° spécial de la Revue iranienne des relations internationales, n° 5-6 (1975-1976), p. 29.

« La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent la présente convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

- a) la liberté de la navigation ;
- b) la liberté de survol ;
- c) la liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins, sous réserve des dispositions de la 6^e partie ;
- d) la liberté d'y placer des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve des dispositions de la 6^e partie ;
- e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2 ;
- f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des dispositions des 6^e et 12^e parties. »

L'adverbe *notamment* implique, en effet, que la liberté de la haute mer peut comprendre d'autres aspects non mentionnés dans la liste établie. Celle-ci est plus complète, mais en même temps plus restrictive dans sa formulation que celle de 1958. Elle tente de concilier les libertés avec les droits que possèdent les Etats sur leur plateau continental (en ce qui concerne les câbles, les îles artificielles, la recherche scientifique...) ou de réserver les nécessités de gestion et de conservation des ressources biologiques de la haute mer (articles 116 à 120). Ainsi seule la navigation dans les eaux et leur survol sont reconnus sans restriction. De surcroît, ainsi que le précise l'article 87, § 2 in fine, la conciliation doit également s'opérer entre la liberté de la haute mer et les activités qui sont conduites dans la zone internationale : on découvre ici une des limitations prévisibles, évoquées plus haut, de la liberté résultant d'une éventuelle exploitation des fonds des mers.

En outre, dans son article 2 dernier alinéa, la Convention de 1958 disposait :

« Ces libertés sont... exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats. »

Dans des termes à peine différents, l'article 87, § 2 dispose :

« Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que la haute mer présente pour les autres Etats et en tenant dûment compte également des droits reconnus aux termes de la présente convention en ce qui concerne les activités menées dans la zone internationale. »

Dans les deux cas, le caractère non absolu de la liberté est souligné. Cette relativité doit être entendue dans un double sens : il convient en effet, à la fois de ne pas gêner les autres Etats et de résoudre raisonnablement les conflits d'usages qui peuvent survenir.

Transposition à la haute mer d'une formule fameuse, cette *utilisation raisonnable* à laquelle les Etats sont conviés n'a pas fait l'objet d'un respect scrupuleux. Il ne peut être question ici de faire un tour complet des atteintes qui y ont été portées, mais de fournir quelques illustrations.

La norme d'utilisation raisonnable n'a pas été observée, en premier lieu, par les navires qui se livrent en pleine mer à des actes volontaires de pollution

(par exemple : dégazage ou déballastage) (33) hautement préjudiciables à l'exploitation des richesses biologiques. Malgré les engagements pris dans les articles 24 et 25 de la Convention sur la haute mer de 1958 (34), les Etats ont marqué pendant un temps, du moins, une certaine indifférence à user des pouvoirs qu'ils tirent de la loi du pavillon pour surveiller et réprimer ces opérations. Là encore, d'ailleurs, le caractère indivisible des mers apparaît à l'évidence malgré les barrières juridiques qui sont dressées : l'acte de pollution quelle que soit son origine (pollution tellurique, à partir de plates-formes de forage, sur le plateau continental...) risque de gagner la haute mer et d'avoir des répercussions sur la qualité des eaux internationales. C'est ce facteur qui, au premier chef, devrait dicter une réglementation globale.

En second lieu, et essentiellement, le principe de liberté de la haute mer et de l'utilisation raisonnable de celle-ci a été fréquemment transgressé par les Etats. En temps de paix, la loi du pavillon a fait l'objet de nombreuses atteintes (35). A titre d'exemple, sans remonter aux anciennes affaires de la *Caroline* ou du *Virginus*, rappelons les mesures de contrôle prises par la France en pleine mer contre des navires étrangers (36). La conduite des affaires militaires en Algérie a été notamment l'occasion pour les autorités françaises de procéder à de multiples mesures d'arrondissement ou de déroutement de navires de commerce étrangers soupçonnés d'assurer le ravitaillement en armes du FLN : les épisodes du *Slovenija* ou du cargo italien *Duizar*, les plus connus (37),

(33) Cf. Y. MORIN : *La pollution des mers au regard du droit international*, Colloque sur « La protection de l'environnement et le droit international », Académie de droit international de La Haye, Sijthoff Leiden, 1975, p. 239 (et plus particulièrement p. 294).

(34) - Article 24 de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 :

« Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière. »

- Article 25 :

« 1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radioactifs ou d'autres agents nocifs. »

(35) Nous réservons ici les cas particuliers de piraterie, de poursuite ou de traite d'esclaves prévus par les instruments juridiques internationaux (Convention sur la haute mer de 1958 : articles 13 à 21 et 23 — Texte de négociation composite : articles 99 à 107 et 111) qui font exception à l'application de la loi du pavillon.

(36) Cf. J. BERNIGAUD : « *Les mesures de contrôle de la navigation prises par la France depuis 1946* », Lyon, Imprimerie Bosc, 1963.

(37) Cf. L. LUCCHINI : « Un aspect des mesures de surveillance maritime au cours des opérations d'Algérie », *AFDI*, 1962, p. 920 et « Actes de contrainte exercés par la France en haute mer au cours des opérations en Algérie », *AFDI*, 1966, p. 805.

Voir également Conseil d'Etat, Société Ignazio Messina et C^{ie}, 30 mars 1966, Conclusions ; N. QUESTIAUX, *Revue du droit public et de la science politique*, RDP, 1966, p. 789 et M. WALINE, *RDP*, 1967, p. 143 ; J. TOUSCOZ : « Etude de la jurisprudence interne française sur les aspects internationaux de l'affaire d'Algérie », *AFDI*, 1963, p. 953.

s'inscrivent dans une longue liste (2 000 environ) d'interventions de ce genre. Pour s'en tenir toujours à un passé récent, les États-Unis ont adopté au cours de la crise aiguë de Cuba en 1962 des mesures de contrôle naval et de surveillance aérienne dénommées mesures « de quarantaine » par le Président américain (38). Que tous ces actes de contrôle ou de coercition soient ou non justifiés, au regard des notions de légitime défense ou d'autoprotection, il n'en reste pas moins qu'ils troublent l'utilisation normale et paisible de la haute mer. De même que la troublent encore, en dehors de cas d'hostilités importantes et évidentes, les opérations des forces navales. Certaines études ont identifié, entre 1945 et 1969, 82 occasions d'engagement limité de ce type (39).

De plus, certains usages qui ont été faits de la mer ont partiellement porté atteinte aux *intérêts des navigateurs*. Sur un plan militaire, la création de zones d'interdiction provisoire de navigation lors d'essais nucléaires ou l'installation permanente de dispositifs stratégiques (par exemple, *les tours du Texas*, ces îles artificielles échelonnées sur 2 500 km de la côte atlantique, destinées à prévenir une attaque atomique contre les États-Unis) entravent plus ou moins la circulation maritime. Il en va de même d'un point de vue civil : c'est ainsi que la Convention de 1958 sur le plateau continental (article 5, § 2) reconnaît à l'État riverain le « droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles, d'établir des zones de sécurité autour de ces installations ou dispositifs et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à leur protection » (40).

L'article 5, § 1 rappelle que ces constructions ne doivent pas « gêner de manière injustifiable » les conditions d'exercice normal des autres activités (navigation, conservation des ressources biologiques, recherches océanographiques fondamentales...), mais cette disposition ne définit pas ce qui doit être entendu par « gêne injustifiable », expression ambiguë et inquiétante s'il en est, du moins en ce qui concerne ses limites.

Construites aujourd'hui au-dessus du plateau continental, ces installations et les zones de sécurité qui les entourent, le seront demain à l'intérieur du secteur des 200 milles de la zone économique exclusive. Le texte de négociation comporte à ce sujet un article 60 qui les régleme[n]te longuement. Il est intéressant de remarquer que cette disposition ne reprend pas la formulation circonspecte de l'article 5, § 1 ci-dessus mentionné. Bien au contraire, le § 6 précise :

« Tous les navires doivent respecter ces zones de sécurité et se conformer aux normes internationales généralement acceptées concernant la navigation au

(38) Cf. *RGDIP*, 1963, p. 144 ; M. VIRALLY : « A propos de l'affaire de Cuba : "Diplomatie tranquille" et crises internationales », *AFDI*, 1962, p. 457 ; M. SEMIDEI : « La crise cubaine », *Revue française de science politique (RFSP)*, 1965, p. 1153.

(39) Cf. L. MARTIN dans *Perspectives on ocean policy*, p. 34.

(40) L'article 5, § 3 ajoute que ces zones de protection peuvent avoir un rayon de 500 mètres autour des installations.

voisinage des îles artificielles, installations et dispositifs et des zones de sécurité » (41).

Ainsi, l'esprit a changé : il appartient à la navigation de se plier aux exigences de l'exploitation.

La zone économique exclusive risque, toutefois, de ne plus faire partie de la haute mer. Mais dans les espaces qui resteront soumis au régime de la liberté, la future mise en valeur du fond des mers limitera alors l'exercice de la navigation. Le texte de négociation composite dans son article 147, § 1 pose le principe suivant lequel :

« Les activités menées dans la zone le sont en tenant raisonnablement compte des autres activités entreprises dans le milieu marin » (42).

Là encore, des installations seront nécessaires, l'article 147, § 2 prévoit leur existence. La navigation ne trouvera pas son compte dans le futur de tous ces obstacles dont les espaces maritimes seront hérissés.

Cette revue brève et incomplète pourrait amener à conclure au caractère résolument obsolète du régime de liberté des mers. Un tel jugement paraît cependant excessif. La liberté a incontestablement perdu le caractère de dogme intangible qu'elle avait auparavant. Elle n'est surtout plus conçue comme devant servir les intérêts prééminents d'une seule activité : la navigation. La multiplication des usages faits des océans a opéré un reclassement. A l'heure actuelle, la liberté s'exprime à travers la diversification mais aussi la conciliation de ces différentes utilisations... Le droit de la mer a cessé d'être un simple *droit du mouvement* ; néanmoins, les préoccupations visant à assurer des communications libres demeurent particulièrement vivaces. La dénomination du classique traité *d'amitié, de commerce et de navigation* conserve une signification symbolique. Les débats à la 3^e Conférence ont amplement prouvé que les Etats, un grand nombre d'entre eux du moins, considéraient cette nécessité comme impérative : la circulation et le survol libre doivent être le régime applicable dans la zone économique exclusive, en haute mer, et dans tous les détroits. Prêts au compromis et même à l'abandon sur d'autres points, les puissances maritimes traditionnelles, mais d'autres pays également, sont intransigeants sur celui-là.

(41) En vertu du § 5 de l'article 60, ces zones de sécurité ne peuvent, comme par le passé, avoir un rayon de plus de 500 mètres « sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou sauf recommandation des organisations internationales appropriées ».

(42) Par un étrange parallélisme, l'article 87, § 2 dispose, dans une formule inverse que chaque Etat doit tenir compte « des droits reconnus... en ce qui concerne les activités menées dans la zone ».

De la velléité de faire du fond des mers le patrimoine commun de l'humanité

Reconnaître le fond des mers comme le patrimoine commun de l'humanité constitue à l'évidence l'une des entreprises les plus porteuses d'espoir, à même de transformer fondamentalement l'ordre international traditionnel à plusieurs titres.

o L'emploi du terme « humanité » est significatif : l'individu n'est pas absent d'une telle conception, ce patrimoine commun étant moins celui des Etats que celui des peuples qui les composent.

o Le message comporte, en outre une valeur exemplaire, éventuellement transposable à l'avenir dans d'autres domaines. Il traduit une volonté d'internationalisation (43) et exprime en même temps une solidarité mondiale d'autant plus prononcée que les pays en voie de développement devaient être les principaux bénéficiaires de cette exploitation.

A peine quelques années plus tard, la désillusion est grande, à la mesure des espérances qui avaient pu naître.

On peut se demander pourtant si la proposition de M. Arvid Pardo à la communauté internationale et que la Déclaration de principes du 17 décembre 1970 [Résolution 2 749 (XXV)] confirme, n'était pas prématurée. Plus même, était-elle nécessaire ?

Il est évident que la mise en valeur des richesses en nodules des grandes profondeurs avait de quoi enflammer l'imagination en ouvrant à l'humanité une ère nouvelle (cf. supra, « Situation économique »). La production des minéraux (manganèse, nickel, cuivre, cobalt principalement) présentait un incontestable intérêt économique.

Néanmoins, le capital global que forment ces ressources est encore mal connu. Il semble inégalement réparti, localisé surtout dans les fonds du Pacifique Sud. Du reste, dans l'immédiat, et semble-t-il pour les trente prochaines années, l'extraction terrestre de ces minerais semble suffisante (44). L'exploration abyssale serait même de nature à mettre en difficulté l'économie de certains pays du Tiers Monde qui sont actuellement gros producteurs (par exemple : Zambie, Maroc, Zaïre, Chili) en provoquant un affaissement des marchés de ces matières premières. A ces considérations, s'ajoute celles tenant à l'état technologique : dans le présent, les Etats n'ont pas les moyens techniques nécessaires à cette

(43) Cf. R. OGLEBY : *Whose common heritage creating a law for the sea bed*, Francis Pinter, 1975.

(44) Cf. M. BENNOUNA : « Le fond des mers : de " l'héritage commun " à la " querelle des héritiers " », dans « Le nouveau droit de la mer », *Revue iranienne des relations internationales*, n° 5-6, 1975-1976, pp. 121 et suivantes (et plus particulièrement p. 123).

exploitation, sauf les Etats-Unis qui possèdent une avance de quelques années. Un texte international en ce domaine ne présenterait donc qu'un intérêt à moyen ou à long terme : pour une fois le droit devancerait le fait.

L'évocation de la situation américaine n'est pas indifférente. Les Etats-Unis sont en position de vulnérabilité pour des minéraux comme le nickel ou le manganèse (contenus dans les nodules) dont ils sont largement importateurs. Leurs possibilités technologiques ont conduit l'industrie à proposer un régime juridique pour l'exploitation des fonds marins qui permettrait le développement économique américain en contribuant à réduire le déficit de la balance commerciale sur le poste « produits de la mer » (45). Comme il a déjà été noté, des sociétés privées ont demandé l'octroi de permis de concession. En dépit de certaines modalités proposées par les Etats-Unis à la 3^e Conférence pour tempérer l'internationalisme du système d'exploitation, ces sociétés s'accommoderaient mieux de l'absence d'une réglementation en la matière, qui conduirait à une mainmise nationale. Ces remarques éclairent à la fois les positions américaines et celles des autres pays.

