



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

The legal regime of the high seas under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea

TIGHILT-FERHAT Kamal*

Faculté de Droit et des Sciences Politiques,
Université Mouloud MAMMERRI/Tizi-Ouzou

kamal.tighilt_ferhat@ummto.dz

Date de réception: 10/ 03/200

Date d'acceptation: 06/08/2022

Date de publication: : 15/09/2022

Résumé:

La haute mer est définie négativement dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : « ce sont les parties de la mer n'appartenant ni à la mer territoriale ni aux eaux intérieures d'un Etat, ni à sa zone économique exclusive, ni aux eaux archipélagiques d'un Etat archipel » (article 86). Cette approche résiduelle de l'espace de la haute mer est la conséquence directe de la vision patrimonialiste de l'espace maritime dans le cadre d'une extension progressive de la juridiction des Etats côtiers sur les étendues maritimes. Sur le plan juridique, le régime de la haute mer est caractérisé par le principe de la liberté de la haute mer d'une part, et le principe de la primauté de la loi du pavillon en haute mer d'autre part.

Mots clés: Espaces maritimes, Haute mer, Convention sur le droit de la mer de 1982, Liberté de la haute mer, Loi du pavillon.

Abstract:

The high seas are defined negatively in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982: "these are the parts of the sea belonging neither to the territorial sea nor to the internal waters of a State, nor to its zone exclusive economic territory, nor to the archipelagic waters of an archipelagic State" (article 86). This residual approach to the high seas space is the direct consequence of the patrimonialist vision of the maritime space within the framework of a progressive extension of the jurisdiction of the coastal States over the maritime expanses. In legal terms, the regime of the high seas is characterized by the principle of the freedom of the high seas on the one hand, and the principle of the rule of law of the flag on the high seas on the other hand.

Keywords: Maritime spaces, High seas, Convention on the law of the sea of 1982, Freedom of the high seas, Flag law.

Introduction :

L'homme apprend à vivre avec lui-même. La mer est le lieu du questionnement sur le sens de la vie. Le temps du voyage est un temps d'alternance permanente entre l'introversio et l'extraversio. La mer situe l'homme dans l'univers plus que ne peuvent le faire encore le désert ou la montagne car la mer est un passage quasi obligatoire pour la vie de l'homme. Notre vie est conditionnée par la présence de la mer que nous le voulions ou non, que nous le sachions ou que nous l'ignorions¹.

*Auteur correspondant



Sans jeu de mots, la mer est la mère du droit international public. Le premier traité de droit international rédigé par le juriste Hollandais Hugo GROTIUS avait pour titre « Mare liberum ». Les mers et les océans occupent 70,8% de la surface du globe, soit 361,3 millions de kilomètres carrés, le plus grand espace du globe terrestre. Sur le plan physique, la mer est de mieux en mieux connue dans sa structure. Le plateau continental représente à peu près 7 à 8% de la surface des océans, la bande continentale entre 200 et 3000 mètres de profondeur 15% des océans et les grands fonds entre 3000 et 6000 mètres, 70% de cet espace océanique.

La meilleure maîtrise des connaissances scientifiques et l'évolution de la technologie pour l'exploitation de la mer ont transformé et bouleversé les règles appelées à régir le statut des espaces, le régime des activités menées sur l'espace maritime, dans le cadre d'une approche unitaire de la mer. En outre, le droit de la mer a servi ces dernières années de terrain de compétitions politiques pour la définition d'un nouvel ordre international. L'évolution du droit de la mer a été caractérisée par la prise en compte progressive de la complexité croissante des problèmes liés à la mer et aux utilisations de la mer².

L'affirmation politique et juridique du principe de liberté des mers, en particulier du principe de liberté de la navigation, ne fait en réalité que masquer la persistance du débat fondamental, s'agissant des océans, entre « *res nullius* » et « *res communis* ».

En droit romain, les « *res communis* » englobent la mer, l'air, les eaux courantes... qui ne peuvent faire l'objet d'une appropriation totale par leur nature même, et ceci bien qu'il ne soit pas impossible d'en préserver des éléments ou une partie. On ne peut ni en définir précisément les limites, ni priver autrui de leur usage. Inversement la « *res nullius* », chose identifiable, n'est la chose de personne tant qu'elle n'a pas fait l'objet d'une appropriation. C'est le cas des poissons, qui deviennent la propriété du pêcheur dès qu'ils sont pris dans les mailles du filet. Biens vacants, ils sont disponibles pour qui pourra en prendre possession.

L'histoire du droit des espaces maritimes est caractéristique de ces hésitations qui n'ont jamais cessé et que reconnaît la doctrine juridique propre au droit public : « la doctrine considère ces espaces tantôt comme « *res communis* » (régime de l'appropriation collective) - ce qui pourrait les rapprocher de la notion de domaine public -, tantôt comme « *res nullius* » (dont l'exploitation est à la discrétion de chaque Etat susceptible de l'assurer) - ce qui les en distingue -, et à vrai dire, leurs régimes empruntent à l'une et à l'autre de ces deux idées. »³.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée le 10 décembre 1982⁴ à Montego Bay (Jamaïque), entrée en vigueur le 16 novembre



1994⁵, a mis en place un régime juridique qui est fondé sur les zones maritimes⁶. En effet, ladite convention a donné lieu à huit zones maritimes qui sont successivement : les eaux intérieures⁷, les eaux archipélagiques⁸, la mer territoriale⁹, la zone contigüe¹⁰, la zone économique exclusive¹¹, le plateau continental¹², la haute mer, et en fin la zone internationale des fonds marins ou bien la zone du patrimoine commun de l'humanité¹³. A chacune de ces zones maritimes, la convention a consacré un régime juridique particulier, dans lequel la juridiction de l'Etat côtier se restreint en s'éloignant du littoral vers le large de la mer.

