



04/07/2024

DROIT DE LA MER

Droit de la Mer du Commandant AMANI Yao IEM

AMANI YAO
ARSTM

La mer a toujours fasciné les hommes. Elle est une mère nourricière dont on a longtemps cru que les réserves étaient inépuisables. La mer est aussi une route de prédilection des grandes nations commerçantes, champ de bataille où se déroulèrent certains des affrontements les plus décisifs de l'histoire. Plus récemment, elle est devenue une poubelle pour les déchets des sociétés industrialisées.

La mer, qui couvre 73% de la surface de notre planète, a joué et continue de jouer de multiples rôles qui la rendent indispensable. Longtemps mystérieuse par ses colères qui firent assimiler à une divinité par bien des peuples, elle continue à faire vivre et à fasciner les hommes.

Très ancien, le droit de la mer a connu, en quelques siècles, une profonde évolution. Désormais régi par une convention multilatérale générale (Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982), il est composé de normes juridiques s'appliquant à des espaces maritimes variés. Ces espaces sont constitutifs d'une emprise maritime dans laquelle l'Etat côtier est titulaire de droits et destinataire d'obligations.

Quels sont les régimes des différents espaces maritimes régis par le droit international de la mer ?

Chapitre I : CONCEPTS PRINCIPAUX ET EVOLUTION **HISTORIQUE DU DROIT DE LA MER**

Section1 : Concepts principaux

I- Le droit de la mer

Un Etat côtier dispose automatiquement d'un certain nombre de droits sur les eaux adjacentes à ses côtes. L'ampleur de ces droits et l'espace sur lequel ils vont pouvoir être exercés constituent le cœur du droit de la mer.

Le droit de la mer est par conséquent l'ensemble des règles de droit international relatives à la détermination et au statut des espaces maritimes et au régime des activités ayant pour cadre le milieu marin.

Il est important de noter que le **droit de la mer** concerne aussi bien les **étendues maritimes** en tant que voies de communication qu'en tant que **réserves de poissons**. Par ailleurs, il concerne également le **sol et le sous-sol marin, et les richesses que ceux-ci peuvent receler**.

Le droit de la mer distingue différents espaces. Ceux-ci sont, en général, déterminés en fonction de leur distance par rapport aux côtes de l'Etat ou, plus exactement, aux lignes de base de celui-ci. Ces distances sont toutes mesurées en milles marins, ou nautiques. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ses côtes, les compétences de l'Etat diminuent, pour disparaître presque totalement dans la haute mer. C'est dans le domaine économique que les compétences de l'Etat persistent plus loin.

Le **mille marin, mille nautique**, ou plus simplement **nautique**, égal par convention à 1 852 mètres.

II- La mer

Le concept de **droit de la mer** nous invite à définir ce qu'est la mer. **La mer est donc constituée des espaces d'eau salée se trouvant en communication libre et naturelle sur toute l'étendue du globe.** Des étendues d'eau salée comme la mer Morte et la mer Caspienne n'entrent par conséquent pas dans le champ d'application de cette définition. Par contre, des mers « quasi fermées » comme la mer Noire, la mer Rouge ou le golfe Persique (et bien entendu la Méditerranée), qui ne sont reliées aux autres mers ou océans que par un passage étroit, entrent bien dans la définition.

L'article 123 de la **Convention de Montego Bay sur le droit de la mer** engage d'ailleurs les Etats riverains des mers « fermées et quasi

fermées » à coopérer entre eux dans les domaines de la gestion des ressources biologiques, la protection de l'environnement et la recherche scientifique.

Section 2 : Navire et pavillon

Le droit de la mer est avant tout un droit interétatique. Si l'on met de côté les implications stratégiques, force est de reconnaître que ses véritables sujets sont toutefois des individus engagés dans des activités maritimes (pêche, transport ou exploitation des fonds marins). C'est généralement par le biais d'opérations exécutées par des particuliers (pêche, pollution...) que les règles de **droit de la mer trouvent à s'appliquer**. L'arrestation de personnes accusées d'avoir contrevenu aux lois et règlements maritimes applicables dans les eaux relevant de la souveraineté d'un Etat tiers peut inciter l'Etat dont elles sont ressortissantes à exercer sa protection diplomatique en leur faveur, c'est-à-dire à intervenir diplomatiquement et, éventuellement, à saisir les organes de règlement des différends compétents. La nationalité des individus concernés est dès lors importante. Le plus souvent, cependant, c'est la nationalité des navires et installations en cause qui sera fondamentale dans la détermination de la compétence des Etats.

I- Le navire

La plupart des activités maritimes impliquent le recours à des navires ou à d'autres installations (plates-formes pétrolières...). La notion de « navires » est très vague. Selon le *dictionnaire de droit international public*, elle (notion) désigne « **toute construction flottante conçue pour naviguer en mer et y assurer, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, le service auquel elle est affectée** ».

Tout navire doit obligatoirement avoir une nationalité, et il ne peut en avoir qu'une seule. Celle-ci permettra de déterminer l'Etat responsable en cas de violation du droit international par un navire. C'est indispensable si l'on souhaite maintenir un ordre public dans la zone comme la haute mer, par exemple, qui échappe à la souveraineté des Etats.

II- Le pavillon

Le droit international a par conséquent décrété que le critère déterminant pour l'attribution d'une nationalité à un navire serait son **pavillon**. Au sens large, le pavillon est la preuve de l'immatriculation d'un navire dans le registre de l'Etat qui l'autorise à arborer son pavillon. En raison de l'importance de la question du pavillon, la Convention de

Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 lui consacre quatre articles.

Chaque Etat définit souverainement les conditions d'octroi de son pavillon. Tout Etat, même s'il ne dispose pas d'un littoral, peut autoriser un navire à arborer son pavillon (article 90 de la Convention de Montego Bay) et lui délivrer les documents officiels justificatifs de son immatriculation dans ses registres (article 91, § 2).

L'Etat du pavillon est théoriquement tenu d'exercer un contrôle effectif sur le navire qui arbore celui-ci. L'article 91 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer stipule en effet qu'« il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ». L'Etat du pavillon doit exercer « effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif (autorisation de naviguer...), technique (respect des normes nationales ou internationales en vigueur pour la construction des navires...) et social (statut des membres d'équipage...) sur les navires battant son pavillon (article 94, §1).

Section 3 : Historique du droit de la mer

I- La controverse souveraineté-liberté des mers

Le droit de la mer, comme la plupart des branches du droit international, est le fruit d'un long processus de maturation historique au cours duquel se sont dégagés des règles applicables aux rapports entre Etats sur les espaces maritimes.

Depuis l'Antiquité, les juristes se sont interrogés sur le statut de la mer. Celle-ci représente en effet une voie de transport aisée et rapide, tant pour les marchandises et les personnes que pour les forces armées, et une source de revenus souvent indispensable pour les populations côtières des Etats riverains. Des controverses sont rapidement apparues quant au régime à lui accorder. La liberté totale dont souhaitaient bénéficier les grandes nations maritimes marchandes s'accordait mal avec leur souhait de se protéger d'invasions adverses par voie maritime, voire d'empêcher certains Etats concurrents de venir commercer ou pêcher dans ce qu'ils considéraient comme leur chasse gardée. Les positions des Etats évoluaient d'ailleurs en fonction des circonstances.

Le principe de liberté des mers ne pouvait en effet pas être absolu, pour plusieurs raisons. En premier lieu subsistait l'impératif de sécurité. Les Etats souhaitaient pouvoir continuer à contrôler la portion de la mer adjacente à leurs côtes pour éviter d'être surpris par une invasion navale. La reconnaissance du principe de la liberté des mers ne fut dès lors jamais totale. La souveraineté de l'Etat sur la portion de

la mer la plus adjacente à ses côtes (plus tard connue sous le nom de « mer territoriale » fut toujours reconnue, moyennant certaines limitations destinées à favoriser la navigation internationale.

Par la suite, l'amélioration des techniques de pêche allait éveiller la crainte des pays du Tiers-Monde, peu désireux de voir les navires usines des pays développés venir piller les ressources halieutiques le long de leurs côtes. La découverte des richesses minérales et pétrolières contenues dans le sous-sol marin allait également susciter bien des convoitises. Enfin, la multiplication des marées noires et autres catastrophes écologiques allait éveiller les consciences sur la nécessité d'assurer la sécurité des mers, et de réglementer le transport des matières potentiellement polluantes.

II- Les sources actuelles du droit de la mer

A- La coutume

Le droit de la mer fut pendant longtemps un droit coutumier. Selon la définition que donne habituellement la doctrine de la coutume, celle-ci requiert la réunion de deux éléments pour être reconnue. Le premier élément est un élément matériel. Il implique la répétition de certaines pratiques adoptées par les Etats (actes juridiques ou administratifs internes ou internationaux, jugements, déclarations officielles...). Le deuxième élément est un élément moral. Cette répétition doit être uniforme, sans quoi il ne pourra être question de pratique constante. Ces pratiques ne doivent cependant pas nécessairement être universelles. Une pratique doit simplement être générale pour pouvoir donner naissance à une coutume.

