

TROISIÈME PARTIE

LES ESPACES
ET LE DROIT INTERNATIONAL

Le droit des espaces a pendant plusieurs générations servi de laboratoire ou d'expérimentation des règles de droit international public. Grotius a consacré au droit de la mer le premier traité de droit international et le droit de l'espace extra-atmosphérique relève du droit positif mais non d'une oeuvre de science-fiction. La réglementation, par voie conventionnelle, des activités qui ont besoin d'espaces géographiques et physiques pour se dérouler est une réponse aux besoins de communications entre les hommes et les groupes. L'histoire montre que les interdictions de relation n'ont pas un caractère définitif et développent le goût de l'ingéniosité dans le sens de la porosité des frontières et des barrières. Les considérations tirées de l'observation quotidienne expliquent comment la réglementation du droit des espaces, sous le couvert de la coopération, a été une technique de contournement conjoint des difficultés politiques insurmontables. L'absence de traité de paix entre belligérants ne supprime pas *ipso jure factoque* les difficultés concrètes de la vie courante. Ainsi, le droit des espaces se présente-t-il à la fois comme un droit sur les espaces et comme un droit d'aménagement des activités. Les débats relatifs à la dimension patrimoniale du droit sur les espaces font ressurgir les controverses théoriques héritées directement des institutions du droit romain : *res nullius*, *res communis* et droits souverains. Mais, malgré l'intérêt du débat, force est de constater les limites pratiques d'une approche des différentes catégories d'espaces juridiques fondée sur une répartition zonale établie à partir de lignes divisaires. Aussi, l'approche fonctionnelle préside-t-elle progressivement à l'élaboration des régimes juridiques des espaces, qui tendent à acquérir de plus en plus leur autonomie conceptuelle et institutionnelle par rapport aux notions juridiques initiales.

Sur le plan de la politique juridique, cependant, cette codification, de *lege ferenda*, du régime particulier des différents espaces dynamisent les contradictions d'intérêt qui favorisent le progrès du droit et mettent en exergue les rapports de compétition, avec parfois recours à l'usage de la force dans les relations internationales. Ces données de fait et de politique internationale amènent à expliquer la préférence pour une étude fondée sur la constitution physique des espaces pour l'examen successif des régimes juridiques :

Titre I : L'espace terrestre

Titre II : L'espace maritime

Titre III : L'espace aérien

Titre IV : L'espace extra-atmosphérique

Titre I

L'espace terrestre

De tout temps l'espace terrestre a été le siège et l'objet du pouvoir politique quelle qu'ait été l'organisation de la société humaine installée sur cet espace. L'histoire des relations internationales et la quasi-permanence de conflits territoriaux, sans parler des théories juridiques et des doctrines politiques appliquées à la souveraineté, illustrent l'importance de l'espace terrestre qui est, par définition, le cadre et l'assise principale du Pouvoir.

Deux questions du point de vue droit international conditionnent toutes les autres. Il s'agit de la définition-délimitation de l'espace terrestre, et de l'exercice de ce qu'on appelle la compétence territoriale de l'État.

SECTION I : DÉFINITION ET DÉLIMITATION

L'espace terrestre est avant tout un espace géographique (sol et sous-sol) qui est aussi un élément-clé de la géopolitique puisqu'il a été et demeure, même dans le cas de territoires insulaires, l'objet de convoitises, de visées politiques, de prétentions ou revendications unilatérales. Le droit international s'efforce précisément de faire respecter des procédures pour régler les problèmes territoriaux en privilégiant à notre époque le principe d'**effectivité** (mais en cédant parfois à la *real politik* au détriment de ... l'équité).

1. En cette fin de xx^e siècle, l'espace terrestre est pratiquement synonyme de « territoire étatique » puisque globalement réparti en quelque 180 États souverains (1992). Par extension le droit international assimile ou presque au territoire terrestre certains espaces maritimes (mer territoriale, plateau continental), voire certains aspects de l'espace national aérien (*cf.* accords de Chicago, 1944). Cette « territorialisation » d'espaces géographiquement non terrestres, tout comme la notion de « territoire » appliquée aux organisations internationales (notion différente de celle de siège de l'organisation) montrent la force et l'attraction du concept espace terrestre/territoire national.

La multiplication des États-nation, la souveraineté des États sur leurs « ressources et richesses naturelles » proclamée dès 1952 par une célèbre résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies, ainsi que les dispositions des constitutions contemporaines relatives au « respect de l'intégrité territoriale » et au « droit des peuples à disposer d'eux-mêmes » (ce qui suppose au préalable la maîtrise

effective d'un espace terrestre), mettent en évidence l'importance de la souveraineté sur le territoire terrestre – où se déroulent en fait la plupart des activités étatiques à caractère national, transnational et international.

Il existe néanmoins des espaces terrestres, parfois de dimension très réduite, qui ont été ou sont soumis à la juridiction internationale ou, du moins, à un contrôle international. Cela résulte de situations historiques ou conflictuelles qui, à notre avis, ont été des situations juridiques d'attente, et le resteront aussi longtemps du moins que le concept d'État souverain (même à souveraineté limitée) restera la référence de l'organisation politique des sociétés contemporaines. À titre d'exemple, on citera les territoires sous mandat à l'époque de la Société des Nations, ou les territoires sous tutelle dans le système de l'ONU, voire les territoires dits « non autonomes » (Charte, art. 73), ou encore les villes ou territoires « internationalisés » à certaine époque (Dantzig, Trieste, Jérusalem), voire aujourd'hui les « couloirs humanitaires ». Il y a des espaces terrestres proprement gelés sans jeu de mots, par traité, sur le plan de la souveraineté territoriale (cf. le continent Antarctique, et aussi la soi-disant théorie des secteurs dans l'Arctique). Appliqué aux espaces terrestres, le concept de *res communis* ou de patrimoine commun de l'humanité conforterait la tendance à l'internationalisation des territoires nationaux.

Malgré les apparences ce n'est pas le mouvement qui se dessine véritablement. D'où l'importance, en droit international, de la délimitation du territoire national.

2. L'existence de frontières, c'est-à-dire de lignes idéales ou zones plus ou moins larges délimitant des espaces terrestres relevant de souverainetés distinctes, s'est imposée naturellement, sous des vocables divers (cf. le *limes* romain, *boundary* et *frontier* en terminologie anglaise, etc.), dès lors qu'il y a eu multiplication d'États affirmant leur souveraineté. En Europe, les célèbres traités de Westphalie (xvii^e siècle) ont amorcé le morcellement en États souverains du Saint-Empire germanique. La décolonisation en Amérique latine, au début du xix^e siècle, tout comme la décolonisation générale du continent africain dans les années 1960, ont abouti au même effet : la naissance d'« États nouveaux » exigeant la délimitation d'un territoire « stable et limité » selon la doctrine internationaliste classique toujours en vigueur. C'est le thème des « frontières sûres et reconnues » développé à l'occasion dans le discours politique et militaire.

Les aspects techniques de l'établissement de la frontière terrestre ne peuvent ici être développés. Rappelons-en les données principales : le choix à effectuer entre frontière naturelle ou artificielle ; la méthode de délimitation et d'abornement (mettre des bornes), notamment dans les régions de montagne (ligne des crêtes ou au pied des monts), pour les fleuves internationaux (thalweg ou limite à la rive) et les grands lacs, sans oublier les régions désertiques très perméables ; et l'établissement presque toujours dans les zones frontalières d'un « régime de voisinage » qui signifie adaptation, par convention, du droit national des États concernés (accompagnée parfois d'un « droit de suite ») pour tenir compte de nécessités pratiques et aussi du caractère artificiel, et à l'occasion symbolique, de la frontière.

On soulignera trois points qui, à l'époque contemporaine, concernent toujours la question des frontières terrestres et, par conséquent, des conflits frontaliers. C'est d'abord le fait que les traités de frontières, le plus souvent bilatéraux, sont catégorisés comme traités créant des situations objectives et donc s'imposant à la communauté internationale. D'où la difficulté des remises en cause des traités frontaliers sauf accord réciproque, ou invocation plus ou moins fondée selon le cas, mais toujours dangereuse au plan diplomatique et politique, de soi-disant « traités inégaux », même si l'Histoire en confirme la réalité. Autre point important, le principe *uti possidetis* qui aboutit au maintien des frontières existantes, un territoire colonial accédant à l'indépendance étant tenu de prendre comme frontières internationales les limites administratives qui étaient les siennes à l'époque de la colonisation. L'Amérique du Sud s'est dessinée au XIX^e siècle sur la base de ce principe. L'Afrique indépendante s'y est ralliée bon gré mal gré à travers l'OUA dans les années 1960. L'Europe du post-communisme, qui avait déjà prôné le respect des frontières issues de la seconde guerre mondiale à la conférence d'Helsinki (1971), est à nouveau sérieusement confrontée au problème avec l'éclatement de l'ex-URSS, de la Tchécoslovaquie et de l'ex-Yougoslavie et le retour aux nationalismes « revendicateurs » de territoire. Ajoutons enfin qu'à l'époque contemporaine la frontière terrestre, même si elle est parfois renforcée matériellement par des « murs » ou des *no man's lands* lui donnant l'image de véritable barrière, a perdu ce rôle traditionnel de limite protectrice (cf. le mythe écroulé en France de la trop célèbre Ligne Maginot des années 1940). Le concept de frontière se dilue et se déplace selon l'objectif visé : frontière politique, économique, sanitaire, etc. Il tend logiquement à s'effacer – non sans résistance des États concernés – avec la création de Communautés à orientation fédéraliste. On peut être assuré, néanmoins, de la persistance de la notion de frontière parce que liée nécessairement au concept d'État souverain et, il ne faut pas l'oublier, de « patrie ». Le débat européen distinguant « L'Europe des États et l'Europe des patries » (selon la formule célèbre de Charles de Gaulle) est un débat qui se reproduit peu ou prou dans toutes les tentatives de regroupements d'États en Afrique, en Asie et en Amérique latine.