La haute mer est définie négativement dans la Convention de 1982 : « ce sont les parties de la mer n'appartenant ni à la mer territoriale ni aux eaux intérieures d'un Etat, ni à sa zone économique exclusive, ni aux eaux archipélagiques d'un Etat archipel » (art. 86)¹⁴. Cette approche résiduelle de l'espace de la haute mer est la conséquence directe de la vision patrimonialiste de l'espace maritime dans le cadre d'une extension progressive de la juridiction des Etats côtiers sur les étendues maritimes¹⁵.

Dans l'esprit des lois maritimes internationales anciennes, dans la pensée des marins et des usagers de la mer, le droit maritime est un garant de la liberté des mers¹⁶. A partir de ces données, il apparaît nécessaire d'ouvrir une interrogation sur les principes fondamentaux qui régissent les activités humaines au niveau de la haute mer ?

Sur le plan juridique, le régime de la haute mer est caractérisé par le principe de la liberté de la haute mer d'une part (Chapitre I) et le principe de la primauté de la loi du pavillon en haute mer d'autre part (Chapitre II).

Chapitre I- Le principe de la liberté de la haute mer :

Les controverses théoriques et historiques sur le statut de la haute mer « *res nullius* » ou « *res communis* » n'ont pas affecté l'acceptation du principe de la liberté de la haute mer comme règle fondamentale du droit international. Ce principe correspondait aux intérêts des grandes Puissances maritimes au moment de sa consécration par la pratique coutumière au XIX^{ème} siècle. Mais ce principe n'a jamais été remis en cause par les différentes conférences internationales consacrées au droit de la mer. Cette liberté a été essentiellement l'expression du refus de toute appropriation nationale de l'espace maritime ainsi que du rejet des différentes tentatives d'exercice des compétences de souveraineté par certains Etats sur les navires étrangers.

Le principe de la liberté des mers et de la haute mer signifie de nos jours l'interdiction pour un Etat d'exercer sa juridiction ou son autorité à l'égard des navires étrangers. La jouissance de cette liberté de la haute mer est reconnue à tous



les Etats, qu'ils soient côtiers¹⁷ ou non-côtiers, mais le contenu de cette liberté n'est pas absolu. Toutes les activités humaines qui peuvent avoir comme cadre d'exercice la haute mer ne jouissent pas de plein droit du régime de la liberté de la haute mer ; il y a en effet des libertés consacrées et des activités qui sont prohibées¹⁸.

Section I- Les libertés consacrées en haute mer :

La mer est depuis la plus haute antiquité le lieu de trois activités humaines : le commerce, la pêche et la guerre. L'aquaculture, sous sa forme traditionnelle, est presque aussi ancienne. Au fil des siècles, ces activités se sont diversifiées, d'autres sont apparues.

La recherche scientifique marine, l'exploration sous-marine, l'exploitation des richesses du sous-sol, mais aussi la plaisance, les activités de loisirs, le tourisme, se sont développés au gré des circonstances et des innovations techniques, du fait des évolutions profondes de nos sociétés. Ces évolutions ne sont pas achevées. De nouveaux champs semblent pouvoir s'ouvrir concernant les énergies marines, les minerais des grands fonds, le pétrole et le gaz, les ressources génétiques tirées de la biodiversité. En parallèle, s'est développé l'ambition de préserver l'environnement marin¹⁹.

La haute mer, espace marin situé au-delà des zones de juridiction nationale²⁰, constitue un bien public mondial par excellence²¹. Les libertés consacrées en haute mer sont celles qui ont trait, à titre principal, aux usages traditionnels de la mer, mais également aux utilisations nouvelles imposées par le progrès technologique et le développement de la connaissance scientifique.

Parmi les libertés traditionnelles, on peut retrouver la liberté de navigation, la liberté de la pêche, la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins, ainsi que la liberté de survol. A ces libertés traditionnelles, il convient d'ajouter de nouvelles libertés : la liberté de la recherche scientifique et la liberté de construire des îles artificielles et autres installations²².

La liberté de navigation est l'un des principes les plus anciens et les plus généralement reconnus du régime juridique régissant les espaces maritimes. L'on peut dire sans craindre de se tromper que - depuis qu'il a été consacré dans le Chapitre « De mare liberum » (« De la liberté de la mer ») du Traité (il s'agissait en fait d'un avis juridique) « De iure praedae » publié par le Hollandais Hugo GROTIUS en 1609 - ce principe constitue l'un des piliers du droit de la mer et a été à l'origine du droit international moderne.

Il n'est pas inutile, encore aujourd'hui, d'insister à nouveau sur les arguments que GROTIUS a avancés à l'appui de ce principe. Entre autres choses, GROTIUS faisait valoir que la mer était la principale voie de communication et de



coopération entre les Etats et que cette voie devait par conséquent être libre et ne pas être contrôlée par un Etat - il pensait sans doute, à l'époque, à l'Espagne ou au Portugal. Un autre de ses arguments était qu'une ressource ou une zone qui pouvait être utilisée par tous sans être altérée ni épuisée ne devrait pas être le monopole d'un Etat mais devrait au contraire être ouverte à tous.

Enfin, il faisait valoir qu'un Etat ne pouvait revendiquer qu'une zone qu'il pouvait administrer et contrôler effectivement, soulignant qu'aucun Etat ne pouvait contrôler la mer de façon effective et permanente. Ce dernier argument n'est peut-être pas aussi convaincant aujourd'hui qu'il l'était au début du XVII^{ème} siècle. Il convient néanmoins de le garder à l'esprit. C'est ainsi en effet que le Britannique John SELDEN, en particulier, a attaqué le principe de la liberté de la mer dans son traité « *De mare clausum* » de 1635, mais l'auteur voulait parler en fait de la liberté de la pêche maritime, également défendue par Hugo GROTIUS, plutôt que de la liberté de navigation²³.

La liberté des mers, supposant pour les Etats la liberté de faire naviguer leur pavillon, a été très tôt affirmée et confirmée aussi bien par les théoriciens que par les Etats, tant ce principe fût indispensable au développement du commerce naval. A l'exception de quelques avatars (l'Angleterre de Cromwell, les Républiques de Gène et de Venise) le principe coutumier s'est imposé, comme corollaire de la liberté du commerce, de l'industrie et des communications. Les conventions sur le droit de la mer vont codifier ce principe en reconnaissant la liberté de navigation comme première des libertés de la haute mer et son corollaire direct : le droit pour un Etat riverain ou non de la mer de faire naviguer son pavillon.