B- Les sources conventionnelles

Le principal inconvénient de la coutume est l'incertitude dans laquelle elle met les Etats quant à son existence même, et quant à son opposabilité à tel ou tel Etat. Confrontés à ces difficultés, les Etats entreprirent plusieurs tentatives de codification du droit de la mer. La première fut initiée en 1924, sous les auspices de la Société des Nations. Une deuxième tentative eut lieu en 1958. La première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer se réunit à Genève (conférence de Genève de 1958).

Quatre conventions internationales furent adoptées à cette occasion. Elles concernaient respectivement la **mer territoriale** et la **zone contiguë**, la **haute mer**, le **plateau continental** et la **pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer**. Bien que considérées comme reflétant fidèlement le droit coutumier alors en

vigueur, ces conventions ne rencontrèrent toutefois pas le succès escompté. Pour aboutir à une convention consensuelle, les négociations furent longues et difficiles.

Malgré toutes les oppositions, les négociations aboutirent, après plus de neuf ans de travaux, à l'adoption de la **Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer**. Avec ses 320 articles et ses 7 annexes, la convention constitue l'instrument le plus ambitieux jamais adopté pour régler l'ensemble des problématiques liées au monde marin.

Le problème était cependant loin d'avoir trouvé une solution définitive. Signée en **1982** par 117 Etats, la Convention n'entra en vigueur que le 16 novembre 1994, un an après le dépôt du soixantième instrument de ratification ou d'adhésion (conformément à son article 308).

Au 7 août 2007, la Convention de Montego Bay liait 155 Etats, et l'accord 1994 en liait 130. Il est à noter que les Etats-Unis n'ont pas ratifié la Convention de Montego Bay.

Section 4 : Les lignes de base

Avant d'étudier les différents régimes prévus par la Convention de Montego Bay, il est important d'aborder la question des lignes de base. Celles-ci sont les repères qui permettront aux Etats de mesurer la largeur de leur mer territoriale et éventuellement de leur zone économique exclusive. Pour déterminer ses lignes de base, l'Etat dispose de plusieurs possibilités.

I- La ligne de base normale

En vertu de la Convention de Montego Bay, la ligne de base normale est **la laisse de basse mer** le long de la côte, c'est-à-dire la ligne sur laquelle se retirent les eaux aux marées les plus basses de l'année, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par l'Etat côtier (article 5). Le choix de la laisse de basse mer plutôt que de celle de haute mer se justifie par le souhait des Etats d'élargir la mer territoriale.

II- Les lignes de base droites

La configuration de la côte de certains Etats ne permet que difficilement l'application de la méthode normale, notamment lorsque la côte est très découpée ou lorsque de nombreux îlots la bordent. La convention de Montego Bay pose un certain nombre de conditions pour le recours aux lignes de base droites. En premier lieu, « le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction

générale de la côte (article 7,§3,*initio*). Des lignes de base s'écartant de plus de 30° de cette direction générale violeraient probablement cette condition.

En fonction de la configuration de sa côte, un Etat peut avoir recours à plusieurs méthodes pour la détermination de ses lignes de base (article 14).

Chapitre II : LES EAUX INTERIEURES

Section 1 : Définitions

Les eaux intérieures correspondent à celles baignant les côtes de l'Etat (baies, calanques, installations portuaires...) et situées en deçà de la ligne de base (article 8, §1 de la Convention de Montego Bay). Le concept ne concerne par conséquent nullement les mers intérieures des Etats.

I- Les baies

Une baie est « une échancrure bien marquée de la côte dont la pénétration dans la terre par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte ». La convention contient cependant un critère géométrique strict permettant de déterminer si une échancrure est une baie ou non. Une droite doit être tracée en travers de son entrée, et un demi-cercle ayant cette droite comme diamètre doit être tracé. Si la superficie de l'échancrure est au moins égale à celle du demi-cercle, alors celle-ci pourra être considérée comme une baie (article 10, §2). A défaut, la laisse de basse mer à l'intérieur de l'échancrure servira de ligne de base.

Le droit international a longtemps considéré que les baies entretenaient un rapport étroit avec le territoire terrestre des Etats. Il était par conséquent normal de les traiter comme des eaux intérieures.

II- Le régime

La Convention de Montego Bay opère une distinction entre quatre types de baies.

A- Les baies dont l'entrée est inférieure à 24 milles

Si la longueur de la ligne tracée entre les points d'entrée de la baie ne dépasse pas 24milles, cette ligne de délimitation servira de ligne de base. Elle devra faire l'objet d'une publicité internationale adéquate (article 16). Les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme des eaux intérieures (article 10,§4).

B- Les baies dont l'entrée est supérieure à 24 milles

Lorsque la longueur de la ligne tracée entre les points d'entrée de la baie dépasse 24 milles, une ligne de base droite de 24 milles est tracée à l'intérieur de la baie de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale. Les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme des eaux intérieures (article 10 §5). Cette ligne de délimitation servira également de ligne de base. Pour la partie de la baie se trouvant au-delà de la ligne, la ligne de base sera la laisse de basse mer, sauf si les circonstances géographiques justifient le tracé de lignes de base droites.

C- Les baies historiques

En règle générale, comme le dit la définition précitée, les baies historiques sont assimilées purement et simplement à des eaux intérieures, quelle que soit leur taille.

Section 2 : Le régime juridique des eaux Intérieures

Les eaux intérieures sont assimilées au territoire terrestre de l'Etat. Celui-ci y jouit par conséquent d'une souveraineté totale. Le principe a été confirmé par la Cour internationale de justice dans l'affaire des *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci*. La Cour a en effet statué que « le concept juridique fondamental de la souveraineté des Etats en droit international, consacré notamment par l'article 2, §1 de la Charte des Nations Unies, s'étend aux eaux intérieures et à la mer territoriales de l'Etat ». Sa législation s'y applique dès lors complètement. Le régime des eaux intérieures n'est par conséquent pas détaillé davantage dans la Convention de Montego Bay.

I- L'accès des navires aux ports et aux eaux intérieures

A- Le principe : la souveraineté de l'Etat

L'Etat exerçant une souveraineté complète sur ses eaux intérieures, il n'existe par conséquent aucun droit pour un navire ne battant pas pavillon de l'Etat côtier de pénétrer dans les eaux intérieures ou un port de celui-ci. La seule exception à cette règle est prévue par l'article 8, § 2 de la Convention de Montego Bay : lorsque le tracé de lignes de base droites a inclus dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif s'appliquera à ces eaux.

Un Etat peut par conséquent limiter l'entrée sur son territoire de marchandises ou de passagers étrangers à certains de ses ports. Il peut également fermer ses ports aux navires étrangers « ou, plus généralement, à certains d'entre eux, voire à un navire particulier »

lorsqu'il en ressent la nécessité. Celle-ci peut avoir trait à la sécurité de l'Etat côtier, au maintien de l'ordre ou à la protection de l'environnement. Il peut enfin soumettre l'accès de ses ports ou de ses eaux intérieures à des conditions politiques (en interdisant par exemple l'accès aux navires originaires de certains Etats ou ayant transité par eux) ou technique (en interdisant par exemple leur accès aux pétroliers équipés de simples coque ou aux navires à propulsion nucléaire).

L'article 211,§ 3 de la Convention de Montego Bay fait expressément référence aux "conditions particulières" qu'un Etat peut imposer aux navires étrangers pour entrer dans ses ports « dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ». Il impose toutefois, aux Etats de donner la publicité voulue à ses conditions et de les communiquer à l'organisation internationale compétente.

Les navires battant pavillon d'Etat tiers bénéficient de **droit de passage inoffensif** lorsqu'ils traversent la mer territoriale de l'Etat côtier pour se rendre dans ses eaux intérieures ou l'un de ses ports. L'Etat côtier peut cependant, intervenir dans le cadre de ce passage inoffensif pour vérifier si le navire remplit bien les conditions auxquelles est subordonné l'admission des navires battant pavillon d'Etat tiers dans ses eaux intérieures ou ses ports (article 25,§2). Il peut par exemple enquêter à bord du navire pour vérifier si les documents sont en ordre, le type de cargaison qu'il transporte... sans devoir attendre que celui-ci ait pénétré dans ses eaux intérieures.

B- Les exceptions

Deux exceptions existent à cette règle.

B1-Les navires en détresse

Un navire en détresse a toujours le droit d'accéder à un port ou aux eaux intérieures de l'Etat côtier pour y subir les réparations indispensables et pour sauvegarder les vies humaines à son bord. Ce droit est cependant, purement coutumier et repose sur une série de sentences arbitrales. Il ne ressort nullement de cette jurisprudence qu'un navire disposerait d'un droit d'accès pour sauver une seule cargaison. Bien plus, en cas de grave danger pour l'environnement marin ou côtier, un Etat peut interdire l'accès à ses ports à un navire en détresse dès qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer le sauvetage des personnes se trouvant à son bord.