SECTION II : LA COMPÉTENCE TERRITORIALE

C'est le pouvoir d'agir, de façon légitime et légale, que détient l'État sur l'ensemble de son territoire vis-à-vis des personnes, des activités et des biens. Cette définition un peu grossière peut être précisée en trois points.

I. La question renvoie aux notions de personne morale et de sujet de droit international (cf. *supra*). En tant que principal sujet de droit international parce que doté de la souveraineté (exercice de droits régaliens) l'État a une compétence « plénière », c'est-à-dire exclusive et non pas spécialisée comme c'est le cas pour les organisations internationales intergouvernementales.

Le droit international classique lui reconnaît, en effet, trois titres de compétence : la compétence « personnelle » (autorité conservée sur ses nationaux établis hors du territoire national) ; la compétence relative à l'organisation des services publics, c'est-à-dire en ce qui concerne le choix du régime politique, économique et social ; enfin et surtout la compétence territoriale que l'on peut résumer ainsi : le territoire est le titre (juridique) et le cadre (matériel) normal des compétences de l'État. C'est parce que l'État a un territoire et un territoire bien délimité qu'il a la capacité juridique d'agir seul (souveraineté) sur cet espace.

A contrario toute incertitude affectant l'origine ou les limites exactes du territoire terrestre affaiblit ou remet en cause l'exercice de la compétence territoriale..

La notion de compétence territoriale, strictement juridique, suppose au préalable une analyse juridique du territoire de l'État. Exercice difficile que de vouloir définir en termes de droit un espace géographique ! Plusieurs théories ont été exposées au XIX^e et au XX^e siècle par la doctrine, les unes privilégiant les aspects psychologiques et nationalistes (et conduisant aux pires revendications nazies de « l'Espace Vital »), d'autres s'efforçant de ramener la question à des considérations juridiques. Aucune théorie ne rend compte parfaitement de la réalité, mais celle qui analyse le territoire comme le cadre normal des compétences de l'État apparaît comme la plus satisfaisante et, en tout cas, la moins dangereuse sur le plan des idées politiques.

2. Il ne suffit pas de définir la forme et le contenu de la notion de compétence territoriale. Encore faut-il « justifier » (légitimer ?) au regard du droit international les circonstances par lesquelles l'État revendique sa souveraineté sur tel ou tel espace terrestre. Le chapitre intitulé traditionnellement « Les modes d'acquisition du territoire », qui est l'un des tout premiers chapitres du Droit des Gens parce que destiné à introduire un minimum de règles dans les conquêtes territoriales s'efforce – en se modernisant – d'apporter des éléments de réponse.

La distinction longtemps retenue entre modes d'acquisition de territoires sans maître (*res nullius*) et de territoires déjà occupés est devenue obsolète ou presque dans la mesure où la plus grande partie de notre planète Terre est aujourd'hui « occupée » (au sens *occupatio*, « exercice continu et pacifique de la souveraineté », arbitrage *Ile de Palmas*, et non pas au sens de conquête suivie d'occupation militaire). On ne peut ici, faute de place, que renvoyer aux ouvrages de droit international sur cette question.

Mais on rappellera au moins deux orientations contemporaines dans l'analyse des situations territoriales qui font l'objet de contestations ou de procédures de règlement pacifique : l'exigence de titres juridiques (traités, jugements, décisions d'organisations internationales) doit être complétée et confortée par la preuve de l'effectivité, qu'il s'agisse de souveraineté territoriale ou d'acquisition de nationalité ; s'agissant de situations territoriales complexes nées de la colonisation ou de conflits d'idéologie hégémonique, les modes de solution sont évidemment plus « fluides » parce que obérés par des considérations politiques. Le nombre élevé de « conflits territoriaux », pacifiques ou violents, toujours en instance en 1992/1993,

montre bien que l'exercice de la compétence territoriale n'est pas exclusivement une affaire juridique.

3. C'est précisément à cette conciliation entre théorie juridique et intérêts politiques (souvent qualifiés de « vitaux » dès lors qu'on touche à l'intégrité du territoire) qu'est condamnée, si l'on ose dire, la jurisprudence internationale particulièrement abondante en cette matière. Les modalités et variations de l'exercice de la compétence territoriale s'inscrivent dans des situations évolutives (par exemple, cas des protectorats autrefois et celui, contemporain, de l'établissement de bases civiles ou militaires en pays étranger) ; elles sont souvent à l'origine des problèmes de responsabilité internationale et de succession d'États suite à des « mutations territoriales » ; elles sont enfin au centre de revendications unilatérales concurrentes – certaines inadmissibles en droit positif (ainsi la soi-disant « annexion » militaire, sans parler de la *debellatio*) et d'autres plus confuses mêlant la situation *de facto* (cas de « territoires occupés » ou de territoire d'États non reconnus [cf. les « États noirs » en Afrique du Sud]) et l'argumentation *de jure* se référant précisément aux modes d'acquisition du territoire tels qu'ils sont analysés à notre époque par la doctrine et surtout par le juge international.

Consacré en partie aux questions du territoire terrestre le grand livre de Charles De Visscher, *Théories et réalités en droit international public*, a un titre que les internationalistes soucieux d'effectivité et d'efficacité ne doivent jamais oublier. Un livre à lire ... et à relire.

Titre II

L' Espace maritime

INTRODUCTION HISTORIQUE

Sans jeu de mots, la mer est la mère du droit international public. Le premier traité de droit international rédigé par 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 mer.

Le premier problème concernant la mer, a été celui de l'accès à la mer, de la sécurité de l'accès à la mer ; la sécurité alimentaire, avec les problèmes de pêche qui s'est industrialisée en termes d'économie d'échelles avec le problème subséquent de la conservation des ressources biologiques. Enfin, la sécurité de la navigation, des échanges et des communications. C'étaient les préoccupations principales qui prévalaient jusqu'à la fin de la seconde conférence de Genève sur le droit de la mer (1958-1960).

Des efforts de codification de la coutume et de la pratique ont été tentés entre les deux guerres, puis en 1950-1960, dans un contexte de compétition entre les Puissances maritimes et les autres États qui se sentaient exclus de l'ordre maritime.

Après la seconde guerre mondiale, la codification était nécessaire, face aux politiques d'expansion territorialiste de la compétence des États riverains sur les espaces maritimes : la déclaration Truman de 1945 sur le plateau continental et les extensions de la mer territoriale à 200 milles en Amérique latine, pour pouvoir assurer la maîtrise des États côtiers sur les riches bancs de poisson du courant chaud de Humboldt. En 1949 face à ces problèmes de compétition et en même temps du risque de tentatives d'accaparement des ressources de la mer, la CDI

l'inscrivit à son ordre du jour. Il en sortit un projet qui devait constituer le document de base d'une conférence internationale convoquée pour adopter les 73 articles du projet de la Commission du droit international.

C'est ainsi que se tint en 1958 la première conférence de Genève sur le droit de la mer, qui a abouti à l'adoption de quatre conventions relatives :

- à la mer territoriale,
- à la haute mer,
- à la pêche et à la conservation des ressources biologiques,
- au plateau continental ;

ces conventions ont été complétées par un protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends. Mais ces conventions n'avaient pas résolu un problème capital : celui de la largeur de la mer territoriale et des zones de pêche. Une seconde conférence fut convoquée pour 1960, pour tenter, sans succès, de résoudre les questions en suspens.

Après les travaux des deux conférences de Genève, et simultanément avec la décolonisation, s'était posé le problème de la maîtrise des ressources potentielles des océans, en l'occurrence le pétrole, les nodules polymétalliques des fonds des mers, ainsi que les ressources alimentaires. La crainte des États nouvellement indépendants était de voir l'accaparement progressif des ressources et aussi des espaces par les grandes Puissances industrielles qui disposaient de la capacité financière, technologique et scientifique, dont la mobilisation était nécessaire pour l'exploitation des ressources des océans. C'est dans ce contexte que l'Ambassadeur **Arvid PARDO** de Malte, en 1967, lança l'initiative d'une refonte radicale du droit de la mer par la déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans au-delà de la limite de la juridiction nationale. Ainsi fut prise la décision de convoquer pour 1973 la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer pour concrétiser l'idée de patrimoine commun de l'humanité consacrée en 1971.

La troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui siégea du 3 décembre 1973 jusqu'à la date de signature le 10 décembre 1982 de la convention de Montego Bay, illustre l'évolution de la codification du droit international. Les travaux de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, sont caractérisés par trois traits. En premier lieu, c'est une codification de *lege ferenda* ; à la différence des travaux antérieurs de codification, il ne s'agissait pas de codifier uniquement la pratique et la coutume mais de déterminer un nouveau droit de la mer. Il en résultait deux conséquences. La première est que cette codification n'était concevable que dans le cadre de l'adoption préalable de principes politiques appelés à régir les futures dispositions de la convention. Un document de base, préparé par un corps de spécialistes comme la CDI, comme dans les conférences de codification traditionnelles, n'était pas nécessaire. En revanche, des négociations politiques préalables s'imposaient. De longs débats de procédure sur le statut des documents soumis à la conférence et devant faire l'objet de négociations avaient longuement retenu l'attention des participants. La seconde conséquence, liée à la codification des *lege ferenda*, était la dynamisation des antagonismes et contradictions entre les pays du nord et les pays du sud, organisés en groupes rivaux et antagonistes pendant toute la durée des négociations.

En deuxième lieu la recherche de consensus était retenue comme mode privilégié d'adoption de la convention. Mais ce consensus devait avoir un caractère global, c'est-à-dire concerner tous les aspects et tous les problèmes liés au droit de la mer, envisagés cette fois-ci de façon unitaire. Il en résultait une technique particulière de négociation au sein de groupes officieux qui réunissaient les États particulièrement intéressés et impliqués par un point spécifique de la convention. Cette technique dans l'ensemble a permis le succès de la conférence, bien qu'elle rencontrât des échecs face à des difficultés particulières comme la délimitation maritime. Mais, à la fin des travaux, la convention ne fut pas adoptée par consensus, et a donné lieu à un vote d'adoption le 30 avril 1982 (130 voix pour, 4 votes contre et 17 abstentions).