A l'heure actuelle, en effet, la Conférence sur le droit de la mer s'enlise dans la méfiance et l'ambiguïté.

o *La méfiance*

Elle est réciproque. A propos d'aucune des autres questions débattues, le clivage entre le *groupe des 77* et les Etats avancés n'a, à ce point, gardé sa netteté.

Les pays industrialisés eux-mêmes ne forment pas un bloc unitaire. Leur division provient du monopole actuellement détenu par les Etats-Unis et de leur attitude d'acceptation ou de refus face à cette situation.

Le désaccord est total sur l'Autorité internationale et les pouvoirs à lui confier : machinerie internationale à pouvoirs d'administration directe et exclusive, ou structure souple investie de compétences réduites (cf. supra).

Les pays riches refusent une Autorité placée sous le contrôle majoritaire du Tiers Monde. Celui-ci ne veut pas que le mécanisme institué perpétue ou accentue l'écart économique existant.

o *L'ambiguïté*

On serait tenté de penser que jamais on n'a été aussi éloigné de donner corps à la notion d'héritage commun de l'humanité. Celle-ci s'applique à une zone internationale réduite, de plus en plus amputée par les appropriations réalisées par les Etats.

Auparavant, le fond des mers était ignoré des géographes, géologues et juristes. Devait-on alors le considérer comme régi par le principe de liberté qui

(45) *Bulletin du CNEOX*, n° 55-56, p. 13.

dominait les eaux maritimes ? La question n'avait guère d'importance puisque personne n'était en mesure de procéder à son exploitation. En revanche, maintenant que le principe d'internationalisation a donné lieu à proclamation solennelle, les zones d'activité nationale ont fait l'objet d'une extension sans précédent. Tout porte à croire que l'on parle avec d'autant plus d'emphase d'un patrimoine commun que les limites des océans réservés à l'humanité sont plus réduites. N'est-on pas entré dans le temps du verbe ?

Pourquoi les poissons et le pétrole font-ils moins partie du patrimoine commun que les nodules ? N'est-ce pas parce que les poissons et le pétrole (largement nationalisés) sont immédiatement exploitables alors que les nodules (dont la présence n'est qu'hypothétique en beaucoup d'endroits) ne le seront que d'ici quelques années ?

Ne risque-t-on pas alors de voir les Etats procéder à de nouvelles emprises nationales ?

En définitive, le problème des fonds marins est peut-être moins important dans l'immédiat qu'il n'y paraît. Il est d'autant plus paradoxal, dans ces conditions, de constater cette cristallisation, ce phénomène de blocage psychologique de la 3^e Conférence sur ce point.

Des "services publics internationaux" : dernier bastion de la solidarité internationale

Il est des domaines où l'idée de partage, source d'ardentes convoitises, étant exclue, l'intérêt public peut être perçu sans équivoque. La conscience de l'interdépendance est d'autant plus nette que les matières abordées relèvent davantage du technique et sont débarrassées de la gangue passionnelle du politique. Ces facteurs sembleraient alors prédisposer à la constitution de sortes de *services publics* à l'échelle mondiale, l'étroite convergence des préoccupations devant être de nature à écarter les positions dictées par le nationalisme au profit de la solidarité.

Ce raisonnement abstrait se vérifie-t-il à l'analyse ? Pour répondre à cette question, prenons certaines illustrations que, pour la commodité de l'exposé, il est possible de regrouper autour des idées de sauvegarde et de progrès.

La sauvegarde des intérêts communs

○ Un premier aspect concerne *la sécurité de la navigation en mer*.

L'augmentation du nombre des bâtiments, la densité de fréquentation de certaines routes maritimes (46), les nombreuses collisions qui en sont résultées, avec les conséquences catastrophiques qu'elles entraînent par les pertes en vies

(46) Le trafic annuel moyen de la Manche est de l'ordre de 300 000 navires.

humaines et par la dégradation du milieu marin, ont, depuis longtemps déjà, alerté les autorités nationales et internationales compétentes.

Dans un passé plus récent, la Convention du 17 juin 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer comporte dans ses règles annexes des prescriptions détaillées de nature à éviter les abordages en mer.

L'OMCI (Organisation maritime consultative intergouvernementale), s'est attachée, en liaison avec les instituts de navigation existant parmi les principales nations maritimes, au règlement de ce problème, en étudiant les solutions appropriées à mettre en œuvre (47). Approuvées par l'OMCI, la France et la Grande-Bretagne ont institué, dès le 1^{er} juin 1967, dans cette voie particulièrement vulnérable qu'est la Manche, deux couloirs à sens unique (*traffic separation routes*) (48). Depuis lors, l'effort s'est intensifié. Le Comité de sécurité de l'OMCI a mis au point des dispositifs d'organisation et de séparation du trafic qui aboutissent, par des résolutions adoptées par l'OMCI en 1971, à établir un système de routes imposées : 75 dispositifs sont en place actuellement dans les zones de trafic particulièrement chargé (49).

De son côté, le texte de négociation composite comporte des prescriptions en la matière. Réglementant le passage inoffensif en mer territoriale, il prévoit (article 22) que si la sécurité de la navigation l'impose, l'Etat riverain pourra fixer des couloirs de navigation et établir des systèmes de séparation de trafic (spécialement pour les navires-citernes, les navires nucléaires ou ceux transportant des substances particulièrement nocives) en tenant compte des recommandations des organisations compétentes. Des dispositions similaires figurent dans la 3^e partie relative aux détroits internationaux (article 41). Dans ce dernier cas, cependant, on note une certaine résurgence du nationalisme, puisque si les mesures prises par l'Etat sont communiquées pour adoption à l'organisation internationale compétente, celle-ci « ne peut adopter que les couloirs et les systèmes de séparation du trafic susceptibles d'être agréés par les Etats riverains des détroits » (article 41, § 4).

Il n'en reste pas moins que dans un domaine aussi sensible, où les intérêts de toutes les puissances se rejoignent, un mécanisme international a pu être mis en œuvre.

© Il a été fait état à différentes reprises des règles internationales prises en matière de *lutte contre la pollution*.

Là encore, une solidarité devrait apparaître au même titre que précédemment ; l'indivisibilité du milieu marin, les conséquences écologiques dommageables pour la communauté, la protection de la santé des populations y portent.

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

(48) Cf. *RGDIP*, 1967, p. 1091.

(49) Cf. CFM. MISC (72) 8, RES. A/161 (ES IV) IMCO Assembly, 4th Extraordinary Session and 6th Session Resolutions and other decisions, 1969, p. 11.

C'est bien l'esprit d'ailleurs que traduit la Déclaration de Stockholm du 16 juin 1972 (principe 7). La préservation des mers est également un thème mobilisateur au sein de la 3^e Conférence : le document de négociation officiel (1977) contient des dispositions à cet effet. L'article 193 (au titre de la 12^e partie, consacrée à la « protection et préservation du milieu marin ») possède une portée générale puisqu'il fait *obligation* aux Etats « de protéger et de préserver le milieu marin » dans son ensemble et les articles suivants explicitent le contenu de cette obligation. Cette action a été, et doit être dans le futur, prolongée et orchestrée par l'intervention des organismes internationaux. L'OMCI a joué un rôle fondamental dans la préparation et l'adoption de conventions internationales. Le GESAMP (Joint group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), réunion d'experts représentant différentes organisations internationales [l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation météorologique mondiale (OMM)] a accompli des travaux techniques considérables (notamment classement des polluants).

Un chemin important a été parcouru dans ce domaine. Il faut souhaiter que les dispositions du texte de négociation ne demeurent pas, en raison de leur formulation trop lâche, des déclarations d'intention et surtout que des règles de responsabilité plus précises soient édictées. En effet, à s'en tenir au droit positif existant, dans bien des cas, la protection des mers reste partielle (déversements autorisés dans certaines zones ou pour certains produits). Elle est aussi fréquemment assurée au profit de l'intérêt des Etats et non de celui de la communauté internationale : ainsi, le droit d'intervention en haute mer consacré par la Convention de Bruxelles de 1969 et étendu par le Protocole de 1973 ne vise qu'à sauvegarder les côtes de l'Etat contre un risque de pollution. De même, les règles de responsabilité civile en vigueur ne protègent que les victimes immédiates. Inexistantes en ce qui concerne la pollution de la haute mer, elles ne couvrent pas les victimes des générations futures.

© La sauvegarde des intérêts communs concerne aussi les mesures à prendre pour éviter la *surexploitation des richesses biologiques des mers (l'over-fishing)*.

Les entreprises menées dans ce domaine sont anciennes puisque dès 1839 était conclu un accord franco-britannique réglementant la pêche dans la baie de Granville. Depuis lors, de multiples conventions ont été passées relativement à la conservation de certaines espèces animales (phoques à fourrure, baleines, saumons, flétans, etc.), et à l'adoption de techniques de prise. Souvent d'ailleurs, des commissions ont été créées, préfigurant la mise sur pied d'un véritable service public (50).

(50) Parfois, d'ailleurs, le président de la commission fait figure de fonctionnaire international. Ainsi, la Convention de Londres du 24 janvier 1959 (Pêcheries de l'Atlantique du Nord-Est) précise que le président et les deux vice-présidents ne sont pas nécessairement choisis parmi les représentants des Etats et que si un commissaire national est désigné comme président ou vice-président, il sera remplacé comme représentant national.

La gestion rationnelle des stocks invite à la généralisation et à la mondialisation de telles formules (51). Pourtant, le passage sous juridiction nationale des espaces maritimes les plus poissonneux, le rôle de maître d'œuvre confié à l'Etat riverain, paraissent aller à contre-courant. Même si l'idée de coopération avec les organisations internationales est évoquée par le texte de négociation composite, le thème nationaliste est largement prédominant.

Le progrès : profit collectif

Soit que l'on considère les océans comme une richesse collective à protéger et à gérer en commun, soit que, plus prosaïquement on prenne simplement en compte l'unité physique du milieu marin, la coopération scientifique apparaît comme une nécessité (52).

Les progrès à réaliser dans la connaissance des océans, impliquent un développement de la recherche. Celle-ci pourrait être, même menée en grande partie par des voies nationales, une œuvre commune dont les bienfaits profiteraient à l'ensemble des Etats, des transferts de techniques et de connaissances permettant aux pays moins avancés de combler leur retard.

LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Depuis plusieurs années, déjà, un certain nombre de puissances ont compris l'intérêt que présentait la recherche océanographique. Elles se sont, en conséquence, dotées d'organismes appropriés (53), et ont consacré à ces fins une part plus importante de leur budget (cf. supra, « Situation politique »). Des accords bilatéraux de coopération ont été parfois conclus (54). Dans le même temps, l'UNESCO, par l'intermédiaire de sa Commission océanographique intergouvernementale (COI) a mis en œuvre un Système mondial intégré de stations océaniques (SMISO) dont l'objet est de fournir le plus grand nombre possible de renseignements concernant l'état de l'océan, son interaction avec l'atmosphère,

(51) Cf. J. CARROZ et M. SAVINI : « L'aménagement des ressources biologiques de la mer appelle-t-il une coopération à l'échelle régionale ou mondiale ? », *Revue iranienne des relations internationales*, n° 5-6, p. 175 et J. CARROZ : « Le rôle de la FAO dans la conservation des ressources biologiques de la mer », *Actualités du droit de la mer*, p. 247.

(52) Technique révolutionnaire mais hasardeuse, exemple de collaboration internationale, on expérimente actuellement le remorquage des icebergs qui, tractés vers les mers chaudes, serviraient à arroser (à moindre frais que les techniques de dessalement des eaux de mer) les régions désertiques. Cf. *Le Monde*, 29 juin 1977.

(53) En France, le CNEXO (Centre national d'exploitation des océans) créé par le décret n° 67 314 du 1^{er} avril 1967 (*JO*, 8 avril 1967, p. 3 390) en application de la loi du 3 janvier 1967 (loi n° 67-7, *JO*, 5 janvier 1967, p. 131) a pour mission de développer la connaissance des océans et de conduire des études et recherches.

Aux Etats-Unis, l'administration de la mer a été confiée à l'immense machinerie que constitue la *National oceanic and Atmospheric administration* (NOAA).

(54) Exemple : la conclusion d'un accord de coopération océanologique franco-espagnol (11 décembre 1975), *Bulletin du CNEXO*, n° 84, p. 17.

et de faciliter les recherches sur les processus océaniques (55). Le SMISO est fondé essentiellement sur des installations et des moyens nationaux coordonnés par la COI en collaboration avec certaines institutions spécialisées des Nations unies (56). Une infrastructure de coopération mondiale existe donc en ce domaine.

La recherche, activité profitable à l'humanité tout entière, ne trouve son plein épanouissement que dans un régime de pleine liberté. Ce point de vue est commun aux États les plus avancés et à la plupart des savants. Pourtant, son caractère totalement désintéressé n'a pas toujours paru évident, notamment aux pays du Tiers Monde qui soulignent les rapports étroits qui existent entre elle et l'exploitation économique des océans. La 3^e Conférence, attachée à la réglementation de ce problème capital, a vu s'opposer des thèses de liberté et de contrôle de l'État riverain. Le principe de liberté est affirmé en haute mer (article 87) ; on voit mal d'ailleurs comment il aurait pu en être autrement. En revanche, l'esprit de méfiance perce en ce qui concerne l'aménagement des activités de recherche dans les zones placées sous juridiction nationale. A défaut d'un système libéral qui avait leur faveur, les pays industrialisés ont plaidé pour une distinction entre recherche fondamentale et recherche appliquée qui entraînerait une dualité de régime juridique : la conduite des opérations relevant de la première ne nécessiterait qu'une notification préalable à l'État côtier, tandis que le consentement de ce dernier serait nécessaire pour les activités ressortissant de la seconde.

Le texte de négociation composite n'a pas retenu cette proposition : il avalise la thèse des pays en voie de développement.

A différentes reprises, le document officiel évoque les problèmes ayant trait à la recherche scientifique. La 13^e partie du texte intitulée « recherche scientifique marine » exprime, en général un point de vue assez favorable à la liberté et à la coopération. Toutes les dispositions qui sont consacrées à cette question ne traduisent pas cependant des conceptions de ce genre. C'est ainsi qu'à l'intérieur de ses eaux territoriales, l'État côtier est naturellement seul compétent pour réglementer la recherche scientifique (article 21). La poursuite d'activités de recherche ou l'exécution de levées hydrographiques est même considérée, en l'absence d'autorisation, comme non conforme au droit international. Dans sa zone économique et sur son plateau continental, l'État riverain dispose également d'une juridiction exclusive pour réglementer, autoriser et conduire la recherche (article 247).