Le Gouvernement espagnole n'a par conséquent pas contrevenu à ses obligations internationales lorsqu'il a interdit l'accès à ses ports au

pétrolier *Prestige* le 19 novembre 2002. Il faut également préciser que l'accès d'un navire en détresse à un port n'implique nullement le droit d'y décharger sa cargaison.

B2- Les exceptions conventionnelles

Des centaines de traités bilatéraux prévoient l'accès mutuel des navires battant pavillon des Etats signataires à leurs ports respectifs. Deux instruments multilatéraux aboutissent au même résultat. Le traité de Rome, avait ses dispositions sur la non-discrimination et la libre circulation des marchandises et des services, implique que les navires battant pavillon de l'un des Etats membres de la Communauté aient accès aux ports des autres Etats membres. Par ailleurs, la Convention et le statut de Genève du 9 décembre 1923 posent comme principe la liberté d'accès aux ports des Etats signataires, ainsi que leur utilisation dans des conditions égales à celles réservées aux navires nationaux à ceux de n'importe quel autre Etat (article du statut). Ceux-ci ne peuvent fermer leurs ports aux navires étrangers qu'à titre exceptionnel, pour des raisons de protection sanitaire ou de maintien de l'ordre (article 16).

Le statut de Genève n'est pas applicable aux navires de guerre ni aux navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales (article 13). Ceux-ci doivent toujours recevoir l'autorisation (discrétionnaire) de l'Etat côtier pour pénétrer dans ses eaux intérieures ou l'un de ses ports. La Nouvelle-Zélande par exemple interdit de façon permanente l'accès à ses ports aux navires de guerre à propulsion ou à armement nucléaire. Cette règle peut connaître des exceptions, notamment dans le cas d'accords de coopération militaire.

Le statut de Genève n'est également pas applicable au cabotage maritime, c'est-à-dire le transport de marchandises ou de passagers entre deux points d'un Etat par un navire ne battant pavillon de cet Etat (article 9). Celui-ci peut le réserver aux navires battant son pavillon.

II- L'accès des navires aux rivières et canaux internationaux et aux Etats sans littoral

L'Etat côtier dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour autoriser l'accès à ses eaux intérieures des navires battant pavillon étranger. Ceux-ci souhaitent parfois ne bénéficier que d'un simple droit de transit à travers les eaux intérieures pour accéder ensuite à des cours d'eaux internationaux ou à un Etat sans littoral. La situation est paradoxale, car certains grands cours d'eaux bénéficient depuis le 19^{ème} siècle d'un statut international garantissant la liberté de navigation à tous les navires, même d'Etat non riverain.

Afin de remédier à ce paradoxe, la Convention et le statut de Barcelone du 20 avril 1921 sur la liberté de transit demande aux Etats membres de « faciliter le libre transit, par voie ferrée et par voie d'eau, sur les voies en service approprié aux transit international »(article 2 du statut).Par ailleurs, la Convention de Montego Bay prévoit que (les Etats sans littoral ont le droit d'accès et depuis la mer pour l'exercice des droits prévus dans la Convention(...).A cette fin, ils jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des Etats de transit par tout moyen de transport(article 125,§1), et donc pas exclusivement par voie maritime ou fluviale.

On peut déduire de ses deux textes que :

- Les navires battant pavillon d'un Etat sans littoral membres de la Convention de Montego Bay peuvent bénéficier d'un accès aux eaux intérieures et aux ports des Etats côtiers membres dans un objectif de transit, cette facilité ne devant pas être étendue aux autres Etats (article126) ;
- Les navires battant pavillon d'un Etat membre du statut de Barcelone peuvent accéder aux eaux intérieures d'un autre Etat membre pour accéder aux voies de service (ferrées ou fluviales) appropriées aux transit international.

Section 3 : La compétence sur les navires

Une distinction importante doit être faite entre le régime applicable aux navires privés et celui applicable aux navires de guerre et aux navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

I- Le régime des navires privés

A- La compétence législative

Un navire se trouvant dans les eaux intérieures ou un port d'un Etat est soumis à la souveraineté de celui-ci. Il doit par conséquent respecter scrupuleusement les réglementations sanitaires, douanières, environnementales ou d'immigration de cet Etat.

B- La compétence juridictionnelle pénale

En cas de délit commis à bord du navire, on peut distinguer une pratique anglo-saxonne et une pratique française. La pratique française s'est généralisée et en vertu de cette pratique, un délit n'impliquant que des membres de l'équipage du navire sera réglé par la loi du pavillon.

Les tribunaux de l'Etat côtier ne seront compétents que si l'infraction a pour auteur ou victime une personne étrangère à l'équipage (passager, visiteur), si elle trouble l'ordre public de l'Etat côtier ou si l'intervention est expressément demandée par le capitaine du navire ou les autorités consulaires de l'Etat du pavillon.

Les navires privés ne bénéficiant d'aucune immunité, la police de l'Etat côtier est également autorisée à monter à bord de navires pour appréhender des individus recherchés.

C- La compétence juridictionnelle civile

Les tribunaux de l'Etat côtier ne sont pas compétents pour régler les litiges de nature civile survenant entre membres de l'équipage. En revanche, ils peuvent intervenir pour régler les litiges civils entre membres de l'équipage et personnes extérieures à celui-ci.

Chapitre III : LA MER TERRITORIALE

La mer territoriale est la zone de mer adjacente au territoire et aux eaux intérieures de l'Etat et éventuellement de ses eaux archipélagiques sur laquelle s'étend la souveraineté de l'Etat côtier (article 2,§ 1 de la Convention de Montego Bay). Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol (article 2,§2).

De tout temps, les Etats ont revendiqué le droit d'exercer un certain contrôle sur les eaux adjacentes à leur territoire, notamment afin de pouvoir se prémunir contre les invasions marines et pour réserver à leurs citoyens le monopole de la pêche dans ces eaux. Le fondement juridique de cette revendication a évolué avec le temps.

Les juristes anglais du XVIIème siècle affirmaient que la mer territoriale appartenait en propriété (*dominium*) au souverain de l'Etat côtier, au même titre que le territoire terrestre de l'Etat. Cette conception allait persister jusqu'au XIXème siècle. L'influence de l'école allemande selon laquelle le territoire de l'Etat n'était pas la propriété de son souverain mais un espace sur lequel les pouvoirs de l'Etat pouvaient être exercés, allait être primordiale dans l'évolution de la pensée juridique à ce sujet.

Dès la fin du XIXème siècle, la majorité des auteurs reconnaissaient que la mer territoriale de l'Etat côtier, relevait de la souveraineté de celui-ci, limitée par quelques règles, notamment celle du **passage inoffensif**.

Section 1 : Le régime juridique de la mer territoriale

La Convention de Genève et celle de 1982 consacrent la souveraineté de l'Etat côtier sur ses eaux territoriales, mais cette souveraineté comporte certaines limitations.

I- La souveraineté de l'Etat côtier

A- L'exclusivité des compétences étatiques

L'Etat côtier est souverain sur la nappe d'eau, l'espace aérien (pas de droit automatique de survol), le lit et le sous-sol de la mer territoriale (y compris donc le plateau continental inclus dans cette zone).

La mer territoriale est considérée comme la prolongation du territoire terrestre de l'Etat. Celui-ci y exerce par conséquent l'entière des compétences dont il dispose, que ce soit en matière de police, de fiscalité, de santé publique ou de protection de l'environnement. Il a notamment le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans sa mer territoriale (article 245). L'exemple le plus célèbre de cette souveraineté est l'interdiction qui avait été faite aux navires de transporter de l'alcool dans la mer territoriale américaine pendant la prohibition.

La compétence concerne aussi bien l'espace marin que l'aérien (article 2,§ 2) ou le sous-marin. Ceci a comme conséquence que, dans la mer territoire, les sous-marins sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon (article 20). Un autre comportement serait considéré comme offensif par rapport à l'Etat côtier.

L'Etat côtier exerce notamment des compétences territoriales exclusives en matière, de police, de douanes et de législation sanitaire.

Il est à noter que la mer territoriale implique des droits et des devoirs dans le chef de l'Etat côtier. Il doit par exemple « y assurer la police et le maintien de l'ordre, baliser et signaler les chenaux et récifs, les bancs de sable et les autres obstacles à la navigation, veiller à ce que les chenaux navigables demeurent dégagés et signaler les dangers à la navigation, prévoir des services de sauvetage, des phares, des bateaux-phares, des bouées à cloche etc...L'Etat côtier n'a donc pas à la revendiquer, à la différence de la zone économique exclusive. Elle lui est reconnue automatiquement par le droit international en général, et les conventions de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë et la Convention de Montego Bay en particulier.

L'Etat côtier est tenu de ne pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans le cadre de ses devoirs en tant qu'Etat côtier. Cela implique qu'il ne peut pas miner sa mer territoriale, ou mettre en place des mécanismes qui auraient le même effet.