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer a été signée le 12 décembre 1982 à Montego Bay en Jamaïque, en même temps que l'acte final de la conférence qui comprend 7 annexes.

En dernier lieu, les travaux de la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer ont mis en place, dans l'annexe I, la Commission préparatoire chargée de mettre en place l'organisation prévue par la convention, c'est-à-dire l'Autorité internationale des fonds marins, et le Tribunal international du droit de la mer. Cette commission préparatoire, en plus de ses travaux de préparation et de mise en place des institutions de la convention, dispose de fonctions de gestion intérimaire en ce qui concerne le problème des investissements préparatoires pour l'accomplissement ou la réalisation des travaux d'exploration et d'exploitation des nodules polymétalliques. Il appartenait en effet à cette commission préparatoire de désigner les premiers investisseurs pionniers autorisés à procéder à l'exploitation des nodules polymétalliques dans la zone internationale des fonds marins.

Mais, sur le plan de la technique juridique *stricto sensu*, l'adoption de la convention de Montego Bay ne résout pas pour autant le problème de l'unité du droit de la mer, en ce qui concerne les sources du droit applicable. En effet, plusieurs domaines ou questions liés directement au droit de la mer ou aux activités qui trouvent leur champ d'exercice sur l'espace halieutiques, ont fait l'objet de réglementations particulières ou de réglementations spéciales. Il s'agit notamment des questions de protection des espèces halieutiques, des problèmes de pollution, de navigation et de sécurité. Ces règles continuent de s'appliquer en complément des règles nouvelles de droit qui ont fait l'objet de codification.

En revanche, la codification ou plus exactement les codifications de 1958-1960 et de 1982 soulèvent d'autres types de problèmes. En effet, au sein de ces codes de la mer coexistent des matières pour lesquelles la codification s'est limitée à la constatation et à la consécration de pratiques coutumières. Pour ces règles il n'y a pas de difficultés spécifiques. Mais, pour d'autres matières, la codification a aussi incorporé des éléments qui se rattachent au développement progressif du droit international ; ils ont fait l'objet de vifs débats, entre les membres de la société internationale. Sur le plan de la technique juridique, la convention de 1982 ne peut pas être opposée aux États à titre de disposition conventionnelle, car, à ce jour, les 60 ratifications requises pour son entrée en vigueur ne sont pas encore réunies. Il

n'en reste pas moins vrai que les dispositions de la convention de Montego Bay expriment la tendance contemporaine du droit en la matière. Aussi y a-t-il lieu de procéder à un examen minutieux cas par cas des règles pour déterminer le caractère normatif des dispositions qui y sont stipulées. Toujours est-il que les États ont commencé à assurer, dans le cadre de leur législation interne, l'application de certaines dispositions de la convention, notamment pour la zone économique exclusive et le plateau continental, avant même l'entrée en vigueur du traité.

Les imbrications permanentes entre dispositions coutumières et normes exprimant le développement progressif du droit international, amènent à définir d'abord les différents espaces maritimes et, ensuite, à étudier le régime juridique des différentes utilisations de la mer :

Chapitre I : La définition juridique des espaces maritimes

Chapitre II : Le régime juridique des utilisations de la mer

Chapitre 1 : La définition juridique des espaces maritimes

La convention de 1982 permet une classification historico-juridique des espaces maritimes en trois catégories : les espaces traditionnels (Section I), les innovations de la convention de 1982 (Section II) et enfin les fonds marins au-delà de la juridiction nationale (Section III).

SECTION I : LES ESPACES MARITIMES TRADITIONNELS

Les espaces maritimes traditionnels comprennent les eaux intérieures, la mer territoriale et la haute mer.

1. Les eaux intérieures maritimes

Les eaux intérieures maritimes sont constituées par les eaux situées entre le littoral et la ligne de base de la mer territoriale. Cette définition inclut dans les eaux intérieures : les ports, les rades, les havres, les fjords, etc. Le problème se pose en ce qui concerne les baies ainsi que l'embouchure des fleuves.

En ce qui concerne les baies, on considère, généralement, comme faisant partie des eaux intérieures, les baies historiques sur lesquelles les États riverains exercent de façon paisible et prolongée des prérogatives étatiques sans rencontrer les réactions contraires des autres États. À côté des baies historiques, la convention envisage également les baies de faible ouverture, c'est-à-dire des baies dont l'ouverture était inférieure autrefois à 10 milles, sans que cette distance acquit l'autorité d'une règle générale de droit ; mais, depuis 1982, des éléments de précision ont été apportés, selon lesquels les baies de faible ouverture sont celles dont un seul État en est riverain, ou bien les baies pour lesquelles la distance séparant les points d'entrée n'excèdent pas 24 milles. Cette nouvelle définition des critères de distance des baies de faible ouverture a permis de classer certaines baies historiques dans la catégorie des baies de faible ouverture. Seules restent en litige les baies de très grandes dimensions, telles que la baie de Hudson ou la baie de Pierre-le-Grand.

Pour l'embouchure des fleuves qui ne forment pas un estuaire, la convention autorise l'État riverain à tracer sa ligne de base à partir des points extrêmes limites de la marée basse, sous réserve des cas particuliers.

Les eaux intérieures relèvent de la compétence exclusive et territoriale de l'État riverain, sous réserve du respect des règles de navigation et, en particulier, de l'accès des navires aux ports. Ainsi, les eaux intérieures sont soumises à la compétence, à la souveraineté territoriale exclusive de l'État riverain.

2. La mer territoriale

La mer territoriale ne fait pas, en droit positif, l'objet d'une définition. Elle est décrite comme l'espace situé au-delà de la ligne de laisse de basse mer et d'une largeur de 12 milles.

Le silence de la Convention de 1982 sur la définition juridique de la consistance de la mer territoriale, résulte des débats relatifs à la qualification du statut juridique de la zone économique exclusive. Aussi peut-on de nos jours définir la mer territoriale essentiellement par sa dimension ou sa largeur. La définition de la limite extérieure de la mer territoriale clôt dorénavant un débat historique sur lequel ont échoué la conférence de codification de La Haye de 1938, et les deux conférences de Genève de 1958 et de 1960. Aujourd'hui, les États peuvent s'attribuer une mer territoriale d'une largeur maximale de 12 milles, à partir de la ligne de laisse de basse mer, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues par l'État côtier. Aisée à mettre en oeuvre dans les côtes rectilignes, la méthode est difficile à appliquer dans les cas de côtes échanquées ou bordées d'îlots, c'est la raison pour laquelle plusieurs États ont préféré le système des lignes de base droite reliant les points appropriés selon les termes utilisés par la CIJ en 1951 dans l'affaire des *Pêcheries* (C.I.J. Recueil 1951, p. 116).

Sur le plan juridique, la mer territoriale est soumise au principe de la souveraineté de l'État côtier. L'État riverain y exerce les compétences exclusives qui sont le prolongement de la compétence territoriale sur le domaine terrestre. Ainsi la plénitude et l'exclusivité de la compétence s'exercent sur les activités économiques, les activités de police et les activités de services publics. La consécration en droit positif de la souveraineté de l'État riverain sur la mer territoriale rend difficile la possibilité d'une réglementation générale internationale sur cet espace.

3. La haute mer

La haute mer se définit de façon négative depuis la convention de Montego Bay. Il s'agit (art. 86 de la convention) :

« 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 État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel ».

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 États côtiers sur les étendues maritimes.

Mais, 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 l'application de la loi du pavillon sur la haute mer d'autre part.

A. Le régime juridique de la liberté sur 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^e 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 États sur les navires étrangers. Le principe de la liberté des mers et de la haute mer signifie de nos jours l'interdiction pour un État 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 États, qu'ils soient côtiers 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 prohibées.

1. Les libertés consacrées

Les libertés consacrées 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 pipes-lignes sous-marins, ainsi que la liberté de survol. À 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 installations.

2. Les activités prohibées

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 public.

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.

B. La loi du pavillon

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

En matière d'exercice des actes de contrainte, pour la mise en oeuvre des pouvoirs de police de l'État du pavillon, se pose le problème de l'exclusivité de la compétence de l'État 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 États 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 État 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 Montego Bay invite les États 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 États à un pavillon, quelle que soit la situation juridique et géographique de cet État. La convention n'établit aucune distinction entre les États côtiers et les États sans littoral. Ce droit au pavillon est intimement lié au droit reconnu à chaque État 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'État du pavillon sur ses navires. Pour le plan juridique, les États 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 pavillon.

La Commission du droit international, dans la préparation des conventions de Genève en 1958 et 1960, tenta de rappeler le caractère nécessaire du lien substantiel et réel entre l'État et le pavillon revendiqué par le navire. Tant à la conférence de Genève de 1959 qu'à celle de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, seule a été retenue la formule selon laquelle était souhaitée un lien substantiel entre l'État et le navire qui revendique sa nationalité. Tout effort de précision portant sur l'étendue du droit de direction et de contrôle de l'État du pavillon sur le navire a échoué. Un problème se pose : quelle est la position du droit international vis-à-vis des dispositions et actes octroyant une nationalité à un navire au mépris de l'existence de ce lien substantiel mentionné dans les dispositions des conventions de Genève et de 1982.

En dernière analyse, c'est au niveau du rattachement à l'État du pavillon des actes illicites effectués par les navires battant son pavillon en haute mer, que le problème pourrait éventuellement trouver une solution en droit positif.

SECTION II : LES INNOVATIONS DE LA CONVENTION DE 1982

Les innovations de la convention de 1982 concernent en fait des problèmes divers, soit des créations d'espaces nouveaux (1.), soit l'aménagement de problèmes restés en suspens à la suite des travaux de la convention de 1958-1960, soit en dernier lieu des problèmes qui, en fait sinon en droit, n'ont pu être résolus car relatifs à la délimitation des espaces maritimes (2.).