En ce qui concerne la zone internationale, l'ancien texte unique révisé n'était pas dépourvu d'équivoque, car s'il y était indiqué que l'Autorité internationale pouvait entreprendre elle-même des activités de recherche, en ce qui touchait les États, l'article 10, § 1 disposait :

(55) Cf. J. SIMON : *Un exemple de coopération océanographique en droit international : le SMISO*, mémoire de doctorat, Orléans, 1972.

(56) Sur le système d'acquisition des données océanographiques, voir M. VOELCKEL : « Le statut juridique des "systèmes d'acquisition des données océaniques" », *AFDI*, 1971, p. 833 et *Actualités du droit de la mer*, p. 76.

« La recherche scientifique dans la zone est conduite à des fins exclusivement pacifiques et dans l'intérêt de l'humanité tout entière. L'Autorité favorise et encourage la conduite de la recherche scientifique dans la zone. »

La formulation de cette dernière phrase n'avait pas la clarté de celle qui reconnaît la liberté de la recherche en haute mer. Le fait que l'Autorité internationale favorisait la recherche semblait impliquer un rôle directeur de sa part et l'on pouvait s'interroger sur les rapports qui s'établiraient entre elle et les Etats. En faisant disparaître cette dernière phrase, l'article 143, § 1 du texte composite dissipe fort opportunément — semble-t-il — des risques de malentendus et de conflits.

Quoi qu'il en soit, l'ingérence de l'Etat riverain dans une activité qui appelle liberté et coopération est lourde de conséquences. Pour un certain nombre de pays qui accusent un retard scientifique, en fonction de quels critères l'autorisation sera-t-elle accordée ? Quel contrôle sera-t-il exercé sur la conduite des opérations ? On peut d'ailleurs noter à ce propos que les textes manquent parfois de réalisme : ce ne sont pas seulement des navires océanographiques qui se livrent en mer à la recherche scientifique ; d'autres moyens sont utilisés (submersibles, satellites, bouées, etc.) et l'on voit mal comment l'Etat pourra exercer sa surveillance sur de tels dispositifs.

LES TRANSFERTS DES TECHNIQUES MARINES

On sait le haut degré atteint par la technologie à l'heure actuelle dans les activités maritimes et l'importance des connaissances à acquérir encore dans l'avenir pour une meilleure maîtrise de ce milieu, que ce soit en matière d'exploration, de recherche, d'exploitation, d'acheminement du pétrole, de moyens à mettre en œuvre pour éviter la pollution, etc.

Les techniques de pointe mises en application reposent sur un puissant acquis scientifique et de sérieuses capacités financières que seuls les pays riches possèdent.

Une conception d'intérêt général conduit à proposer la diffusion de cette technologie, de ces connaissances, à l'ensemble des Etats.

Les problèmes liés au transfert ont été étudiés dans plusieurs instances internationales. La CNUCED notamment les a abordés d'un point de vue global dépassant le simple cadre maritime. Elle souhaite aboutir à l'élaboration d'un « code de conduite », mais la réunion de Nairobi en mai 1976 a révélé les grandes difficultés de l'entreprise et les profondes divergences existant entre les groupes d'Etats.

Dans le domaine des sciences marines, les discussions ne sont pas moins laborieuses. Sous les auspices de l'UNESCO la COI a procédé à des études préparatoires (57) ainsi que le Secrétariat de la 3^e Conférence (58).

(57) Cf. J.-L. MARSAUD : *Le transfert de technologie dans le domaine des sciences marines*, COI. SC. 75/CONF. 208/COL. 22.

(58) A/CONF. 62/C. 3/L. 3, 25 juillet 1974.

Au sein de celle-ci, les propositions émises ainsi que les débats font apparaître le net écart entre l'approche des pays industrialisés et celle des pays du Tiers Monde (59). Ces derniers, en effet, estiment qu'ils doivent être bénéficiaires exclusifs du transfert. Cette conception était déjà exprimée par le Secrétariat dans son rapport sur la question. Le transfert des techniques y était défini comme « le moyen de renforcer les moyens des pays techniquement peu avancés pour qu'ils puissent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources de la mer, et utiliser l'espace océanique » (60). Le projet présenté par le Brésil, la Colombie et 26 pays en voie de développement le 22 août 1974 contenait la même idée (61). Pourtant les débats de 1976 et le texte unique révisé témoignent d'une évolution : l'opinion s'est fait jour que même les pays industrialisés pouvaient tirer profit du transfert de technologie. L'article 78, § 2 du texte officieux (3^e Commission) enregistre ce changement d'optique :

« Les Etats favorisent le développement de la capacité scientifique et technique marine des Etats qui ont besoin et font la demande d'une assistance technique en ce domaine, *notamment* (62) les Etats en développement, y compris les Etats sans littoral ou géographiquement désavantagés... »

Le nouvel article 267, § 2 du texte composite reprend avec bonheur cette conception.

Les difficultés relatives au choix du destinataire ne sont pas les seules. Celles concernant la propriété souvent privée des techniques et les coûts très élevés des technologies sophistiquées ne sont pas moins cruciales.

Au total, la 14^e partie du document de négociation établi à la session de 1977 est, dans sa formulation, d'une grande prudence qui tranche sur le caractère affirmé des dispositions entérinant les appropriations des Etats. C'est seulement en fonction de leurs possibilités que les Etats coopéreront entre eux ou par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées (article 267, § 1) pour promouvoir l'acquisition et la diffusion des connaissances, le développement de l'infrastructure nécessaire, la formation et l'enseignement (article 269) (63). Il appartiendra aux organisations internationales d'harmoniser ces opérations de coopération. Dans l'état actuel des choses, il semble qu'il s'agisse moins d'engagements précis pris par les Etats industrialisés que de normes générales — mais un peu évanescences — de comportement.

Ainsi, la réalisation de services publics mondiaux n'est qu'en voie de lent cheminement. Il n'est pas certain que de substantiels progrès aient été

(59) T. TREVES : « Le transfert de technologie et la Conférence sur le droit de la mer », *JDI*, 1977, p. 43.

(60) A/CONF. 62/C. 3/L. 3, p. 7.

(61) A/CONF. 62/C. 3/L. 12.

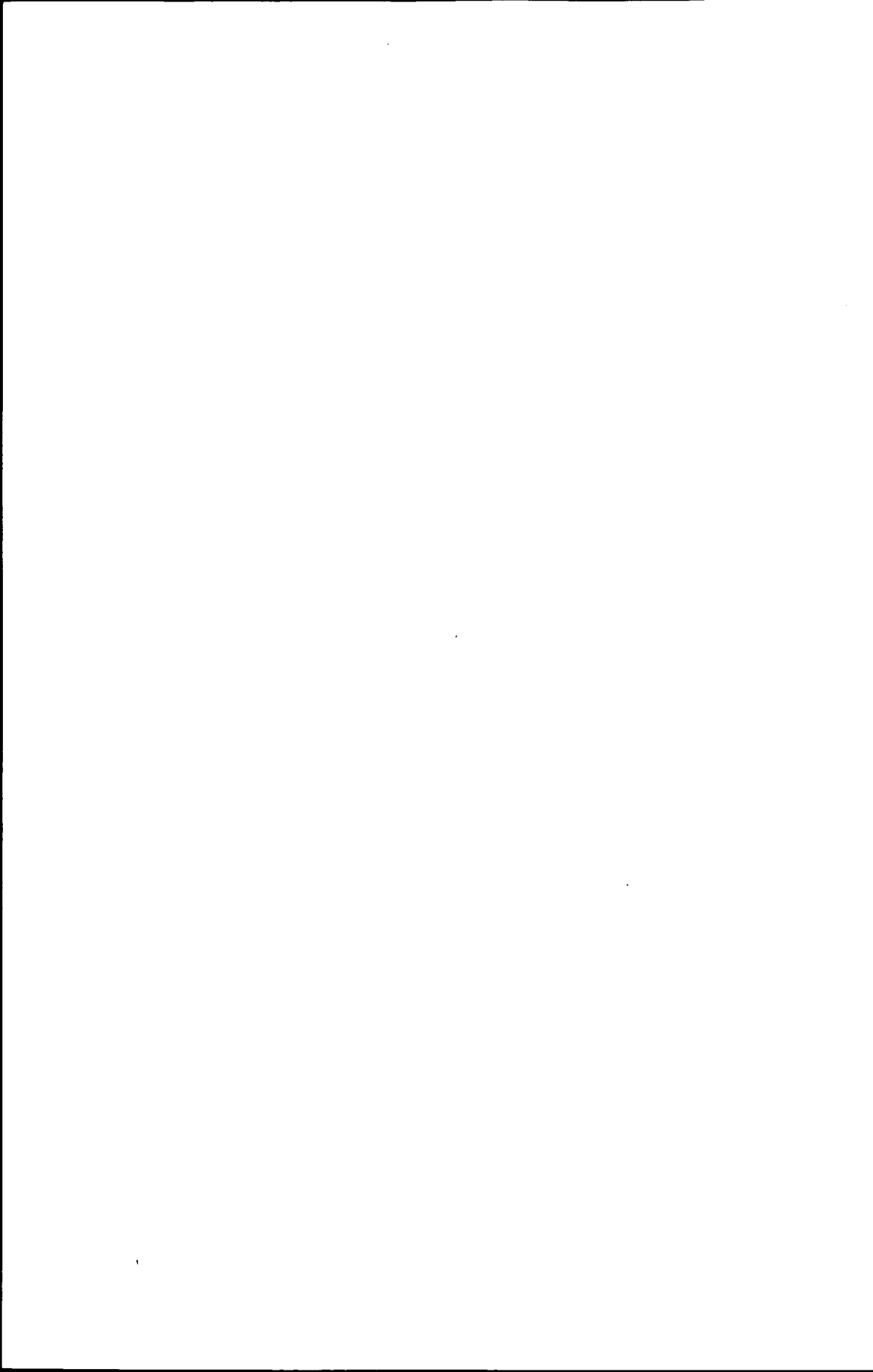
Il en va de même du texte proposé par l'Irak : A/CONF. 62/C. 3/L. 12 REV. 1.

(62) C'est nous qui soulignons.

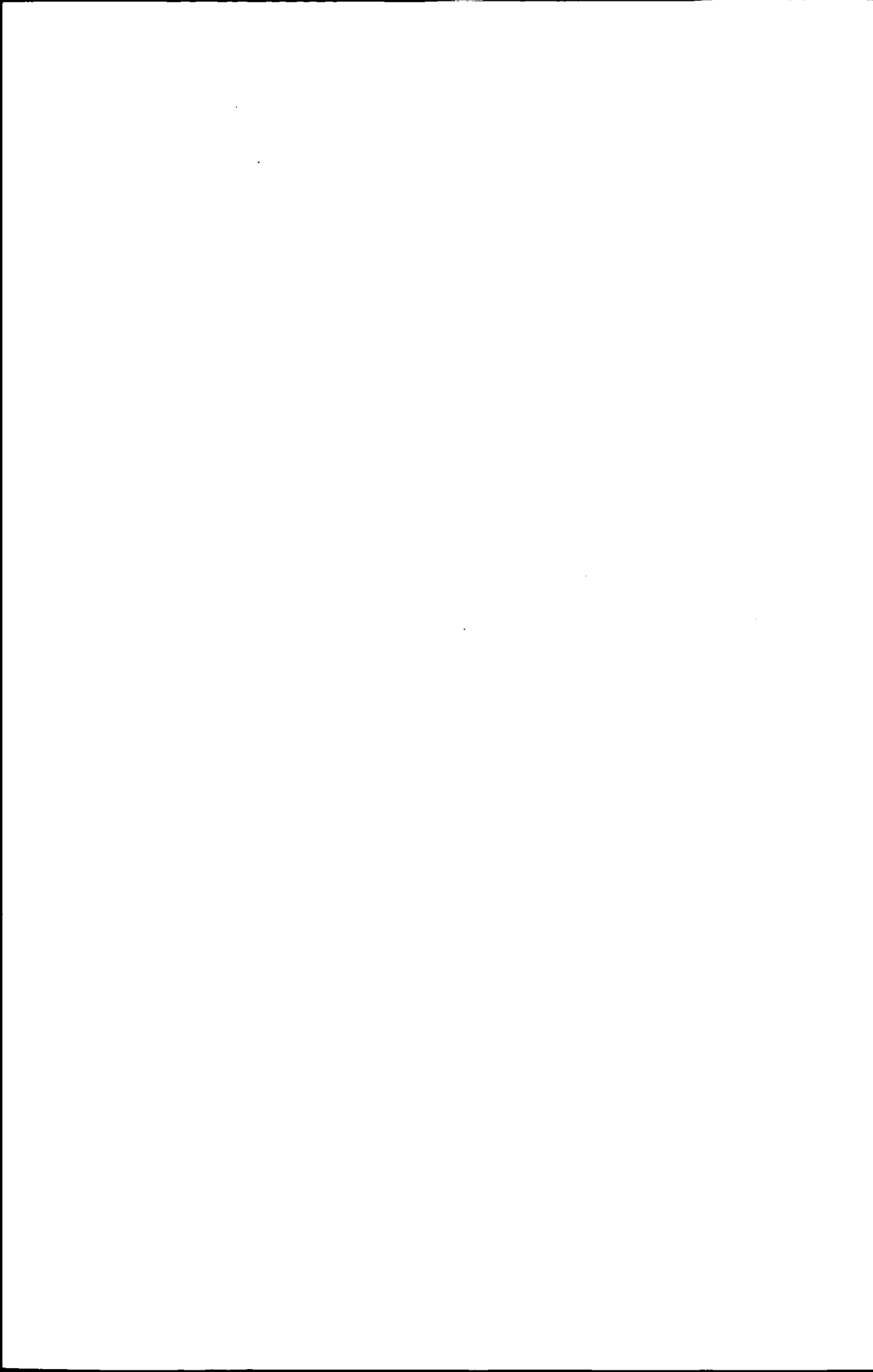
(63) Des centres régionaux de recherche scientifique et de technique marine pourraient être mis sur pied « afin d'encourager et de faire progresser la recherche scientifique marine dans les Etats en développement et de favoriser le transfert des technologies » (art. 87).

accomplis en ce domaine depuis le siècle dernier. Tout compte fait, à un moment où cette idée de service public n'était pas accréditée, des *missions* de service public assurées par la collaboration d'un certain nombre d'Etats étaient remplies : lutte contre la piraterie, contribution des services hydrographiques, de cartographie marine, etc.