B- La coopération en matière des droits de l'Etat côtier

La souveraineté de l'Etat côtier implique naturellement la possibilité de déléguer certains de ses pouvoirs à d'autres Etats. Dans le cadre de la coopération policière, un Etat peut autoriser les navires de police d'autres Etats à intercepter dans leurs eaux territoriales des navires coupables d'infraction. Des accords de ce type existent par exemple entre certains Etats des Caraïbes et les Etats Unis autorisant les navires de ceux-ci à intervenir dans leurs eaux territoriales dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue.

II- Les limitations à la souveraineté de l'Etat côtier

A- Le droit de passage inoffensif

La mer territoriale n'est pas entièrement assimilable aux eaux intérieures d'un Etat. La souveraineté de celui-ci ne s'y exerce que « dans les conditions prévues par la convention et les autres règles (coutumières) du droit international » (article 2, §3 de la Convention de Montego Bay). Celle-ci apporte des limitations aux compétences de l'Etat côtier sur sa mer territoriale. Il ne jouit par exemple pas du droit d'autoriser discrétionnairement les navires étrangers à y pénétrer. Ceux-ci bénéficient en effet du droit de passage inoffensif (article 17 à 32 de la Convention de Montego Bay). Les aéronefs, par contre, ne disposent pas d'un tel droit. Ils doivent toujours avoir l'autorisation de l'Etat côtier pour survoler sa mer territoriale.

B- Définition

Le **droit de passage inoffensif** implique le **droit pour tout navire « de naviguer dans la mer territoriale (de l'Etat côtier) aux fins de la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures »** (article 18,§1a).

L'entrée dans les eaux intérieures et les ports d'un Etat, rappelons-le, **relève de la souveraineté de celui-ci.** Par contre, le passage à travers la mer territoriale que doit effectuer un navire pour se rendre dans les eaux intérieures ou dans un port ou pour les quitter se fera sous le régime du passage inoffensif (article 18,§1b).

Ce passage doit être continu et rapide. Un navire ne peut par conséquent pas s'attarder inutilement dans la mer territoriale d'un autre Etat. Ce type de comportement pourrait d'ailleurs rapidement rendre le navire suspect d'espionnage, et lui attirer les foudres de l'Etat côtier. L'arrêt et le mouillage sont cependant, autorisés « mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de la navigation, ou

s'imposent par la suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse »(article18,§2). Un navire battant pavillon étranger est par conséquent autorisé à mouiller dans les eaux territoriales de l'Etat côtier pour porter secours à un autre navire. C'est une extension du principe coutumier d'aide aux navires en détresse.

C- Le passage inoffensif dans la Convention de Montego Bay

Le passage dans les eaux territoriales de l'Etat côtier sera considéré comme inoffensif « aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier »(article19,§1). Si la Convention de Montego Bay reprend mot pour mot cette disposition de la convention de Genève de 1958, elle donne ensuite une liste beaucoup plus précise des activités pouvant être considérées comme portant atteinte à l'Etat côtier(article19,§2) :

- la menace ou l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier , ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies ;
- l'exercice ou la manœuvre avec armes de tout type ;
- la collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier ;
- la propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier ;
- le lancement, l'appontage ou l'embarquement d'aéronefs ou d'engins militaires ;
- l'embarquement ou le débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier ;
- la pollution délibérée et grave, en violation de la Convention de Montego Bay ;
- la pêche ;
- les recherches ou levés ;
- la perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou tout autre équipement ou installation de l'Etat côtier ;
- toute autre activité sans rapport direct avec le passage. Des activités telles que le trafic d'armes ou de drogue, ou l'endommagement délibéré des équipements d'aide à la navigation ou de câbles ou pipelines pourraient entrer dans le champ d'application de ce dernier paragraphe.

Section 2 : La délimitation des eaux territoriales

L'article 3 de la Convention de Montego Bay fixe la largeur maximale de la mer à territoriale à 12 milles.

Les procédés de détermination prennent en compte des méthodes.

I- La méthode du tracé parallèle

La méthode du tracé parallèle est utilisée lorsque la côte est rectiligne : la ligne de base suit la laisse de basse mer longeant la côte.

II-La méthode des lignes de base droites ou ligne des caps (headland theory)

La méthode des lignes de base droites ou ligne des caps (*headland theory*) est utilisée lorsque la côte est très découpée et comprend de nombreuses îles : le choix de points appropriés de la côte (îlots et rochers extérieurs) à condition de ne pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte.

Chapitre VII : LA ZONE CONTIGUE

La Convention de Montego Bay reconnaît l'existence d'une zone contiguë à la mer territoriale où l'Etat côtier dispose de certains pouvoirs en matière de police. Cette zone ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de base. A la différence de la mer territoriale, l'Etat n'est nullement obligé de revendiquer une zone contiguë.

I- La reconnaissance de la zone contiguë

La reconnaissance de la zone contiguë créait **une sorte de zone tampon entre la mer territoriale et la haute mer**, où l'Etat côtier pouvait exercer certains pouvoirs en matière de police sanitaire, de douane et de sécurité.

La convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë consacra conventionnellement son existence, dans des termes qui ont été retranscrits dans la Convention de Montego Bay qui porte sa distance à 24 milles. Une loi française du 31 décembre 1987 consacre une extension des compétences des autorités nationales sur une telle distance.

La convention de Genève de 1958 limitait l'ensemble de ces deux espaces (mer territoriale et zone contiguë) à 12 milles.

II- Les compétences de l'Etat côtier

L'Etat côtier dispose de compétences de police et de compétences juridictionnelles dans sa zone contiguë.

A- Les compétences de police

L'Etat côtier dispose d'un droit de *hot pursuit* dans la zone contiguë pour réprimer les infractions commises dans les eaux intérieures et la mer territoriale (article 33,§1,a). Ce droit lui est reconnu par ailleurs en haute mer.

B- Les compétences juridictionnelles

L'Etat côtier est compétent pour réprimer les infractions à ses législations en matière de pêche ou de protection de l'environnement commises dans la zone économique exclusive, s'il en a proclamé. Il peut également réprimer les infractions commises en haute mer pour lesquelles le droit international reconnaît une compétence à un Etat autre que l'Etat de pavillon.

Comme la zone économique exclusive recouvre la zone contiguë, et en vertu de l'adage « *qui peut le plus peut le moins* », ces infractions peuvent être poursuivies si elles ont été commises dans la zone contiguë. Il s'agit dès lors, avec la compétence pour les objets archéologiques dont il va être question, des seules hypothèses où une infraction commise dans la zone contiguë pourra être poursuivie devant les juridictions de l'Etat côtier.

C- Les compétences sur les objets archéologiques

L'article 303 de la Convention de Montego Bay élargit à la zone contiguë la compétence législative des Etats en matière d'enlèvement des objets archéologiques ou historiques du fond de la mer. L'Etat peut par conséquent poursuivre devant ses tribunaux les personnes qui tenteraient d'enlever frauduleusement de tels objets. Cette disposition ne porte toutefois atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, ni au droit de récupérer des épaves et aux autres règles de droit maritime.

La convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique confirme le droit exclusif des Etats côtiers sur le patrimoine culturel subaquatique dans leur zone contiguë (article de la convention de l'UNESCO).

Chapitre VIII : LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE

La zone économique exclusive (souvent citée sous son acronyme **ZEE**) est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, d'une largeur maximale de 200 milles, où l'Etat côtier exerce des compétences en matière de gestion des ressources biologiques ou non biologiques, d'installation d'îles artificielles, de recherche scientifique marine et de protection de l'environnement.

Les espaces marins situés au-delà de la mer territoriale faisaient partie jusqu'en 1982 de la haute mer. Cela impliquait que tous les navires y bénéficiaient d'un régime de liberté, notamment en matière de pêche.

La zone économique exclusive est une **zone de caractère sui generis (particulier, spécial)** soumise au **régime particulier** établi par la Partie V de la Convention de Montego Bay, article 55, **où l'Etat côtier** ne dispose que de **compétences limitées**. La Convention détermine par conséquent respectivement les droits de l'Etat côtier (article 56) puis ceux des Etats tiers (article 58) en les invitant à respecter les droits d'autrui. Le statut de la **zone économique exclusive** est cependant très **proche** de celui de **la haute mer**.

Section 1 : Délimitation de la zone économique exclusive

I- Largeur

Cette zone ne peut s'étendre au-delà d'une distance de 200 milles à partir des lignes de base (article 57). Comme elle commence au – delà de la limite de la mer territoriale, cela implique une largeur maximale de 188 milles si l'Etat côtier revendique une mer territoriale de 12 milles.

La zone contiguë est par conséquent recouverte par la zone économique exclusive. Cela implique que l'Etat dispose d'une compétence législative et exécutive dans la zone contiguë pour ses compétences au titre de la ZEE. Le libellé de l'article 57 implique également que rien n'empêche un Etat de revendiquer une largeur inférieure pour sa ZEE (en dehors de toute contrainte physique liée au voisinage d'autres Etats).

II- Le statut des îles

Seules les îles qui se prêtent à l'habitation humaine ou à une vie économique propre ont le droit de revendiquer une zone économique exclusive (article 121,§3).