1. Les créations nouvelles de la convention de 1982

Ces créations portent sur les eaux archipélagiques et la zone économique exclusive.

A. Les eaux archipélagiques

Les eaux archipélagiques sont constituées par l'espace maritime situé à l'intérieur d'un périmètre établi par les États archipels, catégorie juridique consacrée par la convention de 1982. Le problème en effet était de limiter au maximum les tentations de faire des eaux archipélagiques une *mare closum* ou une mer patrimoniale fermée qui aurait risqué de porter atteinte à la navigation en particulier. C'est ainsi que la convention de 1982 a déterminé les critères de délimitation avec le souci constant d'assurer le respect des droits des États tiers.

Les États-archipels océaniques, constitués entièrement par un ou plusieurs archipels, peuvent tracer des lignes de base droites qui relient les points extrêmes des

îles les plus éloignées et des récifs découvrants de l'archipel. Le tracé de ces lignes de base doit englober les îles principales et définir une zone où le rapport de la superficie des eaux à la terre, atolls inclus, est compris entre 1 et 9. Une limite de distance est établie en ce qui concerne toutefois la longueur de ces îles, à savoir 100 milles marins au maximum et 3 % au maximum du nombre total de lignes peuvent avoir une longueur supérieure à 125 milles. Les lignes connues sous l'appellation de lignes de base archipélagiques servent à déterminer la largeur de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental de l'État-archipel.

La souveraineté des États-archipels s'étend sur la totalité des eaux archipélagiques, qu'il s'agisse de la colonne d'eau, du sol et du sous-sol et de l'espace aérien de cet espace. Les droits des États voisins et des tiers font l'objet d'aménagements particuliers, dans la mesure où pèse sur l'État-archipel l'obligation de négocier et de conclure avec les États riverains des accords bilatéraux relatifs à l'exercice par ces États de leurs droits et intérêts légitimes.

B. La zone économique exclusive

La zone économique exclusive est la création principale *ex novo* de la convention de 1982. Il s'agit de la pierre angulaire de la nouvelle convention sur le droit de la mer. La négociation portant sur l'adoption de cette notion a mis en relief les contradictions d'intérêt entre, d'une part, les États côtiers et la communauté internationale et, d'autre part, les États en développement et les Puissances maritimes. La convention de 1982 a tenté d'assurer une synthèse entre les différentes pratiques des États en ce qui concerne l'appropriation des espaces maritimes ; à cette fin elle a consacré les droits patrimoniaux des États riverains sur l'ensemble des ressources situées dans la zone économique exclusive, tout en confirmant les libertés traditionnelles de la haute mer dans cet espace. En effet, 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, c'est-à-dire après soustraction de la mer territoriale, un maximum de 188 milles pour les États qui ont fixé leur mer territoriale à 12.

Dans la zone économique exclusive, l'État riverain jouit de droits souverains sur les ressources qui y ont leur source. Bien que d'une très grande ampleur les droits souverains, toutefois, ne peuvent pas être assimilés à la souveraineté territoriale, telle que cette souveraineté apparaît dans la mer territoriale. Il s'agit de prérogatives sur lesquelles l'État riverain exerce une compétence de principe dans le cadre d'un régime international aménagé. Les attributions de l'État riverain, aux termes de la convention, sont des compétences affectées. En effet, les droits souverains sont reconnus

« aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion, des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes ou fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ».

À l'analyse, il ne s'agit pas de droits inhérents aux prérogatives de l'État côtier, du seul fait de sa proximité. Ce sont des droits spécialisés au profit de l'État rive-

rain, portant non pas sur la zone en tant qu'espace mais sur les ressources dont regorge cet espace. La reconnaissance de la compétence de principe de l'État côtier dans la zone économique exclusive est la conséquence essentielle du caractère souverain de ses droits.

En matière de pêche l'État riverain détermine discrétionnairement tant le niveau des autorisations de prises maximales que sa propre capacité de pêche. Ainsi le riverain est seul à pouvoir exercer, dans la zone économique exclusive, une certaine fonction sociale en procédant à la répartition et à la gestion des ressources de la mer. Le caractère souverain des droits s'étend également à ce qui concerne l'exercice de la compétence de principe relative à la mise en place d'îles artificielles, d'installations, ainsi que la réglementation de la recherche scientifique de la protection de l'environnement. Bien que surprenante, cette extension vise la conservation et le développement des ressources, ainsi que la protection de l'environnement marin contre les dégradations résultant de ces installations ou activités.

L'aménagement international de l'exercice de cette compétence de principe se situe à un double niveau. D'abord en ce qui concerne l'obligation de partager le surplus de stock auquel ont prioritairement droit les États sans littoral et les États en voie de développement. Ce partage se réalise par la voie des accords d'accès aux ressources, bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux. Le second niveau de la réglementation internationale afférent à l'exercice de la compétence de principe, se situe au niveau des immunités des actes de l'État riverain. En effet, aux termes des dispositions qui régissent le règlement des différends, les actes de l'État riverain relèvent du domaine de la conciliation obligatoire.

2. Les développements des dispositions des conventions de 1958-1960 de Genève

Il s'agit de deux problèmes particuliers relatifs au plateau continental et à l'accès à la mer des États sans littoral ou géographiquement désavantagés.

A. Le plateau continental

Formulé pour la première fois sur le plan juridique en 1945 avec la proclamation Truman, le plateau continental a connu une modification profonde avec la convention de 1982.

1. Le plateau continental dans la convention de 1958

La convention de Genève, en consacrant la notion de plateau continental en droit positif, ne représente qu'une étape dans l'évolution du régime juridique du droit du plateau continental. En effet, le plateau a été défini dans les termes suivants :

« Le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes mais situées en-dehors de la mer territoriale jusqu'à une profondeur de 200 mètres au-delà de cette limite jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions. »

Cette définition morphologique a été critiquée dans la mesure où le critère d'exploitabilité retenu comme fondement de la limite extérieure du plateau continental était perçu comme trop subjectif et manquait de précision rigoureuse. Cette définition soulevait en outre des difficultés liées aux activités et aux ressources du plateau continental. Les ressources minérales y étaient directement visées mais le problème se posait pour les espèces halieutiques fixées à même le sol ou sédentaires ; en effet certaines espèces, comme la langouste, étaient juridiquement ambiguës et ont parfois été la cause de plusieurs affaires juridiques, voire politiques.

2. Les innovations de la convention de 1982

La fixation de la limite extérieure du plateau continental a été une des innovations plus importantes de la convention sur le droit de la mer de Montego Bay. Elle a poursuivi et complété les travaux amorcés à Genève en 1958-1960. La convention de 1982 a substitué au principe de l'exploitabilité des critères plus certains et moins contestables, en ce qui concerne la délimitation, tout en réaffirmant le régime juridique de cet espace particulier.

a) Les limites extérieures du plateau continental

Les limites extérieures de plateau continental d'un État côtier sont constituées par le rebord externe de la marge continentale ou jusqu'à 200 milles marins à partir de la ligne de base de la mer territoriale. Le critère d'isobathie retenu en 1958 a été écarté au profit d'un critère de distance. Mais le critère de distance n'est pas le critère absolu. Si naturellement le plateau continental s'étend au-delà de 200 milles, l'État côtier peut se référer

« aux points fixes extrêmes où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au centième au moins de la distance entre le point considéré et le pied du talus continental » (art. 76-5 de la convention de Montego Bay).

pour déterminer le rebord extrême.

La limite extrême du plateau continental ne peut être éloignée de plus de 350 milles marins des lignes de base ou de 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres.

Le caractère politique de l'accord consacré par la convention de 1982 implique la renonciation aux abus par les États à plateau continental étendu. L'annexe II institue, à cette fin, une Commission des limites du plateau continental, de 21 experts, chargée d'adresser aux États côtiers des recommandations sur la fixation de la limite extérieure du plateau dont l'étendue dépasse les 200 milles.

b) Le régime juridique du plateau continental

La définition du régime juridique du plateau continental a été le complément apporté à la délimitation dans les oeuvres de la convention de 1982. Dans leurs grandes lignes, le régime des droits souverains applicables à la zone économique exclusive peuvent être transposés *mutatis mutandis* en ce qui concerne le plateau

continental. La philosophie des régimes juridiques se rapproche et on peut les résumer comme étant des droits souverains relevant de la compétence de principe de l'État côtier, droits finalisés à des fins essentiellement économiques. Le développement des travaux d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures *off shore* sur le plateau continental a amené la conférence à rappeler la responsabilité spécifique de l'État côtier en matière de lutte contre la pollution.

Enfin, la convention de 1982 a aménagé un régime quasi fiscal international pour l'exploitation des ressources au-delà de la limite de 200 milles marins. En effet, la convention a prévu un système de versements de contributions en nature ou en paiement au titre de l'exploitation des ressources non biologiques du plateau continental dans cette partie du plateau ainsi définie. Ces versements doivent être effectués au profit de l'Autorité internationale des fonds marins ; après les premières années d'exploitation, une dispense d'obligation de paiement pour les États en voie de développement a été établie. Il s'agit d'une contribution assise sur une partie des ressources considérées comme relevant du patrimoine commun de l'humanité et devant échapper au principe de la territorialité de la compétence de l'État côtier sur l'ensemble du plateau continental.

B. Le droit de l'accès à la mer

L'intervention des États de l'Organisation de l'Unité africaine a été efficace en ce qui concerne le droit des États sans littoral, concernant l'accès à la mer et le droit de transit terrestre qui leur est reconnu.

1. L'accès à la mer

En rappelant le droit d'accès à la mer des États sans littoral, la convention de 1982 met un point final à une revendication historique des États sans littoral. Ce droit d'accès à la mer signifie tout d'abord le droit au pavillon. Il s'agit d'un droit inhérent au statut et à la qualité d'État sans considération des caractéristiques géographiques des différents États. Sur tous les espaces maritimes, les navires des États sans littoral jouissent des mêmes droits et sont soumis aux mêmes obligations que les navires des États côtiers.