Possible, non sans difficultés, dans un cadre régional, la solidarité a d'autant plus de peine à se matérialiser au plan mondial que les intérêts en mer de plus de 150 Etats sont plus dispersés, plus éclatés.



Conclusion



L'incertitude plane, à l'heure actuelle sur l'avenir juridique des océans.

● Cette incertitude concerne, d'abord, l'existence même, la réalité d'un nouvel ordre maritime mondial. Celui-ci (qui doit constituer un pan de l'ordre international vers lequel on tend) n'est-il pas une fiction ?

Définir un ordre juridique postule, en effet, la jonction de deux éléments : un corps de règles d'une part, une harmonie de l'autre.

Ils ont rarement été réunis : *le désordre plus que l'ordre semble être la condition naturelle de la mer*. Cependant, ils existaient au XIX^e siècle. L'ordre maritime y était déterminé par la Grande-Bretagne : l'hégémonie qu'elle exerçait en mer allait de pair avec une convergence des intérêts de sa sécurité et de son économie. Les Etats-Unis et l'URSS qui ont pris le relais en tant que puissances navales demeurent, malgré tout, essentiellement puissances continentales. Leurs velléités d'hégémonie maritime sont, de toute manière, contrariées par la complexité des intérêts en cause tant au plan interne qu'international.

L'élaboration d'un corps de règles connaît donc de nos jours de grandes difficultés et celles-ci sont aiguës par l'absence d'harmonie.

L'unité s'était pourtant réalisée au début, après la proposition du représentant de Malte. Mais l'ère des désillusions a très vite commencé.

Aujourd'hui des clivages séparent les Etats. Ils ne sont d'ailleurs pas nécessairement identiques à ceux que l'on observe en ce qui concerne la détermination du nouvel ordre économique international.

Bien sûr, la *querelle des anciens et des modernes*, celle des vieux Etats industrialisés et des pays nouveaux, cristallise l'attention. Elle est réelle et se manifeste vigoureusement dans un certain nombre de compartiments des discussions : rôle de l'Autorité internationale, nature de la zone économique, transfert de technologies, procédures de règlement des différends, etc. Elle a pourtant perdu de sa netteté au cours des années. Des fissures progressivement perçues au sein du *groupe des 77* provoquent une certaine désagrégation de celui-ci et une atténuation de la fermeté de ses positions.

Différents facteurs contribuent à expliquer la *rupture de cette unité*.

o La distinction entre les *have* et les *have not* n'a pas la même portée dans le domaine maritime que dans les autres domaines. Certains pays du Tiers Monde sont des possédants en raison de la longueur et de la forme de leurs façades maritimes, de leur position géographique, de la richesse biologique ou minérale de leurs eaux ou de leurs fonds marins, etc. Ils entendent tirer parti de leur situation privilégiée.

De même que le phénomène a pu être constaté à d'autres égards, on assiste actuellement à un embourgeoisement relatif de certains de ces Etats (1).

o Des pesanteurs historiques ou économiques provoquent, en outre, discrètement sans doute mais sûrement, des reclassements ou des ajustements. La communauté de vues que l'on tente de maintenir entre pays africains et pays latino-américains n'a pas de véritable substance. L'écart économique, les courants d'échanges traditionnels (liens économiques des pays africains avec la CEE par exemple ou des latino-américains avec les Etats-Unis) les divisent.

Concrétisation de cette hétérogénéité, les positions globales adoptées par les pays en voie de développement sont fréquemment en désaccord avec les comportements individuels et assouplis que révèlent certains accords bilatéraux passés.

En sens inverse — le fait est plus connu — les pays industrialisés n'ont jamais formé bloc. Il arrive que par la convergence de leurs intérêts leurs positions soient identiques sur des questions qu'ils estiment de la plus haute importance (par exemple celle des détroits). L'unité n'est pas institutionnalisée. Elle reste ponctuelle. De plus, il y a souvent démission dans leurs attitudes et abandon brutal des points de vue initialement adoptés.

Enfin, le rôle traditionnel des forces navales qui tend à la bipolarité (Etats-Unis - URSS) diminue relativement, alors que le multipolarisme caractérise toutes les autres utilisations de la mer.

En réalité, *la situation en matière maritime est caractérisée par un polycentrisme*. L'univers de la mer est multipolaire et cette multipolarité se signale avec une particulière clarté. Le droit de la mer forme un domaine spécifique du droit, dans lequel les composantes et les forces centrifuges sont nombreuses. Si les facteurs politiques jouent un rôle important, en revanche la puissance des idéologies politiques est affaiblie (2). Le ton n'y est pas donné comme ailleurs par les deux super-puissances. Le morceau à enregistrer est une symphonie (dissonante sans doute) plus qu'un concerto à deux instruments.

L'analyse des débats de la 3^e Conférence permet notamment d'observer l'influence décisive et sans équivalent de certains petits Etats pour lesquels le domaine maritime apparaît d'une nécessité vitale (Malte, Islande, Etats archi-

(1) Cf. R.G. HANSEN : *The political economy of North-South relations : how much changes?*, International Organization, Madison, vol. 29, 1975, p. 921, et « The North-South split and the law of the sea debate », *Perspectives on Ocean policy*, p. 109.

(2) Cf. G. DE LACHARRIERE : « La réforme du droit de la mer », *RDN*, juin 1977, p. 19.

pélagiques, etc.). L'Organisation internationale favorise, au surplus, leur liaison et valorise leur importance. En même temps, et par une sorte de paradoxe, le concept d'égalité, en règle générale d'un impact considérable, se trouve vidé d'une partie de son contenu en raison de l'invocation constante et de la reconnaissance du fait particulariste. La 3^e Conférence tente difficilement d'atténuer l'opposition entre *l'appel à l'égalité* et *l'appel à la spécificité*. Ces deux notions, au demeurant, renvoient au nationalisme : l'égalité par le biais de la souveraineté, la spécificité par la prise en compte des intérêts nationaux.

Dernier facteur, enfin, qui trouble la confection du nouvel ordre maritime : l'immaturation, parfois même l'irrationalité, des positions défendues. Des exemples en ont été cités. La connaissance notoirement insuffisante qu'ont les Etats de leurs propres intérêts méritait d'être soulignée. Elle n'est pas toutefois sans circonstances atténuantes. Le droit de la mer qui se fait ne relève plus de l'œuvre d'une lente codification où, après des décennies, sinon des siècles, le temps a fait le tri des règles à conserver ou à éliminer. Il est la création de l'heure présente et il en traduit les tâtonnements.

Le sentiment hautement respectable d'édifier un ordre euphonique a donc, au mieux, fait place à la volonté moins ambitieuse de parvenir à une entente négociée sur une réglementation.

© Or, l'incertitude pèse également sur les possibilités de réalisation de cette entente. Quelle sera l'issue de la 3^e Conférence ? Réussira-t-elle à rendre compatibles les divergences ou aboutira-t-elle à une *impasse* (3) ?

Certes les obstacles sont de taille, nous l'avons vu. Ne serait-ce que le nombre de questions soumises à discussion a notablement augmenté (6 points inscrits à l'ordre du jour de la Conférence de La Haye de 1930, 25 thèmes majeurs à la session de Caracas). Les acteurs, eux aussi, se sont diversifiés : Etats, organisations internationales, organismes multinationaux (4).

Pourtant, les chances de parvenir à un accord semblent de poids. Diverses raisons motivent cette affirmation. Il est difficile, d'abord, d'imaginer que 10 ans de travaux depuis la proposition Pardo se soldent par un total échec : les diplomates engagés dans cette considérable entreprise, l'Organisation mondiale surtout, auraient trop à souffrir d'un résultat aussi négatif qui jetterait le discrédit sur la méthode globale de négociation à laquelle l'ONU s'est attachée depuis longtemps. Ensuite et principalement, la conclusion d'une convention internationale constitue un substitut ultime et honorable à l'anarchie des interventions unilatérales qui ne manqueraient pas de se multiplier et des conflits qui en résulteraient.

Si cet accord se réalise, il représentera une imbrication, une étroite correspondance des compromis. Il reflétera un synallagmatisme étendu au plan

(3) J.I. CHARNEY : « Law of the sea : Breaking the Deadlock », *Foreign affairs*, avril 1977, p. 598.

(4) Cf. S. BASTID dans *Aspects du droit international économique*, Colloque d'Orléans, Pedone, 1972, p. 147.

mondial beaucoup plus qu'il n'exprimera la sagesse d'un législateur international.

Ce dernier phénomène rend compte, au demeurant, de la forme matérielle que devrait prendre un tel accord : celui d'une convention unique, qui traduise le *package deal* des discussions. On peut, bien sûr, penser qu'à la négociation globale succède une pluralité d'instruments juridiques. Pourtant, l'interaction entre les concessions réciproques est si profonde qu'elle devrait commander l'unicité du texte qui la représente.

A supposer conclue cette convention, encore convient-il de savoir si elle sera ratifiée, si elle entrera en application et quel sera le nombre des parties liées. Sur ce dernier point néanmoins, comme il l'a été souligné (5), le jeu classique de la règle *inter alios acta* risquerait d'être perturbé par la mise en œuvre d'une exploitation commune de la Zone internationale et par l'existence d'une autorité compétente en la matière. Il est difficile de songer à des dissidences importantes à la réglementation établie, sauf si celles-ci proviennent des États les plus puissants.

Face à cette indétermination, une certitude : celle de la *victoire du nationalisme*.

La réglementation est un succès, lorsqu'elle légalise les nationalismes ; elle achoppe ou échoue quand elle bute sur les nationalismes. De cette affirmation, nous avons tenté de donner les preuves de même que nous avons essayé de faire apparaître la pluralité des formes et expressions du phénomène.

Parmi celles-ci, le nationalisme du riverain semble à ce jour l'emporter. Dans cette compétition, les pays géographiquement désavantagés sont les grands perdants. Il convient de ne pas oublier, cependant, que si la 3^e Conférence a procédé jusqu'à présent par voie de consensus, elle établira peut-être au stade de l'adoption des textes la procédure devenue classique de la majorité des 2/3. Or, les pays désavantagés peuvent alors réserver des surprises puisqu'ils représentent par leur nombre le 1/3 de blocage.

Néanmoins, si le *mouvement* en mer continue à être, *grosso modo*, régi par le principe de liberté, la juridiction côtière s'appliquera à la gestion.

Or, les tâches de gestion sont de nature à fortifier le nationalisme. Les conventions internationales éprouvent des difficultés en effet, à régler autre chose que des problèmes de juridiction ou de répartition de compétences. Elles laissent en grande partie la gestion aux législations nationales.

Pour rendre compte de ce nationalisme, on a fourni des explications exclusivement objectives : considérations politiques ou stratégiques et — de plus en plus actuellement — motivations économiques. Cette analyse est exacte, mais nous paraît incomplète.

(5) G. de LACHARRIERE : *op. cit.*, p. 24-25.

Des facteurs d'ordre psychologique se superposent sans doute aux précédents. *Le phénomène nationaliste en mer est également éclairé par l'idée de conquête.* Faute de pouvoir trouver sur terre des espaces à découvrir et à soumettre à leur emprise, les Etats entreprennent l'aventure des océans .

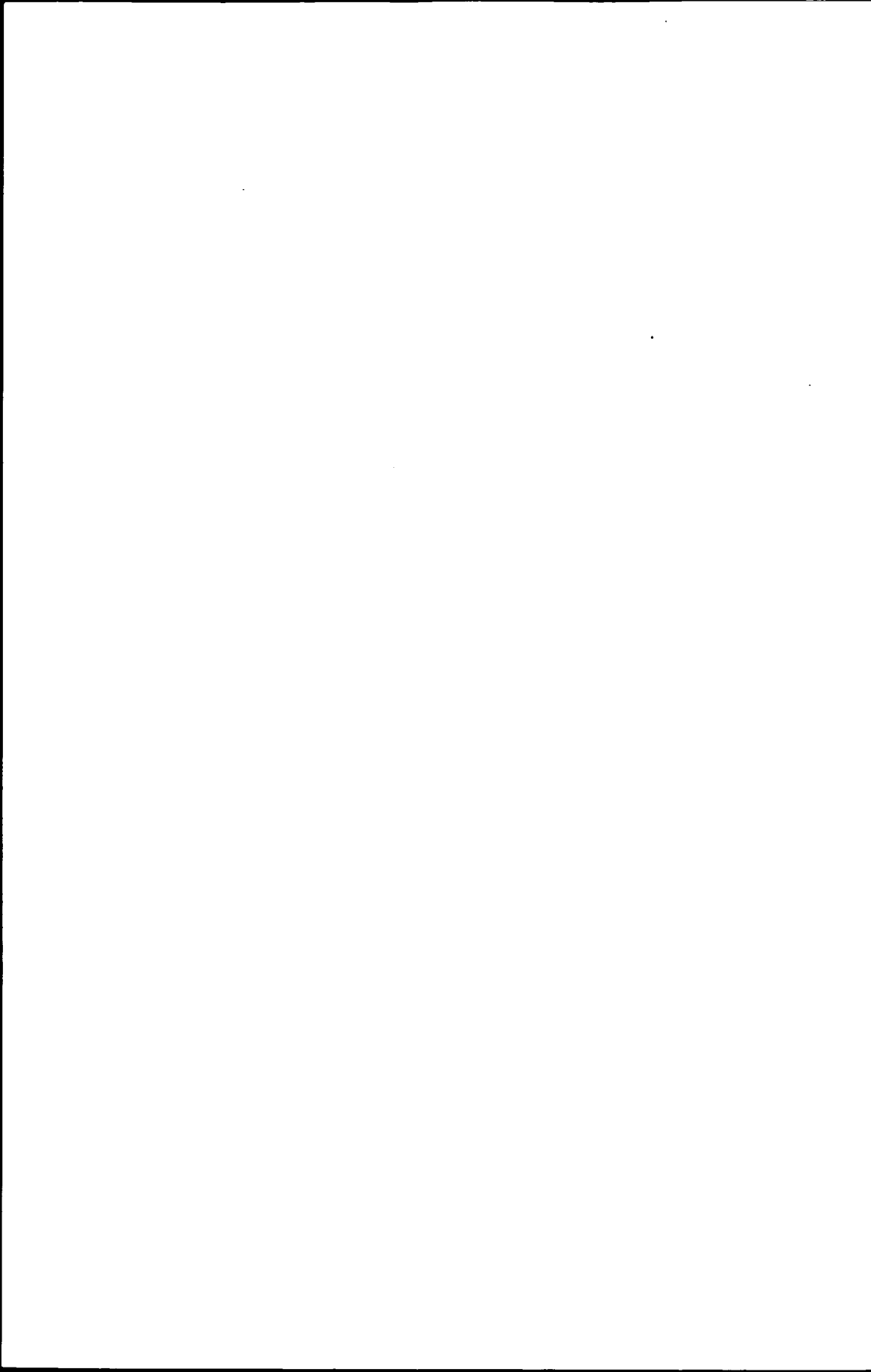
On en vient à s'interroger sur la pérennité de la volonté de conquête. L'esprit de colonisation n'est-il pas profondément enfoui dans le subconscient des Etats ?