III- Délimitation de la zone économique exclusive de deux Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face

La Convention de Montego Bay n'a pas retenu la règle de l'équidistance pour la délimitation de la zone économique exclusive de deux Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face. Elle prévoit la conclusion d'un accord conclu entre les Etats concernés afin d'arriver à une solution équitable.

Si les Etats ne parviennent pas à un accord dans un délai raisonnable, la Convention prévoit qu'ils auront recours à la procédure de règlement des différends prévue à la Partie XV de la Convention. En attendant, ils sont invités à conclure des arrangements provisoires, qui seront sans préjudice de la délimitation finale (article 74).

Section 2 : Droits et obligations de l'Etat côtier

La Convention de Montego Bay établit une subtile distinction entre les matières où l'Etat côtier dispose de *droits souverains* (gestion des ressources biologiques et non biologiques contenue dans l'eau, dans les fonds marins et leur sous-sol, et les activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone) et celles où il dispose d'une *juridiction*, en fait une compétence (exemple la mise en place d'îles artificielles, recherche scientifiques marine et protection du milieu marin).

L'Etat côtier ne peut pas étendre à la zone économique exclusive les compétences dont il dispose pour la zone contiguë, ni *a fortiori* pour sa mer territoriale.

I- La réglementation de la gestion des ressources biologiques

La Convention de Montego Bay contient des dispositions extrêmement précises sur la façon dont l'Etat côtier doit exercer ses droits en matière de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive.

A- La conservation des ressources

L'Etat côtier doit fixer le volume admissible des captures dans sa zone économique exclusive (article 61, §1), espèce par espèce. Ce faisant, il vise à éviter la surexploitation (article 61,§2). Il doit au contraire chercher à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum en tenant compte des besoins de sa population et des besoins particuliers des pays en développement, ajoute la Convention.

L'Etat côtier doit établir des méthodes de pêche, de l'interdépendance des stocks (afin d'éviter une surexploitation d'une espèce servant de nourriture à une autre, ce qui, à terme, entraînerait l'extinction de celle-ci et des normes internationales recommandées (article 61,§3).

B- L'exploitation des ressources

Lorsque l'Etat côtier a fixé le volume admissible des captures, il doit déterminer sa capacité d'exploitation de ces ressources. Il peut réserver les droits de pêche à ses nationaux s'il estime qu'ils sont à même de les utiliser de manière optimale. Dans le cas contraire, il peut autoriser d'autres Etats à exploiter le reliquat par voie d'accords (article 62,§2). A l'occasion de la conclusion de ces accords, l'Etat côtier est invité à prendre en compte les intérêts des Etats sans littoral et géographiquement désavantagés ; des pays en développement de la région ; de la nécessité de réduire au minimum les perturbations économiques dans les Etats dont les ressortissants pratiquent habituellement la pêche dans la zone ou qui ont beaucoup contribué à la recherche et à l'inventaire des stocks (article 62,§3).

Lorsque l'Etat côtier autorise des ressortissants d'Etats tiers à pêcher dans sa zone économique exclusive, il peut leur imposer des réglementations relatives (article 62,§4) :

- Aux licences de pêcheurs et au paiement de droits ;
- A la fixation des espèces dont la pêche est autorisée et des quotas de capture ;
- Aux zones de pêche, ainsi qu'au type, à la taille et au nombre de navires pouvant être utilisés ;
- A l'âge et à la taille des poissons pouvant être pêchés ;
- Aux renseignements exigés des navires (statistiques) ;
- A l'obligation de mener des programmes de recherche déterminés ;
- Au placement d'observateurs ou de stagiaires de l'Etat côtier à bord des navires ;
- Au déchargement de la totalité ou d'une partie des captures dans les ports de l'Etat côtier ;
- Aux modalités relatives aux entreprises conjointes ;
- Aux conditions requises en matière de formation du personnel (y compris de l'Etat côtier).

II- La construction d'îles artificielles

Outre son droit souverain de construire des éoliennes et autres installations productrices d'énergie, la Convention de Montego Bay

reconnaît une juridiction à l'Etat côtier en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages(article 56,§1b).Ces deux droits sont explicites à l'article 60 de la Convention, qui reconnaît à l'Etat côtier le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser de réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation(article 60,§1).

Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation:

a) d'îles artificielles

b) d'installations et d'ouvrages affectés à la pêche, à l'exploitation des fonds marins, à la production d'énergie, à la recherche scientifique marine, à la protection de l'environnement ou à la production d'énergie ;

c) d'installations et d'ouvrages pouvant entraver l'exercice des droits de l'Etat côtier dans la zone.

L'Etat côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles et installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration.

A- Obligations de l'Etat côtier

L'Etat côtier a obligation de notifier internationalement la construction de ces ouvrages et d'entretenir des moyens permanents pour signaler leur présence. Il doit enlever les ouvrages désaffectés afin d'assurer la sécurité de la navigation, et en respectant les normes internationales applicables. Il doit enfin donner une publicité adéquate à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restants d'une installation qui n'aurait pas été complètement enlevée.

La Convention de Montego Bay reconnaît une juridiction à l'Etat côtier en ce qui concerne la recherche scientifique marine (article 57,§1b) ainsi que la protection et la préservation du milieu marin. Cela implique qu'il peut édicter des lois et règlements visant à limiter, voire à interdire, la pollution dans sa ZEE, que celle-ci résulte des activités relatives aux fonds marins (article 208), de l'immersion de déchets(article 210), de pollution par les navires (article 211) ou d'origine atmosphérique (article 213).

B- Autres droits et obligations de l'Etat côtier

L'Etat côtier peut prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect de ses droits souverains, de la législation qu'il a

adopté et des accords qu'il a conclus pour les mettre en œuvre. Il peut dès lors arraisonner un navire, inspecter ses documents de bord, son équipement et sa cargaison. Si le navire s'avère être en infraction, l'Etat côtier peut ordonner la saisie et le dérouter vers l'un de ses ports.

L'Etat côtier peut empêcher un navire d'appareiller de l'un de ses ports s'il estime qu'il enfreint les normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires, et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin. Il doit cependant l'autoriser à se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche. Une fois éliminées les causes de l'infraction, le navire pourra poursuivre sa route sans délai (article 219).

Si l'Etat côtier soupçonne un navire naviguant dans sa zone économique d'avoir commis une infraction à une réglementation relative à la prévention de la pollution, il peut demander à ce navire lui fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise (article 220).

L'Etat côtier dispose également du droit de *hot pursuit* contre tout navire ayant commis une infraction à ses lois et règlements dans sa zone économique exclusive.

Toutes ces mesures ont fait l'objet d'application dans les diverses conventions internationales adoptées afin de combattre la pollution du milieu marin.

Parmi les principales conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), nous pouvons citer :

- la convention SOLAS 74 (*Safety Of Life At Sea*) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui a une longue histoire puisqu'elle a été adoptée en 1914 en relation avec la catastrophe maritime que fut le naufrage du *Titanic* en 1911 ;
- la convention MARPOL 73/74 pour la prévention de la pollution par les navires qui a notamment joué un rôle essentiel lors des naufrages de pétroliers intervenus au large des côtes françaises (*Erika* en 1979, *Prestige* en 2002 etc...). Elle couvre à la fois les cas de pollution par les hydrocarbures et par les produits chimiques ;
- la convention BWM sur la gestion des eaux de ballast ;

- la convention portant création de *l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites*(Inmarsat). Adoptée par l'OMI en 1976, et entrée en vigueur en 1979 ;
- la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR : *Search and Rescue*), adoptée en 1979 à Hambourg et entrée en vigueur en 1985 ;
- le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI, 1971) qui a pour objet de mettre en place un fonds d'indemnisation pour les victimes de pollutions maritimes par des hydrocarbures, etc...

Section 3 : Droits et obligations des Etats tiers

Les Etats tiers ont aussi des droits et des obligations dans la zone économique exclusive d'un Etat côtier.

I- Les droits généraux des Etats tiers

Le régime de la haute mer s'applique dans la zone économique exclusive tant qu'il n'est pas incompatible avec le régime de celle-ci (article 58,§ 2). Les Etats tiers disposent par conséquent d'une liberté de navigation et de survol, et du droit de poser des câbles et pipelines (sous réserve de la législation applicable au plateau continental). Ils jouissent également de la liberté d'utiliser les eaux de la zone économique exclusive à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et visant notamment l'exploitation de navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins (article 58,§1). Cela implique le droit de secourir des navires en détresse, ou de poser ou réparer des câbles ou pipelines sur le fond des mers.

La liberté de navigation n'est toutefois pas complète. Un certain nombre d'Etats ont cependant adopté des législations tendant à limiter la liberté de navigation des navires d'Etats tiers dans leur zone économique exclusive.

II- Les droits des Etats sans littoral et géographiquement défavorisés

La Convention de Montego Bay intègre une série de mécanismes en faveur des Etats considérés comme désavantagés. Elle dispose au sein de ceux-ci les Etats sans littoral, enclavés dans les terres et les Etats géographiquement désavantagés. Ceux-ci sont les Etats qui, bien que disposant d'un littoral, sont tributaires en raison de leur situation géographique de l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives d'autres Etats.