Le second volet de ce droit est constitué par le droit pour les navires des États sans littoral d'accéder aux ports. Mais ce droit d'accéder aux ports soulève des difficultés particulières dans la mesure où l'absence de réciprocité en matière de traitement des navires par les États sans littoral faute de côtes peut être source de discriminations au détriment des pavillons des États sans littoral. Aussi la convention a-t-elle tenu à poser le principe non pas de la liberté des mers en tant que telle mais celui de la prohibition des traitements discriminatoires au détriment des États sans littoral et de leurs navires. L'uniformisation des libertés maritimes au profit des États sans littoral laisse en dehors du champ d'application du régime général international le régime de jouissance des droits maritimes des États sans littoral dans le cadre du voisinage géographique.

2. Le régime juridique du transit terrestre

L'aménagement du droit de transit des États sans littoral à travers le territoire des États les séparant de la mer, représente une des principales innovations de la convention de 1982. Les droits et les obligations relatifs au trajet d'un point du territoire sans littoral à un autre point, notamment un port maritime, d'un État côtier font dorénavant l'objet d'un régime juridique particulier que ce trajet traverse ou non un ou plusieurs États.

L'aménagement du droit de transit terrestre est une des manifestations du principe de la liberté des mers reconnue à tous les États. Il s'agit d'un droit fondamental consacré de façon positive, alors que dans les dispositions conventionnelles antérieures les États concernés étaient invités à entrer en négociation en vue de la conclusion d'une convention de transit. Les dispositions de la convention de 1982 ne parlent pas d'un droit de transit *stricto sensu*, mais envisage le statut du trafic en transit qui ne peut être refusé par les autorités de l'État de passage.

Les modalités de ce passage peuvent être très diverses, telles que la désignation d'un itinéraire obligatoire, le choix d'un mode spécifique de transport, ainsi que l'observation de certaines formalités spéciales. Mais toutes ces conditions, définies par l'État de passage, ne doivent pas être de nature à empêcher la circulation des personnes et des biens ni à créer des obstacles insurmontables pour le trafic. Ces facilités ne privent pas l'État de passage de la possibilité de prendre, de bonne foi, des mesures destinées à protéger ses intérêts légitimes. En revanche, les États sans littoral ne sont pas soumis à l'obligation de réciprocité pour des raisons géographiques évidentes ; mais en même temps ils doivent s'interdire de commettre des abus de droit en ce qui concerne l'exercice de ce droit de transit. Des dispositions techniques ont aménagé la mise en oeuvre de ce droit de transit, en ce qui concerne les mesures à prendre pour éviter les retards et les difficultés techniques dans les transports en transit. Par exemple sont autorisées la création de zones franches ou de facilités douanières. En outre, les taxes que peut lever l'État de passage ne doivent correspondre qu'à une rémunération des prestations spécifiques, autant que faire se peut, aux frais réels ou au prix coûtant.

Les États tiers, de leur côté, ne peuvent pas opposer à l'État de passage les privilèges que ce dernier a accordés à l'État sans littoral dans le cadre du régime du transit du trafic, même dans le cadre de la clause de la nation la plus favorisée.

3. La question en suspens : la délimitation des espaces maritimes des États dont les côtes se font face ou sont adjacentes

Il s'agit du problème juridique par excellence relevant du droit contentieux international. En effet, la jurisprudence abonde d'exemples de délimitations compte tenu de la géographie et de l'histoire des relations politiques entre États voisins et riverains.

En matière de délimitation latérale et frontale de la mer territoriale et des eaux intérieures, la règle de droit international est établie de façon non équivoque. La ligne médiane constituée par tous les points équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de deux États est la règle.

Mais il n'en va pas de même en ce qui concerne la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental. La délimitation du plateau continental a été source de difficultés et de contentieux soumis au règlement juridictionnel. Le problème en effet était de savoir si la règle ou la méthode de l'équidistance avait une portée juridique en raison des observations de la Cour internationale de Justice dans l'affaire du *Plateau continental de la mer du Nord*. Selon la Cour, la méthode de l'équidistance n'avait rien de contraignant et, par ailleurs, il n'existait aucune méthode unique, obligatoire en toutes circonstances. Ainsi, en la matière, la Cour prescrivait la prise en considération des circonstances particulières, telles que la configuration générale des côtes des parties et la présence de toutes caractéristiques spéciales ou inhabituelles, la structure géologique, physique, et les ressources naturelles des zones de plateau continental en cause, autant que cela soit connu ou facile à déterminer ; c'est ainsi que :

« le rapport raisonnable qu'une délimitation opérée conformément à des principes équitables devrait faire réapparaître entre l'étendue des zones du plateau continental relevant de l'État riverain et la longueur de son littoral, mesuré suivant la direction générale de celui-ci » (*C.I.J. Recueil 1969*, p. 53-54, par. 101).

Au cours de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, l'antagonisme était vif entre les États préconisant le couple équidistance-circonstances spéciales figurant à l'article 6 de la convention de Genève de 1958, et son extension dans la zone économique exclusive, avec comme conséquences juridiques le statut privilégié de l'équidistance par rapport aux circonstances spéciales d'une part, et, d'autre part, les États partisans de principes équitables, désireux d'exclure des nouvelles règles de délimitation toute référence explicite à l'équidistance. Faute d'accord entre les principaux groupes intéressés, une solution dite transactionnelle, qui n'en est pas une, fut retenue pour résoudre les problèmes de délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental.

En effet,

« La délimitation de la zone économique exclusive ou du plateau continental entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face, est effectuée par voie d'accord, conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable. » (Art. 74 et art. 83.)

Tels sont les éléments qui caractérisent le régime juridique de la délimitation.

En premier lieu, la priorité était reconnue à la réglementation conventionnelle de la délimitation. En second lieu, l'accord de délimitation doit s'inspirer des principes coutumiers et des règles conventionnelles applicables en la matière. La référence aux règles conventionnelles vise l'article 6 de la convention de 1958 sur le plateau continental qui continuera à régir les rapports entre les États parties à cette

convention. En dernier lieu, l'accord de délimitation doit déboucher sur une solution équitable. La formule retenue dans la convention de 1982 ne rend pas compte avec exactitude des difficultés rencontrées pour résoudre ce problème de la délimitation avec le point crucial relatif au statut de l'équidistance comme méthode à appliquer. En visant la poursuite des résultats équitables, l'article suppose-t-il que seules doivent être appliquées des règles équitables. Mais cet hommage aux principes et règles équitables n'apporte pas pour autant des éléments de précision quant à l'acceptation de ces concepts. Par ailleurs une difficulté subsiste dans la mesure où les articles 74 et 83 reprennent textuellement la même formule pour le plateau continental et la zone économique exclusive. Il s'agit d'espaces maritimes distincts dont les limites extérieures ne se recouvrent pas nécessairement. La difficulté apparaît lorsque les États intéressés choisissent, soit par voie conventionnelle, soit par voie juridictionnelle, une ligne unique de délimitation comme dans les affaires du *Golfe du Maine* ou de la *Sentence arbitrale (Guinée-Bissau/Sénégal)*.

SECTION III : LES FONDS MARINS AU-DELÀ DE LA JURIDICTION NATIONALE

La consécration de la zone internationale des fonds marins comme patrimoine commun de l'humanité (1.) représente la création la plus spectaculaire de la convention de 1982. À ce titre, cette zone est soumise à un régime spécial d'exploration et d'exploitation (2.) dont le pilotage est assuré par des structures institutionnelles particulières (3.).

1. Le patrimoine commun de l'humanité

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.

L'exclusion de l'appropriation est entendue dans le sens le plus large puisqu'elle comprend non seulement l'espace en question mais également les ressources provenant de l'exploitation de cet espace. Les activités d'extraction menées dans la zone sont placées sous le contrôle de l'Autorité internationale des fonds marins. Les droits sur les ressources essentiellement minérales sont attribués non aux États

mais à l'humanité tout entière, par-delà les espaces et par-delà les générations. La communauté internationale n'en est que le gestionnaire afin de faire sortir les déshérités de leur condition actuelle. Le patrimoine commun de l'humanité est un concept juridique à vocation prospective dont l'effectivité sera fonction directe de l'aptitude de la communauté à résoudre les contradictions d'intérêts caractéristiques de la société internationale contemporaine.

2. Exploration et exploitation de la zone internationale des fonds marins

L'exploitation et l'exploration de la zone internationale des fonds des mers font partie intégrante de la définition juridique des espaces marins. Elles sont liées au statut international de la zone. La préoccupation des États en voie de développement était double : empêcher l'accaparement des ressources des fonds marins par les États technologiquement et financièrement avancés et leurs entreprises et assurer une garantie de la stabilité des revenus tirés de l'exploitation des ressources d'origine tellurique. Le marché international des matières premières risque en effet d'être submergé par les produits en provenance de la zone internationale des fonds marins.

Aussi est-ce dans un cadre dirigiste que la convention de 1982 a aménagé le régime juridique de l'exploitation en l'articulant autour de trois idées essentielles : le système parallèle pour l'attribution des secteurs (A) ; la limitation de la production d'origine maritime ou la politique de production dans l'exploitation des fonds marins (B) ; et un mécanisme d'arrangements financiers (C).

A. Le système parallèle et l'attribution des secteurs d'exploration et d'exploitation

L'idée d'un système parallèle d'exploration et d'exploitation est apparue comme une atténuation à l'approche dirigiste de l'interprétation des conséquences tirées de la notion de patrimoine commun de l'humanité. Le système parallèle se définit comme l'aménagement de la répartition des activités d'exploration et d'exploitation entre d'un côté les États ou les entités patronnées par les États et de l'autre l'Autorité internationale des fonds marins ; celle-ci agit soit en association avec les pays en voie de développement, soit par exploitation directe par le canal de l'entreprise. L'annexe 3 décrit les dispositions de base régissant la prospection, l'exploration et l'exploitation dans la zone et l'article 8 de ladite annexe, traitant de la réservation de secteurs, détermine les conditions dans lesquelles peut être mis en oeuvre le système dit parallèle. Le système dit parallèle est articulé autour de trois notions essentielles : la notion de plan de travail, l'attribution de secteurs et la clause antimonopole.