Les annexions en mer s'apparentent à la colonisation. Elles en possèdent presque tous les mobiles et parfois même les apparences humanitaires.

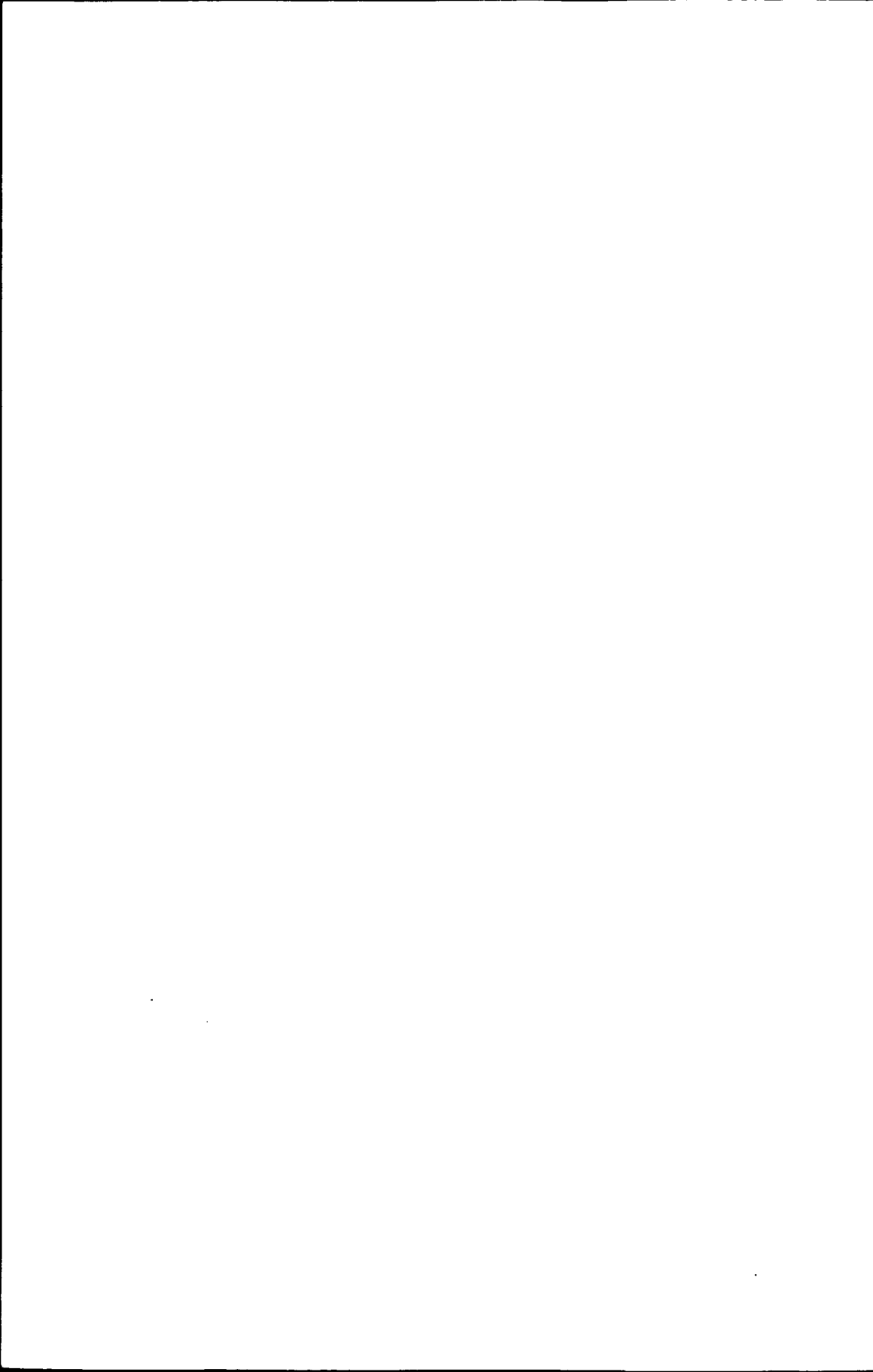
S'il y a colonisation, elle n'est pas, cependant, le fait de quelques Etats. Elle a un caractère universel : tous les pays entendent y participer. Elle risque malheureusement aussi d'avoir, en ce qui la concerne, un caractère irréversible.

De moyen, la mer est devenue objet de conquête.

Septembre 1977



Annexes



Préparation et déroulement de la 3^e Conférence sur le droit de la mer

1967. - M. A. Pardo, représentant de Malte à l'ONU, introduit 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 » devant l'ONU.
Par la Résolution 2 340 (XXII) du 18 décembre 1967, l'Assemblée générale décide de créer un comité spécial chargé d'étudier la question.
1968. - L'Assemblée générale, par la Résolution 2 467 A (XXIII), crée un Comité des utilisations pacifiques des fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale (le plus souvent dénommé par la suite *Comité des fonds marins*).
1970. - Le 17 décembre 1970, l'Assemblée générale adopte par 108 voix contre zéro et 14 abstentions la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans : Résolution 2 749 (XXV).
1972. - Par la Résolution 3 029 (XXVII), l'Assemblée générale décide de convoquer la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.
1973. - Ouverture de la 3^e Conférence sur le droit de la mer. Dissolution du Comité des fonds marins à la date d'ouverture.
Session d'organisation à New York du 3 au 15 décembre.
M. H. Shirley Amerasinghe (Sri Lanka) est élu président de la Conférence.
1974. - 2^e session à Caracas du 20 juin au 29 août.
1975. - 3^e session à Genève du 17 mars au 9 mai.
Un texte unique de négociation est rédigé par le président de chacune des trois commissions. Ce texte est considéré comme un document officiel.

1976. - 4^e session à New York du 15 mars au 7 mai.

Le texte unique de négociation fait place au texte unique révisé.

5^e session à New York du 2 août au 17 septembre.

1977. - 6^e session à New York du 23 mai au 15 juillet.

Un nouveau texte de négociation d'ensemble dit *texte de négociation composite officieux* a été distribué le 22 juillet (Doc. A/Conf./62/WP 10). Comme le texte unique de négociation révisé, il s'agit d'un instrument de travail et d'une base de négociation.

Au cours de cette session, des possibilités de compromis sont apparues sur un certain nombre de questions jusqu'alors *figées*, en particulier celle du statut de la zone économique par rapport à la mer territoriale et à la haute mer et celle du règlement des différends.

Mais la conférence achoppe toujours sur le problème de l'Autorité des fonds marins et de l'exploitation des nodules.

Les dispositions du texte de négociation composite relatives à l'Autorité des fonds marins expriment pour l'essentiel les vues du Tiers Monde et font peu de place aux tentatives de conciliation visant notamment à garantir l'accès des États et des sociétés privées aux gisements miniers océaniques.

Des mesures unilatérales concernant l'exploitation des nodules risquent donc d'être prises par un certain nombre d'États avant la 7^e session qui doit s'ouvrir le 28 mars 1978 à Genève.

En outre, le nouveau texte confirme la tendance aux appropriations nationales (cf. États archipélagiques) et à la promotion des droits des États riverains.

Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans

(Résolution 2749 (XXV), adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1970).

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions 2340 (XXII) du 18 décembre 1967, 2467 (XXIII) du 21 décembre 1968 et 2574 (XXIV) du 15 décembre 1969, concernant le domaine auquel se réfère le titre de cette question,

Affirmant qu'il existe une zone du fond des mers et des océans, ainsi que de leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, dont les limites exactes doivent encore être déterminées,

Reconnaissant que le régime juridique existant pour la haute mer ne prévoit pas de règles fondamentales permettant de réglementer l'exploration de la zone susmentionnée et l'exploitation de ses ressources,

Convaincue que la zone sera affectée à des fins exclusivement pacifiques et que son exploration et l'exploitation de ses ressources se feront dans l'intérêt de l'humanité tout entière,

Estimant essentiel qu'un régime international s'appliquant à la zone et à ses ressources et assorti d'un mécanisme international approprié soit établi dès que possible,

Tenant compte de ce que la mise en valeur et l'utilisation de la zone et de ses ressources seront entreprises de manière à favoriser un sain développement de l'économie mondiale et une croissance équilibrée du commerce international et à réduire au minimum toutes conséquences économiques défavorables des fluctuations de prix des matières premières résultant de ces activités,

Déclare solennellement ce qui suit :

1. Le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale (ci-après dénommés la zone) et les ressources de la zone sont le patrimoine commun de l'humanité.

2. La zone ne peut, par quelque moyen que ce soit, faire l'objet d'appropriation par des Etats ou des personnes physiques ou morales, et aucun Etat ne peut revendiquer ou exercer la souveraineté ou des droits souverains sur une partie quelconque de celle-ci.

3. Aucun Etat, aucune personne physique ou morale ne peut revendiquer, exercer ou acquérir sur la zone ou sur ses ressources des droits incompatibles avec le régime international à établir et les principes de la présente déclaration.

4. Toutes les activités touchant l'exploration et l'exploitation des ressources de la zone et les autres activités connexes seront soumises au régime international à établir.

5. La zone devra être utilisée à des fins exclusivement pacifiques par tous les Etats, qu'il s'agisse de pays côtiers ou de pays sans littoral, sans discrimination, conformément au régime international à établir.

6. Les Etats agiront dans la zone conformément aux principes et aux règles applicables du droit international, y compris la Charte des Nations unies et la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats conformément à la Charte des Nations unies, adoptée par l'Assemblée générale le 24 octobre 1970 (1), dans l'intérêt tant du maintien de la paix et de la sécurité internationales que de la promotion de la coopération internationale et de la compréhension mutuelle.

7. L'exploration de la zone et l'exploitation de ses ressources se feront dans l'intérêt de l'humanité tout entière, indépendamment de la situation géographique des Etats, qu'il s'agisse de pays côtiers ou de pays sans littoral, et compte tenu particulièrement des intérêts et des besoins des pays en voie de développement.

8. La zone sera affectée à des fins exclusivement pacifiques, sans préjudice de toutes mesures dont il a été ou dont il serait convenu dans le contexte des négociations internationales entreprises dans le domaine du désarmement et qui pourraient être applicables à une zone plus large. Un ou plusieurs accords internationaux seront conclus dès que possible, de manière à appliquer effectivement ce principe et à faire un pas vers l'exclusion du fond des mers et des océans, ainsi que de leur sous-sol, de la course aux armements.

9. Sur la base des principes de la présente déclaration, un régime international s'appliquant à la zone et à ses ressources et assorti d'un mécanisme international approprié destiné à donner effet à ses dispositions sera établi par un traité international d'un caractère universel, généralement convenu. Le régime prévoira, notamment, la mise en valeur méthodique et sûre de la gestion rationnelle de la zone et de ses ressources, ainsi que le développement de leurs possibilités d'utilisation, et assurera le partage équitable par les Etats des avantages qui en seront retirés, compte tenu particulièrement des intérêts et des besoins des pays en voie de développement, qu'il s'agisse de pays côtiers ou de pays sans littoral.

10. Les Etats favoriseront la coopération internationale dans le domaine de la recherche scientifique à des fins exclusivement pacifiques :

a) En participant à des programmes internationaux et en encourageant la coopération, en matière de recherche scientifique, de personnes originaires de pays différents ;

b) En publiant de façon effective les programmes de recherche et en diffusant les résultats de ces recherches par des voies internationales ;

(1) Résolution 2 625 (XXV).

c) En coopérant à des mesures destinées à renforcer la capacité des pays en voie de développement dans le domaine de la recherche, notamment par la participation de leurs ressortissants à des programmes de recherche.

Aucune de ces activités ne pourra constituer la base juridique d'une revendication quelconque à l'égard de la zone et de ses ressources.

11. En ce qui concerne les activités menées dans la zone, les Etats, agissant conformément au régime international à établir, prendront les mesures voulues et coopéreront en vue de l'adoption et de l'application de règles, normes et procédures internationales destinées notamment à :

a) Prévenir la pollution, la contamination et les autres risques pour le milieu marin, y compris les rivages, ainsi que l'ingérence dans l'équilibre écologique du milieu marin ;

b) Protéger et conserver les ressources naturelles de la zone et prévenir les dommages à la flore et à la faune du milieu marin.

12. Dans les activités qu'ils mèneront dans la zone, y compris celles qui portent sur ses ressources, les Etats tiendront dûment compte des droits et des intérêts légitimes des Etats côtiers dans la région où ces activités sont exercées, ainsi que de tous les autres Etats, qui pourront être affectés par ces activités. Des consultations seront maintenues avec les Etats côtiers intéressés en ce qui concerne les activités relatives à l'exploration de la zone et à l'exploitation de ses ressources en vue d'éviter tout empiétement sur lesdits droits et intérêts.

13. Rien dans la présente déclaration n'affectera :

a) Le statut juridique des eaux susjacentes de la zone ou de l'espace aérien au-dessus de ces eaux ;

b) Les droits des Etats côtiers quant aux mesures destinées à prévenir, à atténuer ou à éliminer un danger grave et imminent pour leurs côtes ou pour des intérêts connexes imputables à une pollution ou à une menace de pollution résultant de toutes activités menées dans la zone ou à tous autres accidents causés par de telles activités, sous réserve du régime international à établir.