Ce principe historique apparaît dès le préambule de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 au 4^o considérant qui souhaite que l'ordre juridique à créer puisse « faciliter les communications internationales ». Même dans sa mer territoriale le riverain ne doit pas entraver le libre passage innocent des navires (art. 24) ni percevoir de droits du seul fait du passage (art. 26). De la même façon, dans la zone économique d'un riverain, les Etats tiers jouissent de la liberté de navigation (art. 58) ; de même malgré ses compétences exclusives, le riverain ne peut porter atteinte à la navigation au-dessus de son plateau continental (art. 78). Evidemment, c'est dans la partie sur la haute mer que le principe est le plus affirmé : la liberté de la haute mer comporte tout d'abord la liberté de navigation (art. 87) et chaque Etat peut faire naviguer son pavillon (art. 90). Cette liberté exige en retour un contrôle de la part de l'Etat, car c'est lui qui fixe les conditions d'attribution de la nationalité, le navire immatriculé ne peut naviguer que sous le pavillon d'un seul Etat à la juridiction exclusive duquel il est soumis en haute mer (articles 91 et 92)²⁴.



Depuis 1945, des portions plus ou moins étendues de ce qui était considéré comme la haute mer ont fait l'objet de revendications unilatérales formulées par un grand nombre d'Etats riverains. Dans la mesure où les revendications ont été ou seront reconnues par d'autres Etats, elles donnent naissance à des règles de droit international conventionnel. Le particularisme ou la généralité de ce droit conventionnel dépendent du nombre des reconnaissances recueillies par chaque revendication.

Comme le Pacifique et ses mers adjacentes sont entourés de 26 Etats souverains²⁵, la complexité du réseau de systèmes juridiques, bi- et multilatéraux, nés ou susceptibles de naître dans cette zone, par l'effet des revendications unilatérales et de leur reconnaissance, est considérable.

Afin de faciliter une vue d'ensemble sur le dédale du droit contemporain de l'océan, il est utile d'établir une typologie des revendications formulées. Celles-ci peuvent être classées : a) selon leur fondement juridique, b) selon la nature juridique des droits revendiqués, c) selon la forme des revendications, d) selon l'importance et la gravité de leur empiètement sur la liberté de la haute mer.

a) Quatre théories juridiques ont servi de fondement aux diverses revendications sur la haute mer. Ce sont les doctrines de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la conservation des ressources biologiques de la mer et celle du plateau continental. Il arrive que des revendications s'appuient, à la fois, sur plusieurs de ces doctrines. D'autres fois, les appropriations unilatérales ont eu un caractère empirique et ont fait preuve d'un certain flottement quant à leur fondement juridique.

b) Les droits revendiqués sur des portions de la haute mer sont soit la « souveraineté », soit « la juridiction et le contrôle », soit « le droit exclusif ou préférentiel d'exploration et d'exploitation des ressources », soit le « droit de protection et de conservation des ressources ». Par ailleurs, la signification juridique de ces termes reste imprécise et les différences qui séparent les mots sont souvent plus nominales que réelles.

c) Les revendications maritimes des Etats riverains se sont manifestées soit dans les formes du droit interne (lois constitutionnelles, lois ordinaires, décrets, arrêtés), soit dans les formes du droit international (proclamations des chefs d'Etat ou de gouvernement, notes verbales, déclarations devant les organes des institutions internationales, etc.). Souvent les deux séries de formes ont été utilisées conjointement.

d) Le classement des revendications selon l'étendue et la gravité des empiètements apportés à la liberté des mers a un caractère pragmatique. Il ne s'attache pas tant aux aspects juridiques formels, mais essaie de saisir la portée



économique et politique réelle des actes et comportements étatiques. C'est la méthode qui sera suivie dans l'exposé de ce chapitre.

L'observation comparée des revendications maritimes formulées par les Etats du Pacifique permet de dégager deux positions extrêmes : celle du Japon, correspondant à une absence totale de demandes nouvelles par rapport aux règles traditionnelles, et celle du Salvador, correspondant à un maximum de demandes. Entre ces extrêmes se situent deux positions moyennes, la première représentée par l'Union Soviétique et les Etats qui ont étendu à douze milles la largeur de leur mer territoriale, la deuxième, représentée par les Etats-Unis avec leur doctrine du plateau continental. Tous les autres Etats occupent des positions intermédiaires qui empruntent leurs éléments aux quatre attitudes typiques susmentionnées, pour les combiner selon des dosages variables²⁶.

Section II- Les activités prohibées en haute mer :

La reconnaissance légale de l'existence d'intérêts et de préoccupations qui sont par nature globaux, et qui appartiennent à l'ensemble de la communauté internationale, est peut-être l'aspect le plus important et le plus novateur de la Convention de 1982. Le concept de souveraineté internationale intervient par conséquent pour gouverner ces régions et préoccupations qui sont déclarées hors du champ des juridictions nationales. La protection et la préservation du milieu marin (partie XII), la recherche scientifique marine (partie XIII), le développement et le transfert des techniques marines (partie XIV), et la répression de la piraterie en haute mer (articles 100-107), sont des exemples de préoccupations de nature internationale. Les parties XII à XIV illustrent l'hypothèse fondamentale qui sous-tend la Convention et selon laquelle la mer et ses ressources devraient être préservées et gérées au profit de tous, reformulant ainsi, en termes modernes et plus contraignants, le concept du Digest de Justinien : « La mer, comme l'air, est commune à l'humanité entière » (« Maris communem usum omnibus hominibus at aëria »)²⁷.

La mer est avant tout un espace de liberté. D'un point de vue poétique elle est cette immensité qui fait dire au poète : « homme libre toujours tu chérisas la mer ». D'un point de vue géographique, elle est le lien physique entre les terres, l'espace ouvert des échanges. D'un point de vue juridique, elle est, si je puis dire, organisée sur le principe de la liberté de navigation. Mais cette liberté n'existe pas sans sécurité²⁸.