1. Le plan de travail

Le plan de travail est l'instrument juridique de la direction et du contrôle des activités d'exploration et d'exploitation dans la zone. On le qualifie de contrat

lorsqu'il s'agit de la charte décrivant les activités menées par les personnes juridiques autres que l'Entreprise de l'Autorité internationale des fonds marins dans les secteurs non réservés.

Tout candidat à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins doit présenter un plan de travail qui répond à des conditions strictes et impératives. Ces conditions sont liées à la personnalité juridique du candidat à l'exploitation et comportent des renseignements relatifs à sa capacité, à sa volonté d'assurer le transfert des techniques au profit de l'Entreprise ; par ailleurs, la proposition décrit l'objet du plan d'exploitation et d'exploration. Dans ce plan de travail, le demandeur indique des coordonnées qui permettent d'identifier la zone dans laquelle il sollicite le permis à l'Autorité internationale des fonds marins. Cette identification de zone doit recouvrir un espace non nécessairement d'un seul tenant mais qui peut faire l'objet d'une division entre deux zones commerciales de production. Le respect de ces conditions par le demandeur facilite la rapidité, voire l'automatisme, de prise de décision de l'Autorité internationale des fonds marins relative à l'attribution du secteur à exploiter.

2. L'attribution du secteur

Se fondant sur les demandes du requérant, l'Autorité statue sur la superficie du secteur à attribuer à ce dernier. La convention ne fixe pas *a priori* l'étendue de ce secteur. Il s'agit d'une décision cas par cas, qui doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs : la situation des droits de l'Autorité sur les secteurs réservés, les exigences imposées par la politique de production de l'Autorité internationale des fonds marins, l'état des techniques d'exploitation minière des fonds marins et les caractéristiques physiques du secteur considéré. Compte tenu d'un certain nombre de données techniques fournies par le Massachusetts Institute of Technology, l'annexe I, résolution 2, paragraphe 1.E, limite à 150 000 km² la surface maximale susceptible d'être attribuée à un requérant dans la première phase préliminaire d'exploration et d'exploitation. La partie indiquée dans le plan de travail qui n'a pas fait l'objet d'attribution, revient à l'entreprise et constitue le secteur réservé.

3. Clause anti-monopole

La clause anti-monopole a une double dimension. D'abord, elle limite l'étendue maximale de secteurs susceptibles d'être attribués à un même État ou à un même requérant. Si l'État, qui présente ou patronne le plan de travail en cours d'examen, a déjà fait approuver des plans de travail dans des secteurs non réservés, il ne pourra bénéficier d'un nouveau secteur dont la superficie totale, cumulée avec l'une des deux zones du secteur proposé, est supérieure à 30 % de celle d'une zone circulaire de 400 000 km², calculés à partir du centre de l'une ou de l'autre partie de la zone visée dans le plan de travail proposé. Si, au contraire, il s'agit d'un État qui bénéficie déjà de plans de travail dans des secteurs non réservés pour un ensemble couvrant 2 % de la superficie totale de la zone non réservée des fonds marins et dont la mise en exploitation n'a pas été exclue par l'Autorité dans le cadre

de sa politique d'environnement, cet État ne peut se voir attribuer de nouveaux secteurs. Ainsi, la convention prohibe les politiques d'accaparement et de constitution d'un portefeuille de secteurs réservés.

Le second volet de la clause anti-monopole concerne le régime de la concurrence en matière d'exploitation. Cette concurrence intervient en cas de pluralité de demandeurs pour l'exploitation de secteurs réservés ou de secteurs non exclus. En cas de demande formulée par un consortium multinational, on calcule la répartition des secteurs au prorata des droits détenus respectivement par les États dans ce consortium.

Par ailleurs, le régime de la concurrence du marché des produits de base explique les dispositions particulières qui prohibent les pratiques commerciales non équitables. Les pressions exercées par des États pour faire baisser artificiellement le cours en agissant sur les productions d'origine tellurique et marine sont interdites.

B. La limitation de la production et la politique de production

Dès le début des négociations, était perçue la difficulté aux termes de laquelle une politique des productions et des ressources était nécessaire ; l'exploitation des fonds des mers allait bouleverser radicalement l'offre et la demande des produits de base sur le marché ; mais il était évident qu'avait très peu de chance d'être acceptée par les participants une politique dirigiste trop contraignante. Aussi, l'idée d'une gestion rationnelle des ressources avait-elle été interprétée comme prescrivant une limitation des ressources en provenance de la zone internationale des fonds marins, compte tenu de l'existence, par ailleurs, des accords de produits. Faute de pouvoir statuer *ab initio* concrètement sur les éléments de perte et de recette consécutifs à l'exploitation de la zone, les négociateurs ont préféré fixer des principes généraux dont l'étude des applications concrètes a été repoussée à des dates ultérieures.

Le premier principe est que l'Autorité limiterait, pendant une période intérimaire de 20 ans, à compter de 1980 ou dès le commencement de la production commerciale, la production des ressources minérales des fonds marins à un volume métrique équivalent à l'accroissement cumulatif projeté du marché du nickel. La rentabilité de l'exploitation des nodules serait calculée sur celle du nickel dont le taux d'accroissement de la demande avoisinerait 6 % par an.

Ensuite ont été déterminés les principes essentiels qui régissent la limitation de la production. En premier lieu, l'Autorité peut participer à des accords et arrangements relatifs aux prix et aux quotas de production de produits de base. En second lieu, sur recommandation du Conseil et se fondant sur l'avis de la Commission de la planification économique, l'Assemblée de l'Autorité peut envisager un système de compensation ou prendre d'autres mesures d'assistance propres à faciliter l'ajustement économique. Les États producteurs telluriques dont les recettes d'exportation tributaires de ces produits de base connaissent une dégradation sensible du niveau de revenus peuvent ainsi bénéficier directement des actions de l'Autorité. La clause toutefois ne fonctionne que si la baisse des revenus provient

de la mise sur le marché de produits en provenance de l'exploitation des fonds marins. En dernier lieu, un aménagement de la référence au nickel a été institué. Pendant la période intérimaire, la production sera subordonnée à la fixation d'autorisations annuelles. Le plafond est égal à la somme de l'accroissement cumulé de la consommation de nickel pendant la période de cinq ans précédant le démarrage. Ensuite, le plafonnement est fixé à 60 % de l'accroissement enregistré, compte tenu des écarts de production et de productivité. Cette limitation de la production intéresse également les produits minéraux autres que les nodules polymétalliques, comme les sulfures polymétalliques par exemple.

C. Les arrangements financiers

Les arrangements financiers représentent le dernier volet du régime de l'exploitation et constituent, en quelque sorte, le droit d'accès à l'exploitation et à la commercialisation des produits relevant du patrimoine commun de l'humanité. En plus d'un droit de demande fixé à 500.000 dollars, les contractants doivent verser des contributions sous deux formes. La première forme de contribution est constituée par une redevance assise sur la production et calculée sur la valeur marchande des métaux traités. Pendant la première période de dix années, le taux est fixé à 5 % pour passer ensuite à 12 %. La seconde forme combine une redevance sur la production et sur une part des recettes nettes. Dans ce cas, en fonction des périodes déterminées selon la durée de l'amortissement des investissements de mise en valeur, la redevance débute au taux de 2 % pendant la première période pour passer ensuite à 4 %. La part des recettes revenant à l'Autorité varie entre 35 et 70 % selon le rendement de l'investissement. L'assiette de la contribution est constituée par des recettes nettes imputables au secteur minier considéré.

3. Le mécanisme institutionnel de l'exploitation de la zone internationale des fonds marins

Le mécanisme institutionnel se fonde sur l'idée selon laquelle les institutions ne sont que des gestionnaires pour le compte de l'humanité du patrimoine commun institué. Trois principes en forment les idées directrices : une organisation spéciale, créée et dotée de pouvoirs particulièrement importants, qui est l'Autorité internationale des fonds marins (A) ; une institution opérationnelle qui est l'Entreprise (B) ; et un mécanisme spécifique de règlement des différends relatifs aux fonds marins grâce à la chambre du Tribunal international du droit de la mer (C).

A. L'Autorité internationale des fonds marins

Sur le plan formel, l'Autorité internationale des fonds marins, dont le siège a été fixé à Kingston (Jamaïque), ressemble à une organisation internationale et repose sur le principe de l'égalité absolue des États membres.

Elle comprend les organes traditionnels d'une organisation internationale, à savoir : une Assemblée plénière, un Conseil restreint et un Secrétariat. Les relations entre le Conseil et l'Assemblée constituent le problème le plus délicat pour le fonctionnement de l'Autorité. L'Assemblée, en effet, dispose du pouvoir d'orientation générale de la politique de l'Autorité des fonds marins, en statuant à la majorité absolue de ses membres et non à la majorité qualifiée des deux tiers. Elle dispose par ailleurs de la compétence résiduelle.

Le Conseil, en revanche, organe plus restreint de 36 membres, s'efforce d'assurer la plus grande représentativité de la composition de l'organisation, en combinant dans son recrutement les critères géographiques et ceux de la représentation d'intérêts. Il a le pouvoir d'arrêter les politiques spécifiques à suivre par l'Autorité en fonction des dispositions de la convention et de la politique générale définie par l'Assemblée. La procédure de décision au sein du Conseil est assez complexe, les qualifications de la majorité variant selon l'importance des sujets. Ainsi, la majorité des deux tiers est requise pour les huit questions les plus importantes, notamment celles relatives aux directives à donner à l'entreprise. La majorité des trois quarts est exigée pour 19 questions, par exemple le contrôle des activités dans la zone ou le choix des demandeurs d'emploi. Enfin, le consensus est requis pour des questions affectant l'équilibre général de la convention, telles que les règles relatives à l'exploitation minière et au partage des avantages financiers, ainsi que les amendements relatifs à l'exploration et à l'exploitation.