Un Etat désavantagé qui aurait reçu un droit d'exploitation d'un Etat voisin n'a pas le droit de céder celui-ci à un Etat tiers, sauf accord de l'Etat concédant (article 72).

III- Les obligations des Etats tiers

Les navires des Etats tiers doivent respecter les réglementations édictées par l'Etat côtier dans les domaines où il dispose d'un pouvoir de juridiction. Ils doivent donc s'abstenir d'actes de pêche ou de pollution illicites, et respecter les zones de sécurité établies autour des installations artificielles (articles 58, §3).

IV- Le règlement des conflits de compétence

Si un conflit surgit dans une zone économique exclusive entre les intérêts de l'Etat côtier et ceux d'un (ou de plusieurs) autre(s) Etat(s) à propos d'une activité à propos de laquelle la Convention n'attribue de compétence à aucun d'entre eux, ce conflit devra être résolu sur la base de l'équité, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes et des intérêts des différentes parties en cause, et de la communauté internationale dans son ensemble (article 59). Il n'y a par conséquent aucune présomption en faveur de l'un des Etats concernés. Si les négociations n'aboutissent pas, le différend devra être réglé par le biais des mécanismes de règlement des conflits mis en place par la Convention.

Chapitre IX : LE PLATEAU CONTINENTAL

Géographiquement, c'est la bordure immergée du littoral, qui descend en pente douce sous la mer avant d'aboutir aux bas-fonds sous-marins. Juridiquement, la notion a évolué, car le plateau continental n'est plus nécessairement le prolongement naturel du territoire.

La convention de Genève sur le plateau continental, qui ne s'appliquait qu'à la portion située en dehors de la mer territoriale, n'a pas réglé tous les problèmes et certains Etats ont eu des prétentions étendues. Le régime juridique du plateau continental a été sensiblement modifié par la Convention du 10 décembre 1982.

Section 1 : Définition et délimitation unilatérale du plateau continental

I- Définition

Le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord

externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure (article 76 §1). Si le plateau continental commence, d'un point de vue géographique, dès la laisse de basse mer, il ne commence juridiquement qu'au-delà de la limite de la mer territoriale. L'Etat côtier dispose en effet déjà dans celle-ci d'une plénitude de juridiction qui s'étend également aux ressources du sous-sol marin.

II- Délimitation unilatérale du plateau continental

L'Etat côtier délimite unilatéralement son plateau continental. Contrairement à la zone économique exclusive, sa largeur va cependant dépendre d'éléments géographiques. La Convention effectue une distinction entre deux types de situations.

A- La marge continentale inférieure à 200 milles

Lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure à 200 milles des lignes de base, l'Etat pourra revendiquer un plateau continental de maximum 200 milles (article 76, §1). Cela implique que, dans cette hypothèse, il lui est possible de ne revendiquer que la largeur de la marge continentale, ce qui serait la solution la plus logique. Cependant, afin d'éviter les problèmes que créerait inmanquablement une différence entre la délimitation de la zone économique exclusive et celle du plateau continental, l'Etat côtier est autorisé à revendiquer un plateau continental d'une largeur équivalente à celle de la zone économique exclusive.

L'Etat pourra revendiquer un plateau continental de 200 milles, que celui-ci soit exploitable ou non.

B- La marge continentale supérieure à 200 milles

Lorsque le rebord externe de la marge continentale est situé à plus de 200 milles des lignes de base, l'Etat côtier a le choix entre deux méthodes pour déterminer la largeur de son plateau continental :

-L'Etat côtier peut choisir de fixer la limite extérieure de son plateau continental à une distance n'excédant pas 350 milles des lignes de base (article 76, §5). Cela implique qu'il peut revendiquer une largeur inférieure.

-L'Etat côtier peut également choisir de la fixer à une distance n'excédant pas 100 milles de l'isobathe des 2500 mètres. Il peut pareillement revendiquer une largeur inférieure.

III- La publicité

L'Etat côtier doit indiquer les limites extérieures de son plateau continental sur des cartes marines à l'échelle appropriée. Le cas échéant, le tracé de ces limites extérieures peut être remplacé par des listes de coordonnées géographiques de points précisant le système géodésique utilisé (article 84, §1). Il doit également donner la publicité voulue à ces cartes ou listes de coordonnées, et notamment en déposer un exemplaire auprès du Secrétaire général des Nations Unies et du Secrétaire général de l'Autorité (article 84, § 2).

L'Autorité ici est l'Autorité internationale des fonds marins. La Convention de Montego Bay crée l'Autorité internationale des fonds marins, dont tous les Etats membres de la Convention sont membres *ipso facto* (article 156, §§1 et 2). Son siège est à Kingston en Jamaïque.

Section 2 : Délimitation entre Etats voisins

Des difficultés peuvent surgir entre deux Etats, dont les côtes sont adjacentes ou se font face. Ainsi, des nombreux litiges sont soumis à différentes procédures (conciliation, arbitrages, etc...).

I- La pratique étatique

Fin 2011, trois pays africains (les Comores, le Mozambique et la Tanzanie) ont signé des accords en vue de délimiter leurs frontières maritimes communes. Quatre accords ont scellé les engagements des trois Etats à reconnaître les frontières des voisins avec, en contrepartie, la garantie de ne pas se voir contester la souveraineté dans les limites de leurs propres frontières.

Au printemps 2012, les îles Seychelles et l'île Maurice ont signé deux accords de cogestion d'un espace maritime situé au-delà de leur zone économique exclusive, ce qui constituait une première dans les relations internationales. La zone en question concerne une partie du plateau continental des Mascareignes, d'une large superficie.

II- La jurisprudence

Dans l'affaire du plateau continental opposant la France et la Grande-Bretagne en mer d'Iroise et à propos des îles Anglo-Normandes, le tribunal arbitral a pris en considération, en 1977, les circonstances spéciales, invoquées par la France, faisant échec à l'application pure et simple de la règle de l'équidistance, retenue, en principe, par la Convention de Genève.

En revanche, dans son litige avec le Canada, la France, contestant toute circonstance spéciale, découlant de la situation de Saint-Pierre-et-Miquelon par rapport aux côtes de Terre-Neuve, n'a pas pu faire

prévaloir le principe de l'équidistance (arbitrage dans l'affaire des espaces maritimes, 1992).

La Convention de 1982 renvoie, en cas de litige entre Etats, dont les côtes sont adjacentes ou se font face, à un accord de façon à aboutir à une solution équitable. La référence à la règle de l'équidistance est en principe abandonnée.

Pratiquement, la jurisprudence (arbitrale et celle de la CIJ) rapproche la Convention de 1958 de celle de 1982. Se fondant sur l'article 83 §1 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui, selon la CIJ, reflète le droit coutumier- la Cour de la Haye souligne la nécessité de parvenir « à une solution équitable ». Afin d'atteindre ce résultat, elle utilise traditionnellement une méthode caractérisée par trois étapes :

1- Première étape

Construction, « sauf raisons impératives contraires », d'une ligne d'équidistance provisoire.

2- Deuxième étape

Recherche de circonstances exigeant que la ligne d'équidistance provisoire soit ajustée (en l'absence de circonstances pertinentes, il n'y a pas lieu d'ajuster la ligne d'équidistance provisoire).

3- Troisième étape

Recherche des effets produits par la ligne d'équidistance provisoire. La jurisprudence arbitrale considère que la méthode « équidistance-circonstances spéciales » s'applique à la délimitation des plateaux continentaux, s'agissant des zones maritimes se situant en deçà et au-delà de la ligne des 200 milles marins (sentence du 7 juillet 2014, Bangladesh c/Inde).

S'agissant de la zone maritime concernée, la ligne de délimitation engendre-t-elle une disproportion marquée, eu égard à la longueur des côtes de chaque Etat, entre les espaces maritimes attribués à chacun d'eux ?

Relativement à cette question, la Cour souligne que « l'objet de la délimitation est ...de parvenir à un résultat équitable et non à une répartition égale des espaces maritimes » (Délimitation maritime en mer Noire-Roumanie c/Ukraine, CIJ, 2009).

Section 2 : Droits de l'Etat côtier et des Etats tiers

I- Droits de l'Etat côtier

Les droits de l'Etat côtier sont des droits souverains « finalisés » qui portent sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles qui concernent les ressources minérales et les espèces animales sédentaires. Droit de construire des installations (protocole de 1988 pour la répression des actes illicites contre la sécurité des plates-formes) et d'établir une zone de sécurité autour d'elles (dans cette zone, l'Etat y exerce des compétences sur une base personnelle ou d'un service public, mais non sur une base territoriale, car les installations ne constituent pas des îles) ; *droits exclusifs* indépendants de toute occupation ou effectivité.