Le principe de liberté des mers date du XVII^{ème} siècle, époque à laquelle l'intégrité des écosystèmes marins n'était pas menacée par le trafic maritime. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a jeté les bases juridiques nécessaires pour traiter de l'impact du trafic



maritime international sur « les écosystèmes marins rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction » (art. 194§5). Le trafic englobe l'activité des « cinq marines » : de commerce, de pêche, de plaisance, scientifique et de guerre²⁹.

En revanche, sont interdites certaines activités sur la haute mer. Il s'agit de l'interdiction des essais nucléaires en haute mer, entrepris dans l'espace extra-atmosphérique, dans l'atmosphère, mais aussi sous l'eau. Cette prohibition résulte explicitement du traité portant interdiction partielle des essais nucléaires de 1963 ; elle a été implicitement confirmée par la Convention de 1982 au titre du régime de l'utilisation pacifique des océans. De même, est également interdit sur la haute mer le trafic des esclaves, plus exactement le transport d'esclaves par mer. Enfin, la Convention de 1982 confirme l'illicéité de la piraterie, du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que celle des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer à destination du grand public³⁰.

Le souci a été de veiller à ce que la liberté de la haute mer ne serve pas de prétexte à la constitution de zones refuges pour l'accomplissement en toute impunité d'activités nuisibles à la vie sociale. Les besoins de répression expliquent le recours à la loi du pavillon pour le régime juridique de la haute mer.

Chapitre II- Le principe de la primauté de la loi du pavillon en haute mer :

La haute mer commence, pour les Etats qui ont créé une zone économique exclusive, à deux cents milles des côtes. Elle est un espace de liberté où les activités humaines sont régulées par l'Etat du pavillon³¹.

Le principe de responsabilité, qui est le corollaire de celui de liberté, n'étant pas toujours respecté, la haute mer fait l'objet de limitations afin de préserver des intérêts collectifs.

Section I- La haute mer : l'espace de liberté où les activités humaines sont régulées par l'Etat du pavillon :

La haute mer est un espace de liberté pour tous les Etats. En outre, les activités humaines au niveau de cet espace maritime régissent par la loi du pavillon.

1- La haute mer : un espace de liberté pour tous les Etats :

De façon générique, les espaces au-delà des zones sous juridiction nationale sont dénommés « haute mer »³². Le régime de la haute mer s'applique à l'espace ainsi défini à l'exclusion du sol et du sous-sol constituant la zone internationale des grands fonds marins ou d'un plateau continental s'étendant au-delà de 200 milles (art. 87).

Au-delà des zones de juridiction, il convient donc de distinguer : les grands fonds marins, c'est-à-dire le sol et le sous-sol, également dénommés la Zone, qui est patrimoine commun de l'humanité, ainsi que les ressources minérales qui y sont incluses (art. 136) ; la colonne d'eau de mer qui se trouve au-dessus et qui en tant que telle constitue l'espace désigné sous le terme haute mer (art. 135). L'appellation patrimoine commun de l'humanité ne concerne toutefois que les ressources minérales, liquides, solides ou gazeuses (art. 133) à l'exclusion des ressources vivantes quelles qu'elles soient.

Le régime applicable à cette colonne d'eau est fondé sur un principe de liberté (art. 87) qui implique qu'aucun Etat ne peut soumettre une partie de cet espace à sa souveraineté, mais qu'il doit au contraire exercer cette liberté en tenant compte des intérêts des autres Etats protégés par le droit international.

Il s'agit donc d'un espace libre de toute souveraineté ou encore que l'on peut considérer comme le bien commun de tous³³. La règle applicable étant celle de la liberté - qui n'a de bornes que celles qui assurent aux autres membres de la société internationale la jouissance des mêmes droits - chaque Etat exerce ses pouvoirs de police sur les navires battant son pavillon. Chaque Etat a d'ailleurs le droit, qu'il soit côtier ou sans littoral, de « faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon » (art. 90)³⁴.

2- La loi du pavillon régit les activités humaines en haute mer :

La loi du pavillon régit les activités humaines en haute mer. Cela signifie que la compétence de l'Etat dont le pavillon est porté par un navire est, en haute mer, exclusive et plénière³⁵.

Pour les navires de guerre, le caractère exclusif et plénier de la compétence a une portée absolue. En revanche, pour les navires marchands, le problème de l'exclusivité de la plénitude de la compétence est atténué par les règles de conflit de lois, au sens du droit international privé en matière civile. Mais elle est absolue en matière de répression des infractions pénales³⁶.

Donc cette compétence de l'Etat du pavillon est en principe plénière et exclusive : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer » (art. 92).

L'Etat du pavillon dispose en particulier du monopole de la contrainte à l'égard des navires affichant sa nationalité³⁷. La Convention de 1982 prévoit cependant des exceptions, notamment un droit de visite par les bâtiments de guerre, lorsque ceux-ci sont amenés à rencontrer des navires étrangers soupçonnés de piraterie, de trafic d'esclaves, d'émissions de radio ou de télévision non autorisées, ainsi que de dissimulation de nationalité (art. 110).



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

Il faut, toujours dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ajouter le droit de poursuite, que l'Etat côtier peut exercer lorsqu'une infraction a été commise dans des zones où s'applique partiellement ou totalement sa réglementation³⁸.

En matière d'exercice des actes de contrainte, pour la mise en œuvre des pouvoirs de police de l'Etat du pavillon, se pose le problème de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon. En effet, les modes d'intervention comprennent l'approche, la reconnaissance et l'enquête du pavillon lorsqu'il s'agit de vérifier les documents de bord ; la visite et l'inspection qui suivent l'arraisonnement du navire si des soupçons subsistent après l'enquête du pavillon, le déroutement, la saisie et l'immobilisation, la confiscation et, à l'extrême limite, la destruction lorsque le navire constitue un danger grave, notamment pour l'environnement marin, peuvent être envisagés.