A côté des pouvoirs délibératifs, l'Autorité comporte des commissions chargées de préparer la décision des organes délibératifs, tandis que le Secrétaire général est élu pour quatre ans.

B. L'Entreprise

L'Entreprise constitue le bras opérationnel de l'Autorité des fonds marins et sa création constitue une originalité de l'institution. Elle est dotée de la capacité juridique et bénéficie des privilèges et immunités nécessaires pour l'accomplissement de l'exploitation dans la zone internationale.

C. La chambre des fonds marins du Tribunal international du droit de la mer

La chambre pour le règlement des différends représente la dernière dimension institutionnelle de l'Autorité. Il s'agit d'une chambre spéciale du Tribunal international du droit de la mer chargée d'assurer l'application de la convention, des règles et règlements de l'Autorité et les clauses du contrat. La chambre est compétente pour connaître de tous les différends relatifs à l'exploitation de la zone internationale des fonds marins, ainsi que des différends entre l'Autorité et une autre entité relative à la responsabilité de l'Autorité, par exemple en matière de délivrance de permis. Les entités contractantes autres que les États ont un droit d'accès à la chambre. Les différends portant sur un contrat peuvent toutefois, à la demande de l'une ou l'autre partie, être soumis à un arbitrage commercial obligatoire.

Chapitre II : Le régime juridique des utilisations de la mer

De tout temps, la mer a servi de cadre d'exercice de plusieurs activités humaines. Ces activités ont varié dans le temps et dans l'espace en fonction des civilisations et du progrès technologique, aussi se limitera-t-on à examiner dans le présent chapitre les principales utilisations, dites classiques, c'est-à-dire la navigation (Section I), la pêche (Section II), la pose des câbles et des oléoducs (Section III), la recherche scientifique et le transfert des techniques (Section IV), la préservation du milieu marin et l'environnement (Section V), et l'utilisation pacifique des océans (Section VI).

SECTION I : LA NAVIGATION

L'étude de la haute mer a permis de rappeler le principe de la liberté de navigation, fondement du droit international de la mer. En fait, cette liberté de navigation n'a de signification que si est reconnue aux navires la possibilité d'accéder ou de revenir de la haute mer en traversant des espaces soumis à la juridiction des États riverains. Dans ces conditions, le problème de la navigation doit être complété par ce que la convention et le droit appellent le passage.

Le passage se définit comme le fait de naviguer aux fins de traverser des espaces maritimes ou de se rendre dans des eaux intérieures ou de les quitter, de faire escale avec possibilité d'arrêt et de mouillage, s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou sont imposés par un cas de force majeure ou de détresse. Le passage doit être continu et rapide. Compte tenu de la nature juridique des espaces traversés, une distinction est à établir entre, d'une part, le passage inoffensif (1.) et, d'autre part, le passage en transit (2.).

1. Le passage inoffensif

Le passage inoffensif peut apparaître comme une exception à la liberté de navigation. En effet, le principe du passage inoffensif consiste dans l'obligation faite à un État côtier de ne pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale. On examinera successivement la notion de passage inoffensif (A) et la réglementation du passage inoffensif par l'État côtier (B).

A. La notion de passage inoffensif

Le passage ayant été défini dans le cadre général précédent, il s'agira d'examiner, d'une part le caractère inoffensif du passage et, d'autre part le domaine spatial de l'exercice du passage inoffensif.

1. Le passage, dit la convention de 1982, est inoffensif (en anglais *innocent*) aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Cette conception du caractère inoffensif du passage en termes de régime de police administrative de l'État côtier laisse en définitive à l'interprète une latitude importante en matière de définition du caractère offensif ou du caractère inoffensif du passage. En 1982, des tentatives ont été menées en vue de déterminer, de la manière la moins subjective possible, une liste d'activités menées sur la mer territoriale qui peuvent porter atteinte au bon ordre, à la sécurité et à la paix de l'État côtier. La commission de ces activités constitue dès lors des actes de passage non inoffensif. L'article 19, paragraphe 2, définit ces activités qui rendent le passage non inoffensif. Mais la formule du point L de cet article 19, paragraphe 2, qui mentionne « toute autre activité sans rapport direct avec le passage » peut prêter à controverse entre les parties.

2. Le domaine spatial d'application du passage inoffensif, c'est-à-dire de passage non susceptible de suspension, s'applique à la mer territoriale, aux eaux intérieures, ainsi qu'à certaines catégories de détroits : ceux qui relient la mer territoriale d'un État à une partie de la haute mer ou de la zone économique d'un autre État, et ceux qui sont formés par le territoire continental d'un État et une île appartenant à cet État lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodités comparables du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques.

Enfin, la convention étend aux eaux archipélagiques le régime du passage inoffensif envisagé principalement pour la mer territoriale.

B. Les compétences de l'État côtier en ce qui concerne la réglementation du passage inoffensif

Les pouvoirs de l'État côtier en matière de réglementation du passage inoffensif font l'objet d'une énumération exhaustive à l'article 21 de la convention de 1982. L'État côtier a une compétence liée. La préoccupation principale des rédacteurs de la convention de 1982 a été de limiter au maximum les risques et les tentations d'abus de droit de la part de l'État côtier. En effet, il a fallu veiller à ce que, par le biais des modalités d'application de la réglementation du passage inoffensif, l'État côtier ne parvienne à empêcher ou à restreindre le passage, notamment par le biais des inspections. Le navire qui accomplit le passage est, en revanche, tenu de respecter scrupuleusement la législation de l'État traversé, ainsi que l'ensemble de la réglementation internationale. Mais certains navires sont soumis à un régime spécial de passage inoffensif. Il s'agit des navires nucléaires et des navires à cargaison dangereuse ; il peut leur être prescrit l'utilisation d'une route maritime spécifique.

Les sous-marins, de leur côté, sont tenus de naviguer en surface en arborant leur pavillon tandis que les navires de guerre sont assimilés aux autres navires avec interdiction, toutefois, de procéder à des manoeuvres pendant le passage dans la mer territoriale.

En cas de passage non inoffensif, l'État côtier dispose de droits préventifs et de droits répressifs. Sur le plan préventif, l'État côtier peut prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher un passage qui n'est pas inoffensif et ordonner l'évacuation des espaces maritimes par le navire étranger. Le pouvoir de réaction de l'État côtier doit s'exercer dans le cadre du régime de l'utilisation de la force, déterminée par la Charte des Nations Unies et cette réaction doit être proportionnelle à la gravité de l'illicéité. Enfin, la suspension du passage inoffensif peut être ordonnée par l'État côtier dans les cas où cette mesure est indispensable à la protection de la sécurité de cet État : la convention vise en particulier les manoeuvres militaires organisées par l'État côtier, la suspension doit être temporaire.

Sur le plan répressif, l'État côtier exerce sa compétence civile et pénale à bord des navires qui exercent le droit de passage inoffensif. En effet, seuls les navires de guerre bénéficient d'une immunité absolue. La compétence de juridiction de l'État côtier est établie en ce qui concerne la répression des infractions commises à bord pendant le passage en général ; l'État côtier peut procéder à des arrestations et à l'accomplissement des actes d'instruction à bord de navires lors du passage du navire dans la mer territoriale en venant des eaux intérieures. Il s'agit d'une règle déjà consacrée lors de la convention de 1958 à Genève. La seule limite à la compétence répressive de l'État côtier est relative aux actes d'arrestation ou d'actes d'instruction pour des infractions commises avant l'entrée dans la mer territoriale sur les navires qui passent dans la mer territoriale sans pénétrer dans les eaux intérieures.

2. Le passage en transit

Le passage en transit qui est un compromis entre le passage inoffensif et la liberté de navigation, est reconnu aux navires et aux aéronefs de tous les pays traversant des détroits maritimes mettant en communication deux zones maritimes dans lesquelles la navigation est libre. Les enjeux, en matière de passage dans les détroits étaient essentiellement d'ordre stratégique pour les grandes Puissances, alors que les États riverains des détroits se plaignaient de la focalisation des tensions internationales dans leurs régions géopolitiques.

Exception à l'exclusivité de la compétence territoriale de l'État riverain, le régime du passage en transit ne constitue pas pour autant une atteinte ou une violation à ce droit. La règle interdisant les activités autres que celles inhérentes au transit continu et rapide ne s'impose pas comme une condition du passage. Mais les navires de pêche ne peuvent pas déployer leurs filets ni procéder à leurs activités pendant le passage en transit, tandis que la condition selon laquelle les navires se déplacent selon leur mode normal de navigation peut être invoquée pour justifier le passage en

immersion des sous-marins. Par ailleurs, aux termes des paragraphes 2 et 3 de l'article 39 de la convention de 1982, les navires en transit doivent se conformer

« aux règlements, procédures et pratiques internationales, généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment règlement international pour prévenir les abordages en mer et règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés, visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. »

Il en résulte qu'en premier lieu la législation de référence reste les instruments juridiques internationaux et qu'en second lieu le recours à l'expression « généralement acceptée » pose le problème de l'opposabilité des instruments juridiques internationaux à l'État de passage et à l'État des navires et de l'aéronef en passage. Lors d'une interprétation combinée de ces dispositions, qu'en adviendra-t-il lorsque l'État riverain estimera qu'un passage n'est pas en transit ? Dans cette hypothèse, il y a lieu d'envisager le recours au mécanisme de règlement des différends.

SECTION II : LA PÊCHE

Le régime juridique de la pêche a subi l'influence convergente de deux facteurs : d'une part le progrès technologique et d'autre part l'évolution dans une conception patrimonialiste du droit de la mer. Il en résulte une tendance du droit contemporain au renforcement de la responsabilité et de la compétence de l'État côtier sur la pêche et les ressources biologiques dans les espaces soumis à sa juridiction. Dans la mer territoriale et la zone économique exclusive, l'État riverain a la compétence de réglementation générale. Il a également l'obligation de veiller à la conservation du stock de ressources halieutiques en fixant, sur la base de l'article 61, le volume maximal de prise dans la zone économique exclusive.