14. Chaque Etat aura la responsabilité de veiller à ce que les activités menées dans la zone, y compris celles qui portent sur ses ressources, que ce soit par des services gouvernementaux ou par des entités non gouvernementales ou des personnes agissant sous sa juridiction ou pour son compte, le soient conformément au régime international à établir. La même responsabilité s'applique aux organisations internationales et à leurs membres en ce qui concerne les activités menées par ces organisations ou pour leur compte. Tout dommage résultant de telles activités entraîne obligation de réparer.

15. Les parties à tout différend portant sur les activités menées dans la zone et sur ses ressources régleront ce différend par les mesures mentionnées à l'article 33 de la Charte des Nations unies et par les procédures de règlement des différends dont il pourra être convenu dans le régime international à établir.

Texte de la résolution par laquelle
l'Assemblée générale a décidé
de convoquer la 3^e Conférence
des Nations unies sur le droit de la mer

(Résolution 2750 C (XXV), adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1970).

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions 798 (VIII) du 7 décembre 1953, 1105 (XI) du 21 février 1957 et 2574 A (XXIV) du 15 décembre 1969,

Rappelant en outre ses résolutions 2340 (XXII) du 18 décembre 1967, 2467 (XXIII) du 21 décembre 1968 et 2574 (XXIV) du 15 décembre 1969,

Tenant compte des résultats des consultations entreprises par le Secrétaire général conformément au paragraphe 1 de la résolution 2574 A (XXIV), qui indiquent que l'idée de convoquer une conférence de portée générale sur le droit de la mer recueille un large appui,

Consciente de ce que les problèmes de l'espace marin sont étroitement liés les uns aux autres et doivent être examinés dans leur ensemble,

Notant que les réalités politiques et économiques, le développement scientifique et les progrès rapides de la technique qui ont marqué la dernière décennie ont accentué la nécessité d'un développement prochain et progressif du droit de la mer dans le cadre d'une étroite coopération internationale,

Prenant en considération le fait que nombre des Etats actuellement membres de l'Organisation des Nations unies n'ont pas participé aux précédentes conférences des Nations unies sur le droit de la mer,

Convaincue que l'élaboration d'un régime international équitable applicable au fond des mers et des océans, ainsi qu'à leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale faciliterait un accord sur les questions qui seront examinées à une telle conférence,

Affirmant que de tels accords sur ces questions devraient viser à concilier les intérêts et les besoins de tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, compte tenu des intérêts et des besoins particuliers des pays en voie de développement avec ou sans littoral,

Ayant examiné le rapport du Comité des utilisations du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale,

Convaincue qu'une nouvelle conférence sur le droit de la mer devrait être préparée avec soin, de manière à assurer son succès, et qu'il faudrait entreprendre

les travaux préparatoires aussitôt que possible après la fin de la vingt-cinquième session de l'Assemblée générale, en mettant à profit l'expérience déjà acquise par le Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale et en tirant pleinement parti de l'occasion de faire progresser ces travaux que lui offrira la Conférence des Nations unies sur l'environnement, qui doit se tenir en 1972,

1. *Note avec satisfaction* les progrès réalisés jusqu'ici vers l'élaboration du régime international applicable au fond des mers et des océans, ainsi qu'à leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, concrétisés par la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1970 ;

2. *Décide* de convoquer en 1973, conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessous, une conférence sur le droit de la mer chargée d'étudier l'établissement d'un régime international équitable, assorti d'un mécanisme international, applicable à la zone et aux ressources du fond des mers et des océans, ainsi qu'à leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, une définition précise de la zone et une large gamme de questions connexes, en particulier celles qui concernent le régime de la haute mer, du plateau continental, de la mer territoriale (notamment la question de sa largeur et celle des détroits internationaux) et de la zone contiguë, la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer (notamment la question des droits préférentiels des Etats riverains), la protection du milieu marin (y compris notamment la prévention de la pollution) et la recherche scientifique ;

3. *Décide en outre* de passer en revue, à ses vingt-sixième et vingt-septième sessions, les rapports que le Comité mentionné au paragraphe 6 aura présentés au sujet de l'état d'avancement de ses travaux préparatoires, en vue de déterminer l'ordre du jour précis de la conférence sur le droit de la mer, d'en fixer définitivement la date, le lieu et la durée et de prendre toutes dispositions voulues, étant entendu que, si l'Assemblée générale estimait, à sa vingt-septième session, que les travaux préparatoires réalisés par le Comité n'ont pas suffisamment avancé, elle pourrait décider d'ajourner la conférence ;

4. *Réaffirme* le mandat du Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale figurant dans la résolution 2467 A (XXIII) de l'Assemblée générale, tel qu'il est complété par la présente résolution ;

5. *Décide* d'élargir ledit Comité en lui adjoignant quarante-quatre nouveaux membres, désignés par le président de la Première Commission en consultation avec les groupes régionaux, compte tenu d'une représentation géographique équitable ;

6. *Demande* au Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale, sous sa forme élargie, de tenir deux sessions à Genève en mars et en juillet-août 1971, afin d'élaborer, en vue de la conférence sur le droit de la mer, des projets d'articles de traité portant sur le régime international, assorti d'un mécanisme international, appli-

cable à la zone et aux ressources du fond des mers et des océans, ainsi qu'à leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, compte tenu de la nécessité d'assurer un partage équitable entre tous les Etats des avantages retirés de l'exploitation de ces ressources et en ayant présents à l'esprit les intérêts et les besoins particuliers des pays en voie de développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, en se fondant sur la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà de limites de la juridiction nationale, ainsi qu'une liste complète des questions relatives au droit de la mer mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, qui devraient être traitées par la conférence, et des projets d'articles sur ces questions ;

7. *Autorise* le Comité à créer les organes subsidiaires qu'il jugera nécessaires pour bien s'acquitter de ses fonctions, en gardant présents à l'esprit les aspects scientifiques, économiques, juridiques et techniques des questions dont il s'agit ;

8. *Prie* le Comité d'établir, selon qu'il conviendra, des rapports à l'intention de l'Assemblée générale sur l'état d'avancement de ses travaux ;

9. *Prie* le Secrétaire général de faire distribuer ces rapports aux Etats membres et aux observateurs auprès de l'Organisation des Nations unies pour qu'ils présentent des commentaires et des observations ;

10. *Décide* d'inviter d'autres Etats membres qui ne sont pas représentés au Comité à participer à ses travaux en qualité d'observateurs et à faire des déclarations sur des points particuliers ;

11. *Prie* le Secrétaire général de prêter au Comité toute l'assistance nécessaire dans les domaines juridique, économique, technique et scientifique, en lui fournissant notamment la documentation pertinente de l'Assemblée générale et des institutions spécialisées, afin qu'il puisse s'acquitter convenablement de ses fonctions ;

12. *Décide* que les séances du Comité, sous sa forme élargie, et de ses organes subsidiaires feront l'objet de comptes rendus analytiques ;

13. *Invite* l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture et sa Commission océanographique intergouvernementale, l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture et son Comité des pêches, l'Organisation mondiale de la santé, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence internationale de l'énergie atomique et les autres organismes intergouvernementaux et institutions spécialisées intéressés à collaborer pleinement avec le Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale à la mise en œuvre de la présente résolution, notamment en établissant la documentation scientifique et technique que pourra demander le Comité.

Règlement des différends

Les questions touchant au règlement des différends qui pourraient survenir à l'occasion de l'interprétation ou de l'application de la future convention sur le droit de la mer, ont fait l'objet de longs débats au sein de la 3^e Conférence et les différents textes élaborés en traitent.

Le texte de négociation composite établi lors de la session de New York de 1977 y consacre sa 15^e partie (articles 279 à 297) ainsi que les annexes 4, 5, 6, 7 et la section 6 de la 11^e partie (articles 187 à 192).

Il n'est pas question ici, de se livrer à une analyse complète du dispositif prévu, mais — étant donné son importance — de fournir quelques brèves indications destinées à en traduire l'économie générale.

Les Etats doivent résoudre leurs différends en recourant à des moyens pacifiques indiqués à l'article 33, § 1, de la Charte des Nations unies. Les parties à un litige doivent d'abord tenter de trouver un règlement entre eux avant de mettre en œuvre les procédures prévues à la 15^e partie du texte composite.

Les procédures organisées par ledit texte sont de deux sortes : diplomatiques et judiciaires.

Procédure diplomatique : la conciliation

Mode facultatif de règlement, la conciliation fait l'objet des articles 284 et 285 et des dispositions de l'annexe 4.

Une liste de conciliateurs est dressée par le Secrétaire général des Nations unies. A l'occasion d'un litige, si les parties optent pour la conciliation, une commission est constituée. Composée en principe de 5 membres (2 désignés par chaque partie et le président choisi par les 4 commissaires ainsi désignés) (annexe 4, article 3), elle doit déposer un rapport dans les 12 mois qui suivent sa formation. Les conclusions de ce rapport n'ont pas de caractère obligatoire pour les parties.

Procédures judiciaires

Chaque Etat partie à la convention, par un système de clause d'acceptation de la juridiction, peut choisir un ou plusieurs des modes de règlement suivants :

- Cour internationale de justice ;
- Tribunal du droit de la mer ;
- Tribunal arbitral ;
- Tribunaux arbitraux spéciaux.

Une disposition importante figure au § 3 de l'article 287 : malgré le caractère apparemment facultatif du recours à un mode judiciaire de règlement, un Etat « partie à un différend non couvert par une déclaration en vigueur est présumé avoir accepté l'arbitrage conformément à l'annexe 6 ».

Les organes judiciaires sont appelés à trancher les litiges entre Etats afférents à l'interprétation ou l'application de la convention, mais aussi les différends relatifs « à l'interprétation ou à l'application d'un accord international se rapportant aux fins de la présente convention... » (article 288, § 2). Dans le cadre de leurs fonctions, ils appliquent les règles de la convention, celles du droit international, mais ils ont aussi la possibilité de statuer *ex æquo et bono* si les parties en conviennent (article 293).

☉ *Le Tribunal du droit de la mer*

Il voit son statut précisé par l'annexe 5. Corps de 21 juges indépendants élus pour 9 ans et rééligibles « parmi les personnes jouissant de la plus haute réputation d'équité et d'intégrité et possédant une compétence notoire en matière de droit de la mer » (article 2, § 1), le Tribunal connaît des formations particulières, dont les deux premières rappellent la Cour internationale de justice :

- Chambres *ad hoc* destinées à connaître de certaines catégories de litiges ou d'un différend déterminé si les parties le demandent.
- Chambre de procédure sommaire constituée obligatoirement chaque année et composée de 5 membres.
- Une Chambre spéciale pour le règlement des différends relatifs au fond des mers (11 membres choisis parmi les juges du Tribunal par l'Assemblée de l'Autorité internationale).

Prévue par l'article 15 de l'annexe 5, elle fait également l'objet des dispositions de la section 6 de la 11^e partie relative à la zone internationale (articles 187 à 192).

Outre le fait qu'elle peut être appelée à donner des avis consultatifs, il est important de noter que cette Chambre tranche non seulement des litiges entre un Etat-partie et l'Autorité internationale, mais aussi entre cette dernière et des ressortissants des Etats (articles 187 et 189 de la 11^e partie).

Les décisions du Tribunal du droit de la mer ou de ses différentes formations sont obligatoires et ont l'autorité relative de la chose jugée. Celles de la Chambre spéciale pour le règlement des différends relatifs au fond des mers « sont exécutoires dans les territoires des Etats parties de la même manière que les arrêts ou ordonnances de la plus haute instance judiciaire de l'Etat partie où l'exécution est demandée » (article 40 de l'annexe 5).

☉ *Tribunal arbitral*

Le recours à un tribunal arbitral, prévu par l'article 287 de la 15^e partie, est organisé par l'annexe 6.

Le Secrétaire général des Nations unies dresse et tient une liste d'arbitres. Si les parties au litige conviennent de recourir à ce mode, et à moins d'accord particulier, le tribunal arbitral sera composé de 5 membres (un désigné par chaque partie, qui peut être un ressortissant des Etats en présence et les 3 autres choisis parmi les membres de la liste par les parties ; le président devra être un de ces 3 membres) (article 3).

La sentence, limitée à l'objet du différend et motivée, présente un caractère obligatoire.

© *Tribunaux arbitraux spéciaux*

Ils ont une compétence spécialisée, indiquée par l'article premier de l'annexe 7.

Ils interviennent pour les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des articles de la convention concernant :

- les pêcheries ;
- la protection et la préservation du milieu marin ;
- la recherche scientifique marine ;
- la navigation, y compris la pollution causée par les navires.

Des listes d'experts distinctes sont constituées pour chacun des domaines ainsi énumérés.

A moins d'accord particulier, le tribunal spécial est composé de 5 membres (2 membres pour chaque partie ; les 4 membres ainsi choisis désignent le président).

La sentence rendue est obligatoire.