Les droits de l'Etat côtier sur son plateau continental sont exclusifs, en ce sens que s'il n'explore pas lui-même le plateau continental ou n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans son consentement express (article 77,§ 2). Ils sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse (article 77,§ 3). Par ailleurs, les ressources minérales n'étant pas renouvelables, il n'est pas prévu que l'Etat côtier fixe chaque année un maximum d'extraction et en attribue le surplus éventuel à d'autres Etats. La même règle s'applique aux ressources biologiques des fonds marins, ce qui les différencie de celles de la zone économique exclusive. Rien n'interdit à un Etat de négocier l'exploitation de tout ou partie de son plateau continental avec une compagnie étrangère.

Lorsqu'une nappe pétrolière ou de gaz empiète sur les plateaux continentaux de deux Etats, ceux-ci sont invités à conclure un accord d'exploration et d'exploitation de celle-ci. De tels accords existent, par exemple, entre la Norvège et le Royaume-Uni, entre le Canada et la France pour le plateau continental au large de Saint-Pierre-et-Miquelon, et entre l'Emirat d'Abu Dhabi et le Qatar.

II- Droits des Etats tiers

Les autres Etats jouissent en effet des libertés de la haute mer sur le plateau continental. Les Etats tiers disposent notamment du droit de poser des câbles et pipelines. Le tracé des pipelines doit cependant être agréé par l'Etat côtier (article 79).

Les autres Etats ont le droit de participer à l'exploitation des gisements archéologiques de l'Etat côtier. Les gisements archéologiques et les épaves ne constituent pas des ressources naturelles au sens de l'article 77 de la Convention de Montego Bay. L'Etat côtier n'a par

conséquent aucun droit exclusif pour leur mise en valeur, sauf dans sa zone contiguë en vertu de l'article 303,§2 de la Convention de Montego Bay.

La convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique(Cf.page32) fait de l'Etat sur le plateau continental duquel des vestiges ont été découverts un simple coordonnateur des fouilles. En consultation avec les autre Etats parties à la convention intéressés, il peut prendre certaines mesures de protection (article 10,§§ 3 à 5 de la convention).Il peut toutefois abdiquer ce droit en faveur d'un autre Etat(article 10,§ 3,b).

Les droits de l'Etat côtier ne portent pas atteinte, en principe, au régime des eaux surjacentes, ni à celui de l'espace aérien : la Convention de Genève de 1958 reconnaissait une liberté de navigation, de pêche, de recherche scientifique et de survol. La Convention de Montego Bay, en consacrant, par ailleurs, la notion de zone économique exclusive écarte la liberté de pêche, mais les droits d'exploitation des ressources non biologiques seront, légèrement, limités au-delà de 200 milles (versement d'une contribution par l'Etat côtier au profit de l'Autorité des fonds marins).

Section 3 : Les obligations de l'Etat côtier

Les obligations de l'Etat côtier portent essentiellement sur le respect des libertés de navigation, la contribution au titre de l'exploitation du plateau continental au-delà de 200 milles et la dénucléarisation.

I- Le respect des libertés de navigation

Les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes ou de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux (article78,§ 1).Cela implique que la souveraineté sur le plateau continental est, en principe, indépendante de celle de l'éventuelle zone économique exclusive surjacente. Par ailleurs, les aéronefs disposent d'une entière liberté de survol. La Convention ajoute que « l'exercice par l'Etat côtier de ses droits sur le plateau continental ne doit pas porter atteinte à la navigation ou aux autres droits et libertés reconnus aux autres Etats, ni en gêner l'exercice de manière injustifiable ». Tout comme dans le cas de la zone économique exclusive, cela implique que l'Etat ne pourrait par exemple établir des plates-formes de forage au milieu de voies de navigation extrêmement fréquentées.

II- La contribution au titre de l'exploitation du plateau continental au-delà de 200 milles

Pour l'exploitation des fonds marins qui se situent au-delà de la limite des 200milles, l'Etat côtier devra verser à l'Autorité des fonds marins une contribution pouvant aller jusqu'à 7% des bénéfices. L'Autorité la répartira entre les Etats parties suivant des critères de répartition tenant compte des intérêts et besoins des pays en développement (article 82).

III- La dénucléarisation

L'Etat côtier partie au traité du 11 février 1971 relatif à la dénucléarisation des fonds marins ne peut placer ou laisser placer sur son plateau continental des armes nucléaires ou d'autres armes de destruction massive. La pose d'autres équipements militaires (par exemple des systèmes d'écoute) n'est par contre pas prohibée par la Convention. Bien plus, un Etat tiers pourrait en poser sur le plateau continental d'un autre Etat sans devoir recevoir l'autorisation de celui-ci, en raison de la limitation des droits de l'Etat côtier à l'exploitation des ressources naturelles.

Chapitre X : LA HAUTE MER

La haute mer se compose de « **toutes les parties de la mer** qui ne sont **comprises ni** dans la **zone économique exclusive**, la **mer territoriale** ou les **eaux intérieures d'un Etat**, **ni** dans les **eaux archipélagiques d'un Etat archipel** » (article 86 de la convention de 1982). Cette définition est beaucoup plus restrictive que celle de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, qui se contentait d'exclure la mer territoriale et les eaux intérieures des Etats (article 1 de la convention de Genève).

Selon cette convention de Genève de 1958, **c'est l'ensemble des espaces marins s'étendant au-delà des eaux intérieures et de la mer territoriale des différents Etats.**

Section 1 : La liberté de la haute mer

Admise dès le XVII siècle, la liberté de la haute mer a été consacrée par la Convention de Genève de 1958, mais rapidement certaines données nouvelles furent de nature à la mettre en cause.

La Convention de 1982 a dû en tenir compte.

La caractéristique principale de la haute mer est la liberté, corollaire de l'absence de souveraineté ou de juridiction étatique. « La

haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral ».

I- La codification

A- La liberté de la haute mer est illimitée

Cette liberté comprend notamment selon l'article 87 de la Convention de Montego Bay de 1982 :

- La liberté de navigation ;
- La liberté de survol ;
- La liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins ;
- La liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international ;
- La liberté de la pêche ;
- La liberté de la recherche scientifique.

Elle ne comprend donc pas l'exploitation des hauts-fonds marins, qui relèvent de la zone.

B- Les limites aux libertés

La haute mer ne constitue pas un espace échappant au droit. **La liberté de la haute mer n'est en effet pas absolue. Elle n'implique pas que les crimes et délits commis à bord des navires ou dont les navires se seraient rendus coupables en haute mer bénéficieront de l'impunité.** En l'absence d'autorité internationale compétente, c'est aux Etats qu'il reviendra d'exercer les compétences de police en haute mer.

Le principe de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon

En vertu de l'article 92,§1 de la Convention de Montego Bay, « les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnellement prévus par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer ». Cela implique que les tribunaux de l'Etat du pavillon sont compétents pour tout litige civil ou toute infraction pénale commise à bord du navire lorsqu'il navigue en haute mer. Ils appliqueront la législation de l'Etat du pavillon.

Les obligations de l'Etat du pavillon

L'Etat du pavillon sera en principe seul compétent pour assurer le respect par ses navires de sa législation nationale ou des obligations internationales qu'il a contractées relatives à la haute mer. C'est une compétence personnelle active que l'Etat du pavillon exerce en tant que tel, et non une compétence territoriale comme on l'a longtemps prétendu. Elle s'exerce aussi bien vis-à-vis des navires civils que d'Etat,

ceux-ci ne pouvant se prévaloir d'aucune immunité contre leur propre Etat de pavillon.

Les exceptions à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon

Il existe un certain nombre d'hypothèses où un navire de guerre peut intervenir en haute mer à l'encontre d'un navire civil ne battant pas son pavillon.

II- La répression de certains actes

A- La répression de la piraterie

La piraterie a toujours été considérée comme un fléau pour la navigation, et a dès lors inlassablement été combattue avec la plus grande rigueur. A l'heure actuelle, elle reste endémique dans de nombreuses régions du monde (notamment en mer de Chine, dans la corne de l'Afrique et le Golfe de Guinée). La convention de Montego Bay lui consacre dès lors pas moins de huit articles. La piraterie étant considérée comme un crime international, elle justifie une compétence universelle.

La convention oblige par conséquent tous les Etats à coopérer dans la mesure du possible à sa répression en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat (piraterie aérienne...) (article 100). C'est l'exception la plus parfaite à l'exclusivité de compétence de l'Etat du pavillon.

Dans cet article, **la piraterie** est définie comme « **tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées**, et dirigé :

- i) **contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;**
- ii) **contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat (espace aérien surjacent à la haute mer...)** (article 101) de la Convention de 1982.

En vertu de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, **tous les États sont tenus de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie.** Les États côtiers sont encouragés à coopérer dans toute la mesure du possible aux enquêtes sur les vols et tentatives de vols à main armée avec les autres États intéressés, tels que l'État du pavillon et, le cas échéant, à conclure

des accords bilatéraux ou multilatéraux pour faciliter la conduite de ces enquêtes et l'engagement de poursuites contre les auteurs de ces actes.

De plus, les États sont encouragés à coopérer dans toute la mesure du possible aux enquêtes sur les actes ou tentatives d'actes de piraterie et à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres États intéressés, tels que l'État du pavillon ou l'État côtier, de façon à faciliter la conduite de ces enquêtes et l'engagement de poursuites contre les auteurs de ces actes.