En raison des problèmes politiques et aussi juridiques liés à ces questions de police sur la haute mer, les Etats sont amenés à faire montre de précautions pour éviter de créer des incidents diplomatiques et de commettre un abus de pouvoirs sur le plan juridique. C'est la raison pour laquelle l'intervention d'un Etat étranger, à l'encontre d'un navire autre que celui de la nationalité, requiert une disposition expresse. Les seules exceptions à l'exclusivité de la compétence, concernent la piraterie, le trafic et la traite des esclaves. Le trafic illicite des stupéfiants soulève plus de difficultés et l'article 108 de la Convention de 1982 invite les Etats à coopérer pour la répression de ce type d'activité.

L'importance du pavillon dans la réglementation du régime juridique de la haute mer, a une autre implication importante : le droit des Etats à un pavillon, quelle que soit la situation juridique et géographique de cet Etat. La convention n'établit aucune distinction entre les Etats côtiers et les Etats sans littoral. Ce droit au pavillon est intimement lié au droit reconnu à chaque Etat de développer ses activités sur tous les plans et dans tous les domaines. Pour que ce régime des libertés soit réalité, une condition est souhaitée en ce qui concerne le pavillon : l'effectivité du droit de juridiction et de contrôle de l'Etat du pavillon sur ses navires.

Pour le plan juridique, les Etats disposent d'une compétence discrétionnaire en ce qui concerne les conditions d'octroi du droit au pavillon aux différents navires. Mais, face au développement de la pratique des pavillons de complaisance, et aux risques de tous ordres inhérents à ces pratiques, le problème s'est posé de savoir s'il fallait déterminer en droit international les critères essentiels à l'octroi du pavillon³⁹.



La problématique de l'exploitation des navires dans des conditions satisfaisantes sur le plan social et sur le plan de la sécurité est étroitement liée à celle du pavillon. En effet, en haute mer, le droit applicable aux navires est celui de l'Etat dont ils arborent le pavillon et où ils sont immatriculés. Entre ce pavillon et le navire doit exister un « Lien substantiel » selon le droit international. Cependant la nature de ce lien n'est pas précisée et son contenu sujet à des interprétations très diverses selon les pays⁴⁰.

Chaque Etat fixe librement les conditions d'immatriculation des navires. Le droit international est peu contraignant : l'article 5 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer exige qu'il existe entre l'Etat et son pavillon maritime un lien substantiel « Genuine link ». Cette notion est reprise par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (art. 91)⁴¹.

Aujourd'hui, près de 68,4% du tonnage mondial est immatriculé à l'étranger. En effet, de nombreux propriétaires de navires choisissent de s'immatriculer dans un pays autre que le leur. Dans la relation triangulaire Etat du pavillon, armateur, navire, le rôle est inversé. Ce n'est plus l'Etat qui octroie la nationalité, mais l'armateur qui la choisit. Selon le rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) de 2010, cette tendance s'est accrue dans les pays développés pour 75% de la flotte de commerce, contre 57% de la flotte des pays en voie de développement. L'absence de définition normative du concept de lien substantiel et la liberté liée à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon ne sont pas favorables à l'existence de ce lien substantiel et à sa mise en œuvre.

Le lien substantiel consiste en l'exercice par l'Etat du pavillon de sa juridiction et de son contrôle sur le navire après son immatriculation, apparaît conforme à l'appréhension générale de la problématique proposée dans cette occasion. Il s'avère qu'avec la démultiplication du trafic maritime et des échanges internationaux dans un monde où la concurrence s'exerce à son paroxysme, les liens substantiels entre navires et Etats ont tendance à se distendre, voire à devenir quasi inexistantes sauf exception.

Les armateurs sont ainsi encouragés à choisir leur registre et leur mode de gestion uniquement en fonction des coûts occasionnés. Certains Etats se sont d'ailleurs découverts une vocation maritime et se sont complaisamment soumis aux exigences des armateurs. Cette attitude, uniquement gouvernée par un esprit de mercantilisme, se développe bien entendu au détriment de la sécurité en mer. Dans certains cas, seul subsiste l'accomplissement de l'indispensable formalité administrative d'immatriculation. L'absence de lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon est une autre cause de la pratique généralisée de la complaisance



en mer. Il y a donc, de fait, un relâchement accentué des liens entre armateur et Etat du pavillon qui ne sont plus de la même nationalité, et entre le navire et son Etat du pavillon en raison de la recherche d'une compétitivité fondée sur le moins-disant en termes légal, fiscal et social. Ce phénomène, dit de « *dumping* » social, fiscal et écologique, est à la racine de la complaisance⁴².

La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires du 7 février 1986, s'efforce de reconnaître de larges pouvoirs aux Etats en matière d'immatriculation de navires et d'attribution du pavillon⁴³. L'attribution du pavillon semble essentiellement une procédure d'ordre administratif, devant s'exercer avec publicité et divers contrôles en matière de sécurité du navire. Cette convention s'efforce de limiter la libre immatriculation, mais dans le même temps légitime globalement l'évolution antérieure. Elle exige également un lien économique entre le navire et l'Etat du pavillon, mais ce lien reste imprécis et chaque signataire peut l'interpréter à sa manière⁴⁴.

Section II- L'instauration progressive de limites à la liberté de l'Etat du pavillon en haute mer :

Le droit de la mer est fondé sur un principe de base : la mer est libre. Il a donc pour objet d'assurer le libre déplacement des personnes, le bon exercice du commerce. L'exercice de cette liberté, surtout dans un milieu hostile, ne peut aller sans l'adoption d'un certain nombre de règles, qui furent d'abord simplement proclamées et que les grandes Nations maritimes et les attributaires de leur pavillon se faisaient un devoir de respecter⁴⁵.