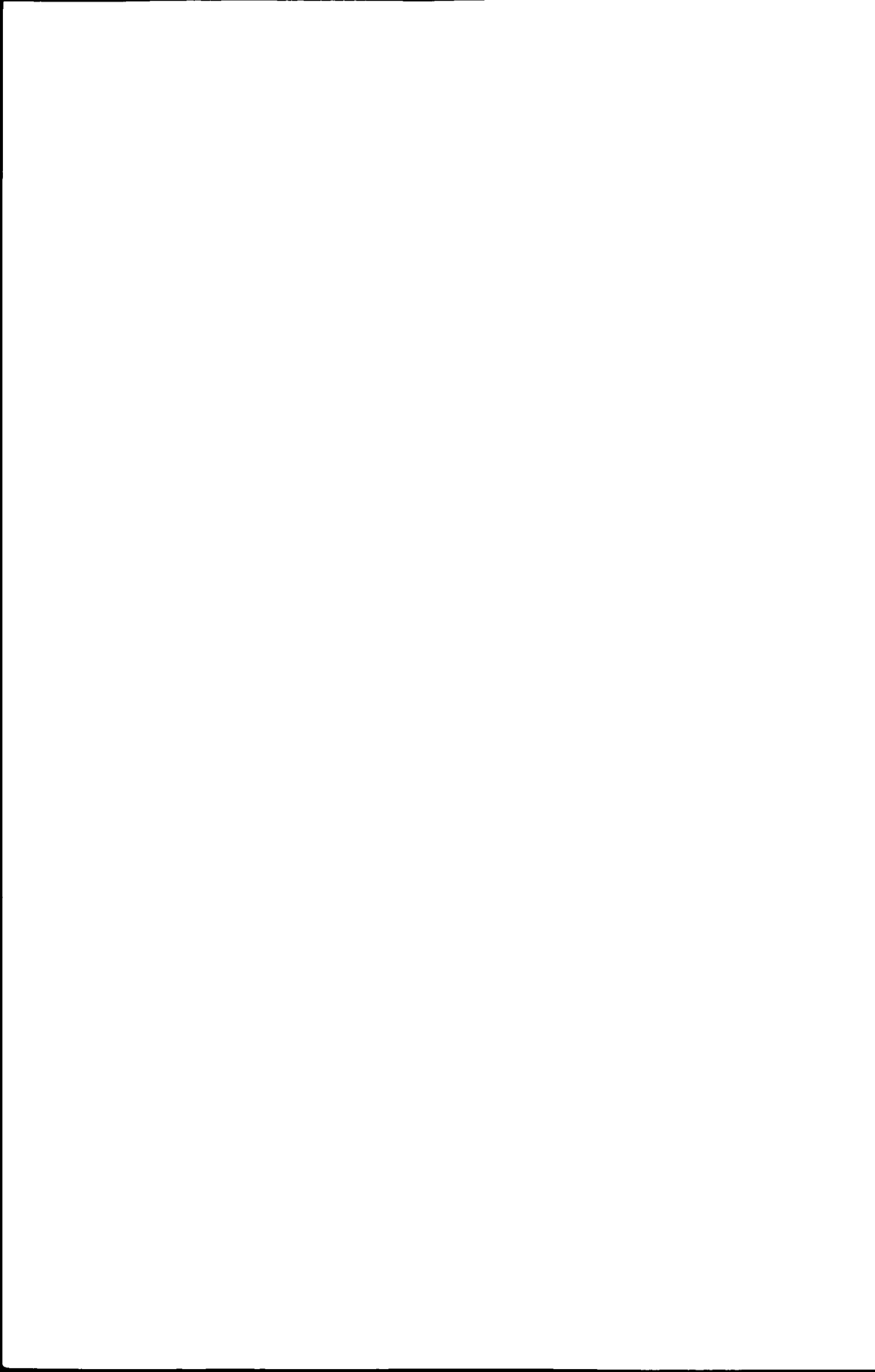
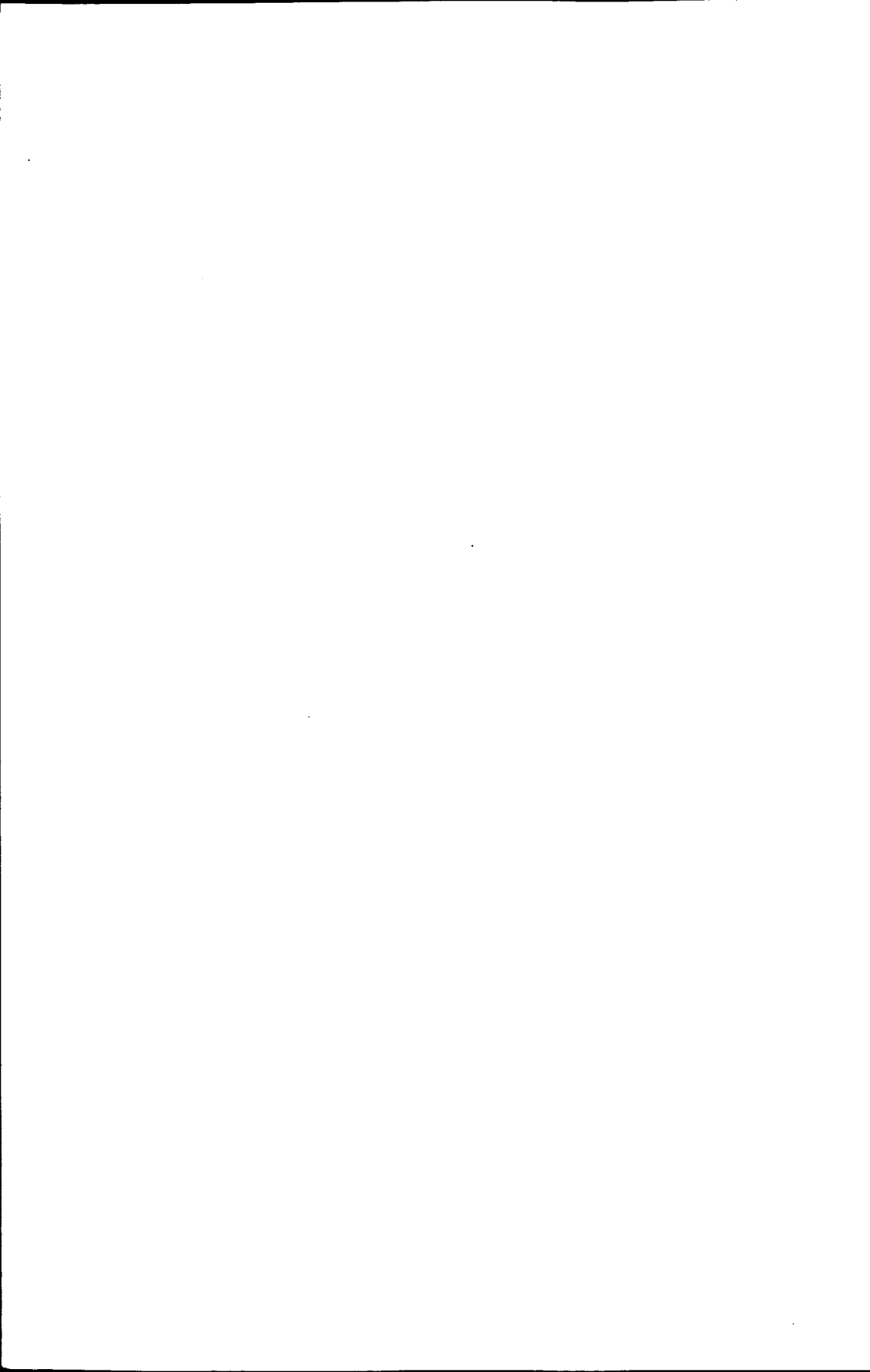


TABLE DES MATIÈRES



	Pages
Introduction	7
La notion de nationalisme maritime - Une conception large	10
Les transformations fondamentales du droit de la mer	12
La permanence du nationalisme maritime	29
 LES ETATS EN SITUATION	 43
Situation géographique	51
La répartition des richesses biologiques ou minérales	51
Etats enclavés et Etats côtiers	55
Le plateau continental	66
La zone économique exclusive	66
Les détroits	85
Situation économique	91
La pêche	94
L'écart entre les ressources capturées et les ressources capturables	95
Répartition des captures par Etats	105
Evolution des captures et évolution du tonnage des flottes de pêche	106
L'importance de la pêche pour les différents Etats	112
Captures par catégories d'Etat et par zones de pêche ..	118
Les ressources minérales	129
Le pétrole	132
Répartition de la production « off shore » par Etat	137
Coûts et techniques d'exploitation du pétrole « off shore »	140
Estimation des réserves de pétrole « off shore »	145
Trois exemples de politiques pétrolières	151

	Pages
Les nodules polymétalliques	160
La prospection	160
Le passage du stade de l'exploration à celui du ramassage	163
Les transports maritimes	176
Les flottes marchandes	176
Les Etats industrialisés à économie de marché	190
Les pays en voie de développement	196
L'URSS, les pays de l'Est et la Chine	198
Les pavillons de complaisance	201
L'espace maritime : maîtrise et dépendance	204
Les facteurs de dépendance	205
L'interrelation des facteurs : flottes marchandes et potentiel maritime, technique, économique et humain	217
les « services » maritimes	217
les ports	220
la construction navale	227
l'interrelation des facteurs par la monnaie	231
Situation politique	235
Aperçu général	235
Données complémentaires	274
Les Etats	274
Les Etats ne sont pas des centres de décision exclusivement rationnels	274
Les Etats ne sont pas des centres de décision uniques ..	275
Les Etats sont inégalement concernés par la mer	283
Les forces transnationales	288
Les organisations internationales	288
Les firmes multinationales	291
Le jeu des forces transnationales	292
LES ETATS EN CONFRONTATION	297
Les affrontements	303
Utilisations de techniques juridiques	303
Au niveau de la formation du droit	303
L'acte unilatéral : son importance dans le droit de la mer	304
Le politique dans les techniques d'élaboration du droit de la mer	312

	Pages
Au niveau des instances internationales	317
Le nationalisme à travers la composition et la structure d'organes internationaux spécialisés	317
Le nationalisme et la future Autorité internationale chargée de gérer les fonds marins	321
La publicisation du droit commercial maritime	327
Une nationalisation spatiale progressive	329
Extension des zones anciennes	330
Les eaux intérieures	330
La mer territoriale	333
La zone contiguë	349
Le plateau continental	352
Création d'une zone nouvelle : la zone économique exclusive	356
L'admission de la zone économique exclusive	357
Le statut juridique de la zone économique exclusive ..	362
Les conséquences de la zone économique	367
Le développement des compétences de l'Etat riverain	372
En matière de pêche	373
La reconnaissance de l'intérêt spécial de l'Etat riverain à la première Conférence sur le droit de la mer	374
Le droit de la pêche au Comité des fonds marins et à la troisième Conférence	376
En matière de lutte contre la pollution	381
Les pouvoirs de l'Etat riverain dans les zones placées sous sa juridiction	383
Les pouvoirs de l'Etat riverain en haute mer	384
L'emploi de la force en mer	390
Hégémonie et nationalisme maritime : bipolarité des forces et multipolarité des utilisations de la mer	391
Nationalisme maritime et transformation du rôle des forces navales	392
Renforcement du rôle des forces navales des Etats côtiers	392
Amoindrissement du rôle des forces navales des grandes puissances	393
Le contexte nouveau de l'emploi des forces navales	393
Une difficile entente	397
Les solidarités régionales : une incertaine réalité	399
La protection contre la pollution	400
La zone économique régionale	403
La notion de zone économique régionale au sein de la 3 ^e Conférence	403

	Pages
La zone de pêche de la Communauté économique européenne	406
La solidarité mondiale : un faux-semblant ?	409
L'érosion de la haute mer	410
Réduction géographique de la haute mer	410
Limitation des droits afférents à la liberté	411
De la velléité de faire du fond des mers le patrimoine commun de l'humanité	416
Des « services publics internationaux » : dernier bastion de la solidarité internationale	418
La sauvegarde des intérêts communs	418
Le progrès : profit collectif	421
- La recherche scientifique	421
- Les transferts de techniques marines	423
Conclusion	427
Annexes	435
Préparation et déroulement de la 3 ^e conférence des Nations unies sur le droit de la mer	437
Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans	439
Texte de la résolution par laquelle l'Assemblée générale a décidé de convoquer la 3 ^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer	442
Règlement des différends	445
Liste des tableaux	455
Liste des cartes et figures	461

LISTE DES TABLEAUX



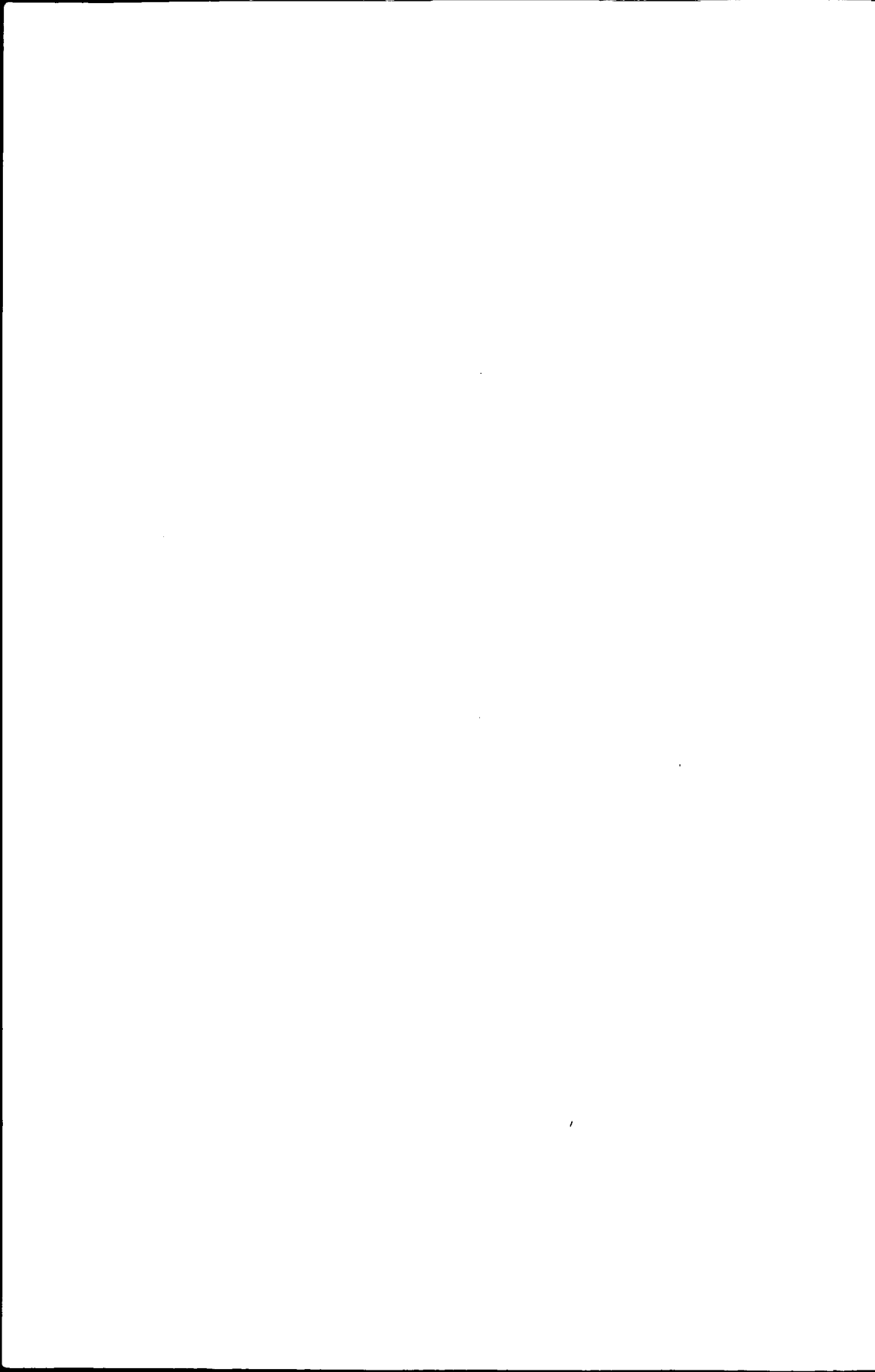
- Tableau 1 - Grands océans et principales mers.
- Tableau 2 - Rapport entre longueur des côtes et superficies.
- Tableau 3 - Superficies du plateau continental et de la zone économique.
- Tableau 4 - Comparaison entre les 6 Etats dont les zones économiques sont les plus petites avec les 6 Etats dont les zones économiques sont les plus vastes : rapports entre leurs superficies terrestres, la longueur de leurs côtes et la superficie de leurs zones économiques.
- Tableau 5 - Exemples de pays favorisés par l'établissement de zones économiques exclusives.
- Tableau 6 - Classement des archipels.
- Tableau 7 - Etats avantagés et désavantagés géographiquement au regard de l'étendue de la zone économique exclusive.
- Tableau 8 - Superficie des fonds marins revenant aux Etats côtiers selon divers critères d'attribution.
- Tableau 9 - Zone économique et produit national brut en 1975.
- Tableau 10 - Situation des Etats au regard du plateau continental et des détroits.
- Tableau 11 - Etude géographique et hydrographique des principaux détroits.
- Tableau 12 - Influence de la largeur de la mer territoriale sur les principaux passages empruntés par la navigation.
- Tableau 13 - Répartition des captures par Etats.
- Tableau 14 - Flottes de pêche mondiales (navires de 100 tjb et plus) 1969 et 1975 — Navires de pêche.
- Tableau 15 - Flottes de pêche mondiales (navires de 100 tjb et plus) 1969/1975 — Navires usines et transporteurs.
- Tableau 16 - Classement des Etats par quantités et valeurs pêchées.