B- Le transport d'esclaves

L'esclavage est un autre crime international, une violation d'une norme de *ius cogens* (une catégorie de normes impératives du droit international) que tous les Etats doivent chercher à réprimer. Le transport d'esclaves est condamné depuis l'Acte anti-esclavagiste de Bruxelles du 2juillet 1890. La convention se contente de prévoir que « tout Etat doit prendre des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*,(article 99).

C- La police des télécommunications

Tous les Etats doivent coopérer « à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer » (article 109,§ 1).Cet article a été inséré dans la Convention de Montego Bay après que les Pays-Bas et le Royaume6uni eurent saisi en haute mer des installations de « radio-pirate » émettant à destination de leur territoire. L'Etat du pavillon du navire émetteur, celui de l'immatriculation de l'installation, celui dont la personne qui diffuse les émissions est ressortissante, mais également tout Etat où les émissions peuvent être captées ou dont les radiocommunications sont brouillées par ces émissions peuvent intervenir contre le responsable de celles-ci et le poursuivre devant leurs tribunaux. Ce n'est pas l'*actio popularis* prévue pour la lutte contre la piraterie, mais la Convention élargit considérablement le nombre d'Etats potentiellement compétents pour juger l'auteur de l'infraction.

D- L'absence de nationalité

Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats dont il fait usage à sa convenance ne peut se prévaloir d'aucune de ces nationalités vis-à-vis d'un navire de guerre d'Etat tiers qui l'accosterait. Il serait assimilé à un navire sans nationalité (article 92,§ 2). Il tomberait

dès lors sous la juridiction de n'importe quel Etat. Cette issue est logique si l'on considère les conséquences attachées par le droit du pavillon du navire, et le chaos qui résulterait de la multiplication des cas d'**apatridie maritime**.

E- Le pavillon caché

Un navire de guerre qui soupçonne un navire privé arborant un autre pavillon ou refusant de l'arborer d'avoir en fait la même nationalité que lui peut effectuer une visite de ce navire (article 110, § 1, e). S'il constate que ce navire a effectivement la même nationalité que lui, il pourra le dérouter vers l'un de ses ports, où la législation appropriée lui sera appliquée.

F- Le trafic de drogue

Tous les Etats sont invités à coopérer à la répression du trafic de drogue (article 108), mais les compétences de l'Etat du pavillon restent prépondérantes. Un navire ne pourra agir contre un navire d'Etat tiers soupçonné de se livrer au trafic de drogue que s'il a reçu l'autorisation expresse de l'Etat du pavillon.

G- La protection des câbles et pipelines

La protection des câbles et pipelines avait fait l'objet de la convention de Paris du 14 mars 1884, toujours en vigueur. Celle-ci prévoit qu'un navire de guerre surprenant un autre navire en train de détériorer volontairement un câble ou un pipeline ne pourra pas exercer de mesures de contrainte contre celui-ci, quelles que soient leurs nationalités respectives. Il ne pourra faire qu'une enquête de pavillon et communiquer les faits aux autorités de l'Etat du pavillon du coupable, afin que les poursuites puissent être engagées contre lui. (article 10 de la convention).

H- La pollution

La multiplication des cas de marées noires a incités les Etats à adopter des instruments internationaux les autorisant à intervenir en haute mer lorsqu'une marée noire menace leurs côtes. Certaines conventions internationales relatives à la prévention de la pollution marine autorisent par ailleurs d'autres Etats que l'Etat du pavillon à s'assurer de leur respect.

I- La pêche

Les articles 63 et 64 de la Convention de Montego Bay incitent les Etats à coopérer afin d'assurer la conservation et le développement des

stocks chevauchants (c'est- à-dire des stocks de poissons qui se développent des deux côtés des limites des zones économiques exclusives) et de poissons grands migrants (c'est- à-dire les stocks migrants sur de très grandes distances, traversant ainsi des zones nationales différentes et nageant vers la haute mer). Cette coopération s'est concrétisée dans la convention de New York du 4 août 1995 sur les stocks chevauchants et les poissons grands migrants.

J- La *hot pursuit*

Le droit de poursuite (généralement connu sous son appellation anglaise de *hot pursuit*) est le droit reconnu à un Etat côtier de continuer en haute mer, au moyen d'un de ses navires de guerre [...] la poursuite non interrompue d'un navire étranger dont il considère qu'il est en contravention, dans une zone sous sa souveraineté ou juridiction, à ses lois et règlements applicables à cette zone, conformément au droit international.

Conditions de la *hot pursuit*

La poursuite ne peut être engagée que lorsque les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant pavillon étranger ou une de ses embarcations a commis une infraction aux lois et règlements applicables dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive ou le plateau continental de l'Etat côtier (article 111, §§1 et 2). Il est même prévu que le droit de poursuite pourra commencer pour non-respect des zones de sécurité instituées autour des îles artificielles (article 111, §2 *in fine*). Le droit de poursuite est donc applicable dans toutes les zones où l'Etat côtier exerce une souveraineté ou une juridiction, et dans les stricts limites de celles-ci. Le droit de poursuite est soumis à plusieurs conditions dont entre autres : la poursuite ne peut pas être interrompue (article 111 §1).

Section 2 : Les obligations de l'Etat en haute mer

I- L'utilisation pacifique

La haute mer est affectée à des fins pacifiques (article 88). Cela n'implique cependant pas que les manœuvres navales y sont interdites. Celles-ci ne peuvent toutefois constituer une menace contre l'intégrité territoriale et l'indépendance politique d'un autre Etat (article 310). De même, l'instauration de « zones de sécurité » pendant ces manœuvres à l'intérieur desquelles la navigation des navires d'Etats tiers est interdite est tout à fait contraire au principe de la liberté de navigation.

II- L'assistance

Tout Etat doit exiger des navires battant son pavillon de prêter assistance à ceux qui se trouvent en péril en mer (article 98).

Chapitre XI : LA ZONE DES HAUTS-FONDS MARINS

La zone des hauts-fonds marins constitue le patrimoine commun de l'humanité. Une Autorité internationale, établie à la Jamaïque, est l'organisation par l'intermédiaire de laquelle les Etats parties à la Convention organisent et contrôlent les activités menées dans la Zone, notamment aux fins de l'administration des ressources des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale.

Section 1 : Définition et historique

I- Définition

La zone est constituée par des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (article 1 §1 de la Convention de Montego Bay). Elle comprend par conséquent tous les fonds marins qui ne relèvent pas du plateau continental d'un Etat. Elle ne correspondra pas nécessairement avec la haute mer, puis les limites des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux des Etats ne coïncideront pas nécessairement, même si un effort est fait dans ce sens pour éviter la superposition de deux régimes juridiques parfois difficilement conciliables.

II- Historique

Les fonds marins regorgent de nodules polymétalliques riches en minéraux tels que manganèse, nickel, cuivre et cobalt, et plus que probablement de réserves pétrolières importantes. Pendant longtemps, leur mise en valeur releva de l'utopie, car aucun Etat ne disposait de moyens techniques pour les exploiter. A partir des années 60, le progrès technique fit cependant entrevoir la possibilité de mettre ces richesses en valeur. Se posa alors la question de savoir qui allait en profiter. La convention de Genève de 1958 sur le plateau continental mettait comme seule limite à celui-ci la condition de l'exploitabilité. A partir du moment où des profondeurs de plus en plus importantes pouvaient être exploitées, il était à craindre que les Etats les plus développés techniquement ne revendiquent un plateau continental s'enfonçant loin des hauts fonds marins.

Consciente du fait que certains Etats plus développés techniquement ne revendiquent un plateau continental s'enfonçant loin des hauts fonds marins, l'Assemblée générale des Nations Unies adopta

en 1970 une résolution en ce sens. Celle-ci stipulait entre autres décisions que : « 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], ainsi que les ressources de la zone, sont le patrimoine commun de l'humanité.

Section 2 : Le régime des hauts-fonds marins

L'entrée en vigueur de l'accord de New York a profondément altéré le régime des hauts-fonds marins initialement établi par la Convention de Montego Bay.

I- Les principes régissant la zone

La Zone et ses ressources constituent le patrimoine commun de l'humanité (article 136). Aucun Etat ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone (article 137,§1) ; C'est l'humanité tout entière qui est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone. Son statut et le régime qui lui est associé en font une véritable *res communis*, dont la gestion se fera en commun par les Etats au bénéfice de tous.

II- L'Autorité internationale des fonds marins

La Convention de Montego Bay crée l'Autorité internationale des fonds marins, dont tous les Etats membres de la Convention sont membres *ipso facto*. Elle a son siège à Kingston (Jamaïque). L'objectif de cette création est audacieux. Il s'agit ni plus ni moins que d'exploiter les immenses étendues que représentent les hauts-fonds marins, impliquant des transferts colossaux d'équipements et de technologie. C'est la première fois dans l'histoire de l'humanité qu'une situation est ainsi créée pour exploiter un espace international.