D'autres limites à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon résultent de l'adoption de conventions internationales, voire de politiques régionales, qui complètent souvent des dispositions générales de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et interviennent dans trois domaines : tout d'abord, la sécurité de la navigation. La Convention sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer⁴⁶, dite SOLAS⁴⁷, les Conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)⁴⁸ sur la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, la construction des navires ou encore le règlement pour prévenir les abordages en mer⁴⁹, dit COLREG⁵⁰, fixent des règles auxquelles tout navire est tenu de se conformer dès lors qu'elles constituent des « procédures et pratiques internationales généralement acceptées » (art. 94). C'est le cas des routes maritimes recommandées (les dispositifs de séparation de trafic, par exemple) du règlement sur les abordages en mer qui sont de fait obligatoires, leur méconnaissance entraînant la responsabilité du capitaine et de l'armateur en cas d'abordage. Ces routes sont définies unilatéralement par les Etats côtiers ou par voies de conventions internationales entre puissances maritimes ;



- ensuite, l'exploitation et la protection des ressources biologiques, essentiellement halieutiques, de la haute mer. La convention réaffirme la liberté de pêche en haute mer. Elle l'assortit cependant de l'obligation pour les Etats du pavillon de prendre des mesures de conservation de ces ressources et d'une incitation forte au développement de coopérations régionales entre Etats exploitant des ressources identiques dans le but de maintenir « le rendement constant maximum » (art. 119). Cette organisation de la pêche par régions est en fait assez ancienne et structurée. La Food and Agriculture Organisation (FAO) a découpée les Océans en zones où les ressources sont gérées par des instances différentes dont les rôles et responsabilités sont très hétérogènes, les pouvoirs de certaines d'entre elles se limitant à une seule espèce comme c'est le cas pour la Commission internationale pour la conservation des thons atlantiques. Sur le plan régional toujours, la Politique commune de la pêche (PCP) est la plus aboutie. Par les règles techniques qu'elle impose aux navires, les quotas et totaux admissibles de capture qu'elle détermine, les interdictions qu'elle édicte (par pavillon, par espèce...), les modalités de contrôle qu'elle fixe, elle limite évidemment les prérogatives de l'Etat du pavillon ;

- l'environnement enfin. La partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer intitulée « Protection et préservation du milieu marin » et ses quarante-cinq articles lui sont intégralement consacrés⁵¹. L'importance et la nouveauté de cet apport, et ses suites, font l'objet infra de développements spécifiques⁵².

Conclusion :

La liberté des mers est aujourd'hui un concept à dimension variable : s'il s'agit de la liberté de circulation, elle s'impose absolument sitôt franchies les limites de la mer territoriale. Pour le reste, les usagers de la mer ne retrouvent leur pleine liberté d'action qu'au-delà de la zone économique exclusive ou de la limite du plateau continental. Là ils continuent à échapper, comme par le passé, à toute contrainte étatique. Plus exactement, ils échappent à toute compétence étatique de nature territoriale.

La liberté de la haute mer apparaît comme une condition indispensable au plein développement du commerce vers l'Amérique et l'Asie, elle est le corollaire de la domination navale des puissances européennes qui se livrent entre elles à une compétition particulièrement dure, à la fois militaire et commerciale.

Les règles adoptées au XVII^{ème} siècle au nom de la liberté du commerce ne furent jamais remises en cause par les Etats, du moins pour ce qui concerne la haute mer, en dépit des bouleversements apportés par la propulsion mécanique et la navigation moderne. Le principe de liberté qui s'y applique ne fut remis en cause



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

ni en 1958 par les Conventions de Genève, ni en 1982 par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La mer, pour des raisons pratiques, se contrôle d'ailleurs difficilement. Très peu de pays peuvent s'en prétendre les « maîtres », c'est-à-dire assurer sur tous les océans une présence permanente, et encore cette maîtrise est-elle très lacunaire.

En haute mer, tous les Etats (qu'ils soient côtiers ou entourés de terres) jouissent d'un certain nombre de libertés. Elles sont établies aux fins de la Convention de 1982, en vertu de l'article 87 et envisagent, entre autres, la liberté de navigation et la liberté de pêche. L'exercice de cette dernière dépend des conditions stipulées dans les articles de 116 à 120. Elles établissent que les ressortissants nationaux des Etats ont le droit de pratiquer la pêche en haute mer sous réserve : a) des obligations leur incombant en vertu des traités signés; (b) des droits et obligations ainsi que des intérêts des Etats côtiers établis, entre autres, dans l'article 63, paragraphe 2, et dans les articles de 64 à 67 ; et (c) des dispositions de la section 2 de la partie VII de la Convention relatives à la haute mer, notamment les obligations de conserver les ressources vivantes de haute mer, de coopérer avec les autres Etats à la conservation et à la gestion de ces ressources, et de conserver et de gérer les mammifères marins.

Pour faire valoir la haute mer, il appartient cependant à chaque Etat d'appliquer les lois internationales aux affaires relevant de sa compétence. Par exemple, l'Etat d'un pavillon a l'obligation de contrôler et de veiller à ce que les pavillons de ses navires remplissent correctement les diverses obligations qui leur incombent. Cette obligation s'avère très difficile à remplir dans la pratique.

Cependant, le concept de liberté de la mer ne doit pas être pris dans l'absolu, mais dans le contexte de ce qui nous occupe, à savoir les diverses activités maritimes, les utilisations et les intérêts controversés. D'éminents auteurs considèrent qu'il existe réellement une « tendance à l'affaiblissement du principe traditionnel de liberté de la mer ». Il faut rappeler que :

- Les libertés de la haute mer seront exercées en tenant dûment compte des intérêts des autres États dans l'exercice de leurs libertés en haute mer ;

- L'exercice de ces droits doit reconnaître les obligations particulières, entre autres, par exemple, l'obligation générale de protéger et de préserver l'environnement marin (art. 192), les obligations de conserver et de gérer les ressources vivantes de la haute mer (articles 116-120) et la coopération de bonne foi entre les Etats riverains (articles 100, 118, 123 et autres)⁵³.

Référence

¹- Marie-Laure GOEBBELS, Le développement des aires marines protégées et la notion de liberté des mers, La Revue Maritime, Numéro 490, Janvier 2011, p. 27.