- Tableau 17 - Valeur des quantités débarquées par rapport au produit national brut de quelques Etats.
- Tableau 18 - Valeur des importations et exportations des produits de la pêche de quelques Etats et pourcentage par rapport au total des importations et exportations de marchandises.
- Tableau 19 - Flottes de pêche des Etats-Unis, de l'Italie et du Japon.
- Tableau 20 - Captures par catégories d'Etats.
- Tableau 21 - Captures par zones de pêche.
- Tableau 22 - Répartition des captures de poisson par Etat au sein de l'Atlantique Nord-Est, 1973.
- Tableau 23 - Importance économique des ressources des fonds marins suivant diverses limites proposées pour la juridiction nationale.
- Tableau 24 - Pourcentage respectif des différentes sources d'énergie (en 1972).
- Tableau 25 - Production de pétrole brut.
- Tableau 26 - Production de pétrole *off shore*.
- Tableau 27 - Répartition de la production de pétrole.
- Tableau 28 - Coût des différentes sources d'énergie fossile (1976).
- Tableau 29 - Estimations des réserves de brut.
- Tableau 30 - Répartition géographique du potentiel non découvert en mer.
- Tableau 31 - Répartition géographique des réserves prouvées.
- Tableau 32 - *Off shore* mondial par zone.
- Tableau 33 - *Off shore* mondial par pays.
- Tableau 34 - Prévisions de production de pétrole *off shore* en Grande-Bretagne 1976-1980.
- Tableau 35 - Production des métaux provenant des nodules et des gisements terrestres.
- Tableau 36 - Comparaison, en temps de consommation, de ces métaux.
- Tableau 37 - Prévision de production des métaux provenant des nodules (Etats-Unis 1985).
- Tableau 38 - Production estimée de métaux à partir de nodules en 1985.
- Tableau 39 - Rapport entre les métaux contenus dans les nodules et la consommation mondiale.
- Tableau 40 - Marché actuel et prévisible du cuivre et du nickel.
- Tableau 41 - Production de minéraux contenus dans les nodules.

- Tableau 42 - Valeur de la production en 1971.
- Tableau 43 - Part de la production de l'industrie des nodules sur le marché mondial en 1985.
- Tableau 44 - Structure de la flotte marchande mondiale en 1976 (comparaison avec 1975).
- Tableau 45 - Principales flottes marchandes en 1976 (comparaison avec 1975).
- Tableau 46 - Répartition de la flotte mondiale par principaux types de navires au milieu de 1976.
- Tableau 47 - Tonnage en jauge brute et en port en lourd de la flotte mondiale au milieu de 1976.
- Tableau 48 - Evolution de la flotte mondiale.
- Tableau 49 - Evolution de la flotte mondiale en service.
- Tableau 50 - Mouvements interrégionaux de pétrole en 1975.
- Tableau 51 - Trafic interrégional de pétrole par voie de mer en 1975.
- Tableau 52 - Evolution des taux d'affrètement au voyage pour les navires de charge et pour les pétroliers.
- Tableau 53 - Evolution des parts des principaux groupes de pays dans la flotte mondiale.
- Tableau 54 - Part des industries des transports maritimes dans le produit intérieur brut.
- Tableau 55 - Répartition par classe d'âge de la flotte mondiale au milieu de 1976.
- Tableau 56 - Nombre d'étrangers dans le personnel navigant au cours de la période 1972-1977.
- Tableau 57 - Ratios de dépendances et d'équipement maritimes.
- Tableau 58 - Pollution des mers par les hydrocarbures, origines et quantités.
- Tableau 59 - Comparaison de l'évolution passée des indices de base de l'économie mondiale et des principaux indicateurs de l'économie maritime.
- Tableau 60 - Ports principaux de quelques pays.
- Tableau 61 - Ventilation par pays d'immatriculation des navires terminés en 1976.
- Tableau 62 - Navires en construction ou en commande.
- Tableau 63 - Contribution de l'industrie des transports maritimes à la balance des paiements.

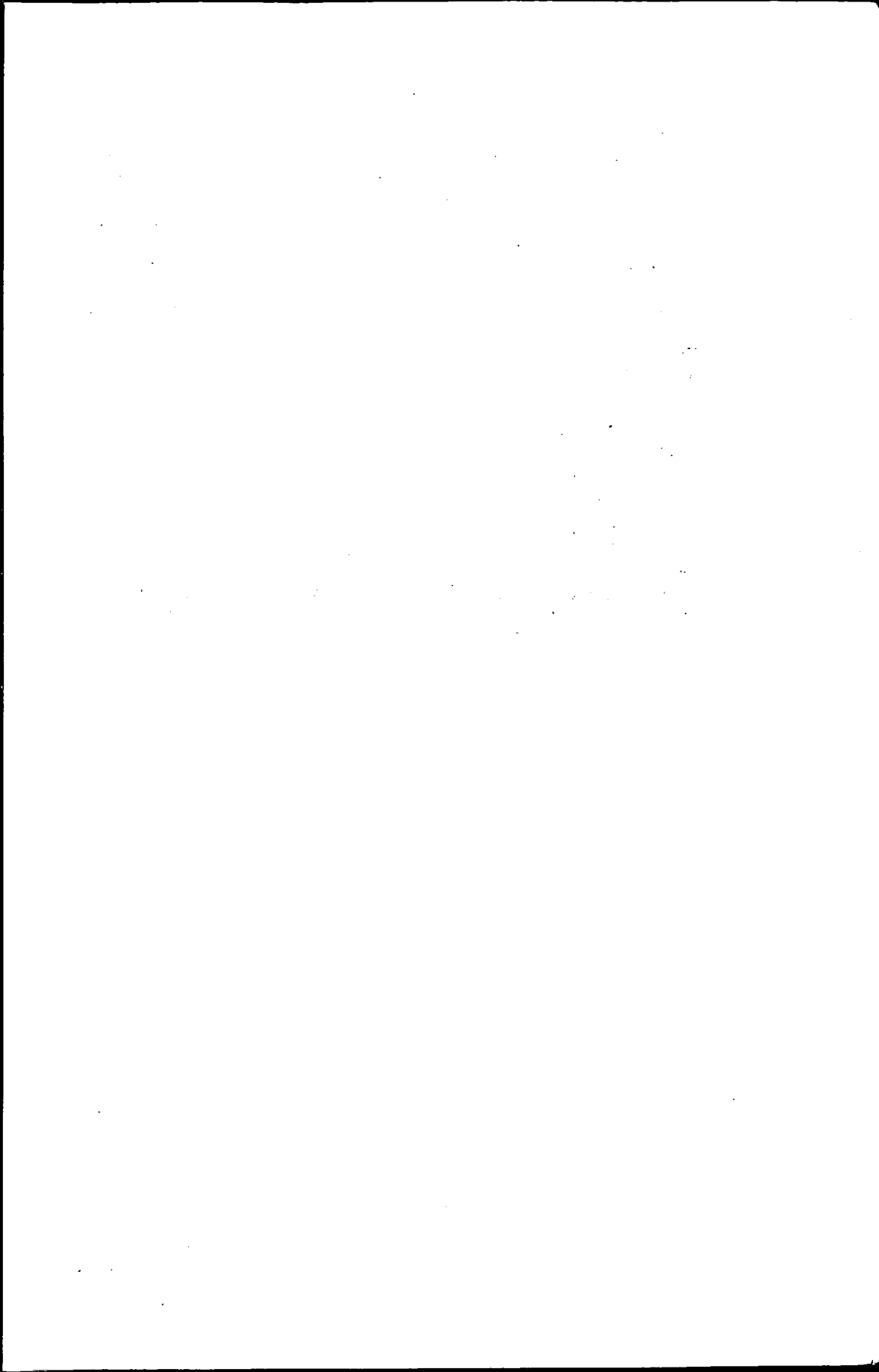
- Tableau 64 - Limites des eaux territoriales.
- Tableau 65 - Etat des signatures, ratifications et adhésions aux Conventions de Genève de 1958.
- Tableau 66 - Positions prises par les délégations nationales au Comité II de la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer— Plateau continental.
- Tableau 67 - Positions prises par les délégations nationales au Comité II de la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer — Zone économique.
- Tableau 68 - Participation des Etats à diverses instances internationales.
- Tableau 69 - Composition des délégations nationales à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.
- Tableau 70 - Evolution comparée des budgets océanologiques des principaux pays industrialisés.
- Tableau 71 - Comparaison des forces navales.
- Tableau 72 - Comparaison entre la marine américaine et la marine soviétique.
- Tableau 73 - Dissémination de la technologie nouvelle.
- Tableau 74 - Progression de la dissémination (1965-1975).
- Tableau 75 - Les industries militaires nationales.
- Tableau 76 - Répartition du *Fédéral Marine Science Program* par ministères et par agences 1966-1974.
- Tableau 77 - Répartition par tonnage de la flotte de pétroliers et pétroliers en commande à la fin de 1976.

LISTE DES CARTES ET FIGURES



- Figure 1 - Bases navales actuelles et bases des flottes de l'Empire romain.
- Figure 2 - Répartition des ressources pétrolières *off shore*.
- Figure 3 - La prospection des nodules polymétalliques.
- Figure 4 - Définition des espaces maritimes selon le texte de négociation composite.
- Figure 5 - Espace maritime voué à l'appropriation nationale.
- Figure 6 - Carte des pêcheries mondiales.
- Figure 7 - Distribution des captures démersales.
- Figure 8 - Distribution des captures pélagiques côtières (1968) — à l'exception des thonidés.
- Figure 9 - Principales zones de pêche.
- Figure 10 - Production, capacité de raffinage et flux pétroliers mondiaux en 1976.
- Figure 11 - Evolution des flux pétroliers mondiaux 1938-1966.
- Figure 12 - Investissement de développement à la tonne annuelle de capacité.
- Figure 13 - Evolution des investissements de développement en mer.
- Figure 14 - Répartition de la propriété des ressources prouvées de pétrole en mer du Nord selon la nationalité des compagnies pétrolières.
- Figure 15 - Moyenne, en pourcentage, des pertes annuelles 1971-1975 (en tjb).
- Figure 16 - Graphique d'orientation des Etats vers la mer.
- Figure 17 - Ports pouvant accueillir les super-pétroliers de 150 000 tonneaux de port en lourd.
- Figure 18 - Ports pouvant accueillir les super-pétroliers de 300 000 tonneaux de port en lourd.
- Figure 19 - Navires lancés par 11 pays de 1966 à 1975.
- Figure 20 - Bases ou facilités de mouillage dans l'océan Indien.
- Figure 21 - Interactions possibles entre des activités voisines en mer.





Les mers ont cessé d'être un espace ouvert. Cent cinquante Etats réunis depuis 1973 au sein de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer essaient de définir un nouveau régime de l'espace marin, espace à trois dimensions, qui touche à l'alimentation, aux transports, à l'industrie, à l'énergie, aux matières premières, au commerce extérieur, à la stratégie, à l'environnement, à la recherche scientifique et dont des portions grandissantes font l'objet d'appropriations unilatérales. Mais bien qu'il soit commun à tous les pays, l'intérêt porté aux problèmes de la mer ne doit pas être compris comme exprimant le *bien commun* de la communauté des nations. On ne peut avoir une vue claire de cette tentative d'édification d'un nouvel ordre maritime international, de ses voies et de ses moyens, sans l'aborder par la spécificité, le particularisme propre à chaque Etat : tous d'ailleurs sont concernés par la mer.

Cette spécificité naît de situations différentes, selon les Etats, au regard de la mer, qu'il s'agisse de situations objectives ou de situations perçues par ceux-ci ; elle engendre des confrontations qui conduisent à des rapprochements et à des oppositions.

La présente étude vise précisément, au-delà peut-être d'une certaine forme du *discours* international, et en diversifiant les approches (*géographique, économique, sociologique, juridique*), à atteindre la réalité des comportements nationaux et nationalistes : ceux des « Etats en situation » et ceux des « Etats en confrontation » qui bouscule parfois les clivages apparents et les notions reçues sur le milieu international du dernier quart de notre siècle.

NOTES ET ÉTUDES DOCUMENTAIRES - 50 numéros par an - Abonnement annuel : 350 F
Service abonnement, tél. : 834.92.75 - Commande adressée à la Documentation Française,
124, rue Henri-Barbusse, 93308 Aubervilliers Cedex - Telex : 204826 Docfran Paris - Règlement
à réception de la facture - Le directeur de la publication : J.-L. Crémieux-Brilhac

Imprimé en France

SECRETARIAT GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT
DIRECTION DE LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

D.L. n° 14 411 - 1^{er} trim. 1978
Imprimerie BIALEC - NANCY
Réimpression DF 1979
C.P.P. 1 231 AD