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

²- Nations Unies, Droit international public : Les espaces et le droit international, Manuel à l'usage des chercheurs en droit international de la mer, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 1999, p. 153.

³- Catherine CHABAUD, Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?, Rapport du Conseil économique, social et environnemental de la république française, France, Juillet 2013, p. 178.

⁴- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996, portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, JORA n° 06 du 24 janvier 1996.

⁵- Didier BOCCON-GIBOD, Les réponses judiciaires en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, p. 106.

⁶- Rüdiger WOLFRUM, La liberté de navigation : Nouveaux défis, Conférence présentée au Tribunal international du droit de la mer (T.I.D.M), Hambourg, Allemagne, 2011, p. 3.

⁷- Eaux situées en deçà des lignes de base d'un État côtier et faisant partie du territoire souverain de cet État (Article 8 de la Convention de 1982).

⁸- Eaux situées en deçà des lignes de base d'un État archipel. Les eaux archipélagiques font partie des eaux souveraines (Articles 46-54 de la Convention de 1982).

⁹- Ceinture d'eau dont la largeur ne dépasse pas 12 milles marins vers le large mesurée à partir des lignes de base d'un État et considérée comme faisant partie des eaux souveraines de cet Etat (Articles 2-32 de la Convention de 1982).

¹⁰- La zone contiguë s'étend à 12 milles marins à partir de la ligne extérieure de la mer territoriale soit à 24 milles marins à partir de la ligne de base (Article 33 de la Convention de 1982).

¹¹- La zone économique exclusive est constituée par l'étendue de mer située au-delà de la ligne de base jusqu'à une limite maximale de 200 milles marins, c'est-à-dire après soustraction de la mer territoriale, un maximum de 188 milles marins pour les États qui ont fixé leur mer territoriale à 12 milles marins (Articles 55-75 de la Convention de 1982).

¹²- 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. L'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental en matière d'exploitation et d'exploration sur les ressources naturelles s'y trouvant (Articles 76-85 de la Convention de 1982).

¹³- Le paragraphe premier de la Déclaration 2749 de la vingt-cinquième Assemblée générale des Nations Unies, ainsi que l'article 136 de la Convention de 1982 proclament : « La zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité ». Il s'agit dorénavant d'une règle de droit positif. La zone internationale des fonds marins située au-delà des limites de la juridiction nationale des États côtiers est soumise à un régime spécifique, celui du patrimoine commun de l'humanité. Ce régime exclut toute possibilité d'appropriation privative de la zone ou de ses ressources (Articles 133-191 de la Convention de 1982).

¹⁴- Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION, Jean-Pierre BEURIER, Quelle gouvernance pour la biodiversité marine au-delà des zones de juridiction ?, Gouvernance mondiale, Numéro 7, France, 2007, p. 23.

¹⁵- Nations Unies, Droit international public..., op-cit., p. 158.

¹⁶- Marie-Laure GOEBBELS, op-cit., pp. 44-45.

¹⁷- « Etat côtier : Etat possédant une côte maritime et exerçant sa juridiction dans les zones maritimes qui se trouvent sous sa souveraineté et dont il a valablement déclaré qu'elles sont adjacentes à ses côtes », Nations Unies, Criminalité maritime, Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, Troisième



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

édition, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (O.N.U.D.C), Vienne, 2020, p. 19.

¹⁸- Nations Unies, Droit international public..., op-cit., p. 159.

¹⁹- Catherine CHABAUD, op-cit., p. 83.

²⁰- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015, p. 11.

²¹- Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION, Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 23-24.

²²- Article 87 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : « Liberté de la haute mer :

1. La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral : a) La liberté de navigation ; b) La liberté de survol ; c) La liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI ; d) La liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI ; 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 parties VI et XIII.

2. Chaque État exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la zone ».

²³- Rüdiger WOLFRUM, op-cit., p. 2.

²⁴- Jean-Pierre BEURIER, La liberté de navigation, de l'énoncé du principe à l'inventaire du contenu, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, confrontation, coopération ?, Colloque de l'Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Editions A.Pedone, France, 2014, p. 108.

²⁵- Ces Etats sont : 1/ Les Etats-Unis, 2/ Le Canada, 3/ Le Mexique, 4/ Le Guatemala, 5/ Le Salvador, 6/ Le Honduras, 7/ Le Nicaragua, 8/ Costa-Rica, 9/ Le Panama, 10/ La Colombie, 11/ L'Equateur, 12/ Le Pérou, 13/ Le Chili, 14/ La Nouvelle-Zélande, 15/ L'Australie, 16/ Les Philippines, 17/ L'Indonésie, 18/ La Fédération Malaise, 19/ La Thaïlande, 20/ Le Cambodge, 21/ La République du Vietnam, 22/ La République démocratique du Vietnam, 23/ La République populaire de Chine, 24/ La République populaire démocratique de Corée, 25/ Le Japon et 26/ L'Union Soviétique.

²⁶- Lazar FOCSANEANU, Le droit international maritime de l'Océan pacifique et de ses mers adjacentes, Annuaire Français de Droit International, Volume 7, 1961, pp. 181-182.

²⁷- William TETLEY, L'ONU et la Convention sur le droit de la mer de 1982, Etudes internationales, Volume 16, Numéro 4, 1985, p. 803.

²⁸- Jean-Louis NADAL, Allocution inaugurale, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, p. 8.

²⁹- Catherine CHABAUD, op-cit., p. 124.

³⁰- Nations Unies, Droit international public..., op-cit., p. 159.

³¹- « Etat du pavillon : c'est l'Etat d'immatriculation d'un navire. La juridiction de l'Etat du pavillon est celle qui s'exerce à titre principal à bord de tout navire battant légalement pavillon de cet Etat. Les Etats sans littoral peuvent aussi être Etats du pavillon », Nations Unies, Criminalité maritime, Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, op-cit., p. 19.

³²- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pedone, Paris, 1993, pp. 94-97.

³³- Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION, Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 23-24.

³⁴- Catherine CHABAUD, op-cit., p. 183.

³⁵- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008, pp. 129 et s.

³⁶- Nations Unies, Droit international public..., op-cit., p. 160.



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

³⁷- Abdennour BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Montpellier I, Juin 1991, pp. 320 et s.

³⁸- Catherine CHABAUD, op-cit., p. 184.

³⁹- Nations Unies, Droit international publique..., op-cit., p. 160.

⁴⁰- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93-94.

⁴¹- Conformément à l'article 91 paragraphe 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, chaque Etat fixe les conditions dans lesquelles il soumet l'attribution de sa nationalité au navire, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon (...); il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.

⁴²- Antidia CITORES, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012, pp. 60-61.

⁴³- Djamchid MOMTAZ, La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, Annuaire Français de Droit International, Volume 32, 1986, pp. 715-735.

⁴⁴- Patrick CHAUMETTE, Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Numéro 35, 1999, p. 57.

⁴⁵- Nations Unies, Droit international publique..., op-cit., pp. 159-161.

⁴⁶- Décret présidentiel n° 83-510 du 27 août 1983, portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, JORA n° 36 de 1983.

⁴⁷- International Convention for the Safety of Life at Sea.

⁴⁸- « L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a été créée par une convention en 1948. Son siège est à Londres (Royaume Uni) et elle comporte 171 membres. C'est une organisation des Nations Unies spécialisée dans les questions maritimes : la navigation maritime commerciale, la sécurité maritime, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et la sûreté maritime. Elle a favorisé l'adoption de nombreuses conventions internationales et en assume la gestion et la promotion. C'est le cas notamment de la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974) ou la Convention MARPOL, (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973) », Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, Institut de recherche pour le développement, Dakar, 2016, pp. 65 et s.

⁴⁹- Pierre DELFAUD, La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Rapport du Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005, pp. 11 et s.

⁵⁰- Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea.

⁵¹- « La liberté de la navigation reste l'un des principes les mieux ancrés en droit de la mer. Pour les navires croisant en haute mer, ceci signifie qu'ils ne sont soumis qu'à la seule juridiction de l'Etat du pavillon. En cas d'accident survenant dans cette zone et provoquant une pollution, l'Etat côtier dont le littoral est menacé ne pourra donc rien entreprendre pour tenter de réduire les risques de voir ses plages souillées par les produits nocifs. L'échouement du pétrolier libérien Torrey-Canyon au large des côtes de Cornouailles en 1967 avait clairement illustré cette lacune du droit international. C'est pour y remédier que la Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures fut adoptée, le 29 novembre 1969, à Bruxelles. Aux termes de cet instrument négocié sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale l'Etat côtier menacé peut, à des conditions précises, prendre des mesures destinées à prévenir ou à atténuer les dangers graves et éminents que présentent pour ses côtes une pollution ou un risque de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures suite à un accident. En 1973, ce droit d'intervention fut élargi aux cas d'accidents impliquant d'autres types de produits nocifs. Désormais, les Etats ont étendu leur juridiction sur une zone dont la limite est fixée à 200 milles de leurs côtes, faisant par la même occasion perdre beaucoup de son



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

actualité au problème du droit d'intervention. Celui-ci a toutefois été repris à l'article 221/1 de la Convention sur le droit de la mer », Edwige BELLIARD, Aspects généraux liés au droit international, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, p. 75.

⁵²- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 184-185.

⁵³- Marie-Laure GOEBBELS, op-cit., p. 27.

Bibliographie:

1. Textes juridiques :

1- Décret présidentiel n° 83-510 du 27 août 1983, portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, JORA n° 36 de 1983.

2- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996, portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, JORA n° 06 du 24 janvier 1996.

2. Ouvrages :

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015.

2- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, Institut de recherche pour le développement, Dakar, 2016.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pédone, Paris, 1993.

4- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008.

3. Thèses et mémoires :

1- Abdennour BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Montpellier I, Juin 1991.

2- Antidia CITORES, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012.

4. Articles :

¹- Djamchid MOMTAZ, La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, Annuaire Français de Droit International, Volume 32, 1986.

2- Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION, Jean-Pierre BEURIER, Quelle gouvernance pour la biodiversité marine au-delà des zones de juridiction ?, Gouvernance mondiale, Numéro 7, France, 2007.

3- Lazar FOCSANEANU, Le droit international maritime de l'Océan pacifique et de ses mers adjacentes, Annuaire Français de Droit International, Volume 7, 1961.

4- Marie-Laure GOEBBELS, Le développement des aires marines protégées et la notion de liberté des mers, La Revue Maritime, Numéro 490, Janvier 2011.

5- Patrick CHAUMETTE, Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Numéro 35, 1999.

6- William TETLEY, L'ONU et la Convention sur le droit de la mer de 1982, Etudes internationales, Volume 16, Numéro 4, 1985.

5. Forum :

1- Didier BOCCON-GIBOD, Les réponses judiciaires en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de



Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011.

2- Edwige BELLIARD, Aspects généraux liés au droit international, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011.

3- Jean-Louis NADAL, Allocution inaugurale, L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque de la Cour de cassation et la Marine nationale, Publication du centre d'études supérieures de la marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011.

4- Jean-Pierre BEURIER, La liberté de navigation, de l'énoncé du principe à l'inventaire du contenu, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: Cohabitation, confrontation, coopération ?, Colloque de l'Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Editions A.Pedone, France, 2014.

5- Rüdiger WOLFRUM, La liberté de navigation : Nouveaux défis, Conférence présentée au Tribunal international du droit de la mer (T.I.D.M), Hambourg, Allemagne, 2011.

6. Manuels :

1- Nations Unies, Criminalité maritime, Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, Troisième édition, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (O.N.U.D.C), Vienne, 2020.

2- Nations Unies, Droit international public : Les espaces et le droit international, Manuel à l'usage des chercheurs en droit international de la mer, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 1999.

7. Rapports :

1- Catherine CHABAUD, Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?, Rapport du Conseil économique, social et environnemental de la république française, France, Juillet 2013.

2- Pierre DELFAUD, La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Rapport du Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005