En revanche dans la zone libre ou la haute mer la préoccupation principale a porté sur la préservation des ressources biologiques. Ainsi a été renforcé l'aménagement de la coopération internationale afin de tenir compte des intérêts et des droits des autres États d'utiliser la mer et ses ressources dans le présent comme dans le futur. Les États ont l'obligation de prendre toutes les dispositions pour faire respecter par leurs ressortissants les obligations qu'ils tiennent du droit international. Pour l'exécution de cette obligation de comportement, les États s'attachent à maintenir ou à rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum. Il en résulte que seront prises en considération les données scientifiques, techniques et biologiques ; par ailleurs des espèces feront l'objet d'une protection spéciale telles que le thon, dans le cadre de la coopération internationale.

L'obligation de coopérer est le second volet de l'obligation liée à la conservation et à la protection des ressources biologiques de la mer. Cette coopération concerne les ressources biologiques, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de la zone de juridiction nationale. La convention favorise la création et la mise en place de commissions régionales ou sous-régionales de pêche destinées à assurer la gestion des stocks partagés, de la conservation des espèces et du milieu marin.

SECTION III : LA POSE DES CABLES ET DES OLÉODUCS

Le régime juridique de la pose des câbles et des oléoducs est celui qui soulève le moins de problèmes et le moins de difficultés en droit international public. En effet, le souci principal concerne la protection de ces câbles et de ces différentes conduites. Dans la mer territoriale, la compétence de réglementation revient à l'État souverain. Dans les eaux archipélagiques au contraire il faut faire une distinction entre les conduites existantes que les États-archipels acceptent comme directement opposables, ce qui implique le droit de réparer reconnu aux États tiers propriétaires de ces câbles, et les conduites futures dont la mise ne place requiert l'autorisation de l'État riverain. Sur le plateau continental, seul le tracé requiert l'agrément de l'État côtier. Dans la haute mer, le principe reste celui de la liberté.

SECTION IV : LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET LE TRANSFERT DES TECHNIQUES

La recherche scientifique et le transfert des techniques ont été les questions les plus délicates de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, en raison de l'enjeu qu'ils mettaient en cause : la maîtrise et l'accaparement des ressources tirées essentiellement des activités de la zone. La recherche comme la technologie devenaient alors des facteurs déterminants pour la maîtrise de l'accès aux ressources de la zone.

1. La recherche scientifique

La convention de 1982 a apporté une brèche au principe de la liberté de recherche scientifique, explicable en raison de l'atmosphère de suspicion qui régnait pendant la période des négociations. Dans la zone relevant de la compétence de l'État côtier, la recherche scientifique est placée sous son autorité. En fait le problème affecte directement la recherche sur le plateau continental et la zone économique exclusive. La régime juridique est caractérisé par les nouveaux pouvoirs de contrôle de l'État côtier sur ces zones, ce qui aboutit à une réglementation dans un cadre strict de la liberté de recherche des États étrangers.

Sur le plan international et dans la zone des fonds marins au-delà des juridictions nationales, la liberté de la recherche scientifique a été également affectée par la consécration du principe du patrimoine commun de l'humanité. Les activités dans la zone sont menées directement par l'Autorité ; y sont donc comprises les activités de recherche scientifique. L'Autorité, en tant qu'organisation internationale, peut procéder à des activités de recherche scientifique et peut contrôler les activités menées dans la zone. Il n'est pas fait mention du droit des États d'engager des recherches de leur propre chef dans la zone internationale des fonds marins. Seules les activités sur la haute mer bénéficient encore du régime de la liberté.

2. Le développement et le transfert des techniques

Il s'agit d'un programme ambitieux, directement inspiré des exigences de l'ordre économique international. Les dispositions de la convention visent, à titre principal, l'aménagement de la coopération internationale et la place de l'autorité dans l'accomplissement de cette mission et de cette activité. Les articles 270 à 274 se fondent sur la liberté d'accès à l'information et le partage des connaissances technologiques, ainsi que la mise en place des centres nationaux et régionaux de coopération.

SECTION V : LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

La préservation du milieu marin apparaît comme un domaine important du droit de la mer. Elle est régie par une pluralité d'instruments qui ont leurs sources dans des actes particuliers, comme ceux élaborés par l'Organisation maritime consultative internationale, ou dans la convention sur le droit de la mer. La préoccupation des rédacteurs de ces instruments juridiques a été la mise en place de mécanismes conventionnels de lutte contre la pollution des mers, par la prévention du risque de pollution et la réparation des dommages liés à la pollution, quelle que soit la source de cette pollution. Deux traits caractérisent le régime juridique de la préservation du milieu marin : la prééminence de l'État côtier et la responsabilité internationale des États.

La prééminence de l'État côtier se manifeste par des compétences exclusives : pour la protection des ressources biologiques, pour la lutte contre les pollutions résultant d'activités relatives aux fonds marins et un partage de compétences pour les pollutions d'origine tellurique.

Le régime de la responsabilité intègre purement et simplement les nouvelles dispositions du droit de l'environnement et définit de façon très stricte les responsabilités dans les différentes zones maritimes en répartissant avec précision les compétences et les obligations.

SECTION VI : L'UTILISATION PACIFIQUE DES OCÉANS

Il s'agit d'une règle nouvelle, d'une inspiration générale, dont la formulation en termes de droit est des plus complexes, car si les activités militaires ne sont pas prohibées, c'est dans le cadre du droit du désarmement et de l'expérimentation nucléaire que le problème doit être posé. En fait, il s'agit de l'application formelle de règles spécifiques de la Charte des Nations Unies.

Titre III

L'espace aérien

L'espace aérien ou la colonne d'air qui surplombe le territoire d'un État est soumis à la compétence territoriale de l'État sous-jacent. Cette extension physique de la sphère géographique de la compétence de l'État s'apparente à l'assimilation de la mer territoriale au territoire terrestre. Il en résulte d'une part une répartition des espaces aériens dans le monde (Section I) et, d'autre part, un aménagement du régime juridique de l'utilisation de l'espace aux fins de la navigation aérienne (Section II).

SECTION I : LA RÉPARTITION DES ESPACES AÉRIENS

L'espace aérien se répartit en espace aérien national (1.) et espace aérien international (2.).

1. L'espace aérien national

L'État sous-jacent jouit de la plénitude de la souveraineté de la compétence territoriale sur l'espace aérien qui surplombe son territoire terrestre et sa mer territoriale. En l'absence de principes coutumiers, analogues à ceux qui réglementent la navigation maritime et les passages, les différents instruments conventionnels internationaux sur la navigation aérienne comportent des dispositions explicites en la matière (*cf.* Convention de Paris du 13 octobre 1919 sur la navigation aérienne, art. 1 ; Convention de Chicago du 7 décembre 1944 – OACI ; et Convention sur la navigation aérienne et dans le droit de la mer : Convention de Genève du 29 avril 1959 sur la mer territoriale, art. 2 ; Convention de Montego Bay du 10 décembre, art. 2, par. 2). Sont néanmoins exclues du domaine de l'espace aérien national, les zones maritimes affectées à des fins ou usage économiques, relevant de la compétence de principe de l'État riverain : le plateau continental et la zone économique exclusive. Cette délimitation restrictive sur le plan de la géographie physique s'explique par l'importance des considérations de sécurité qui ont marqué les travaux de négociations de ces différents traités multilatéraux.

Les questions de sécurité, tant de l'État survolé que des avions, posent le problème de la délimitation verticale de l'espace aérien national, notamment en raison de la vitesse actuellement atteinte par les différents types d'appareils mis en exploitation et des conséquences graves pouvant survenir à la suite des erreurs, mêmes minimales de navigation. La Convention de Chicago n'établit pas de règles en matière de délimitation des espaces aériens nationaux, bien que dans la pratique des difficultés soient fréquentes : incertitudes liées à la délimitation terrestre, le caractère défectueux du fonctionnement des points de repérage. Face à ces lacunes, la seule solution raisonnable consiste à faire coïncider les limites latérales de l'espace aérien national avec les lignes constitutives des frontières terrestres et maritimes. Une atténuation à la rigueur de ce principe est apportée par les États qui ferment de façon temporaire la navigation aérienne, pendant des exercices militaires, des zones dites de contrôle de la sécurité aérienne s'étendant au-delà de leur espace aérien national. La création de ces zones peut être discutée en droit international (protestation des écologistes contre les expériences nucléaires) mais ne fera l'objet d'une prohibition ou d'une réglementation internationale que dans le cadre d'un accord général de désarmement.

La souveraineté de l'État sur son espace aérien national implique le caractère discrétionnaire de ses compétences pour l'aménagement du régime juridique du survol de son territoire par les aéronefs, nationaux ou étrangers. Ainsi il est libre non seulement de réglementer mais voire d'interdire tout survol à des appareils militaires ou même civils. Toute violation de ces prescriptions constitue une atteinte à sa souveraineté et peut donner lieu à la mise en œuvre de mesures de réactions licites de l'État dont les droits sont violés : interception ou obligation d'atterrir de l'avion en situation d'infraction. Le droit de riposte de l'État survolé est, toutefois, limité par les exigences élémentaires d'humanité, liées au souci de ne pas mettre en danger les vies des personnes transportées.

2. L'espace aérien international

L'espace aérien international est constitué par les espaces ne relevant pas de la souveraineté d'un État sous-jacent particulier. À la différence de la haute mer, on ne saurait envisager pour cette catégorie juridique un régime de liberté absolue pour des raisons évidentes de sécurité. Aussi des fonctions particulières ont-elles été attribuées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour promouvoir l'internationalisation effective de cet espace dans le cadre d'une uniformisation au plus haut degré possible des règles de navigation aérienne. Cette internationalisation du régime connaît néanmoins deux limites : en premier lieu, *ratione rei*, la convention de l'OACI ne s'applique qu'aux seuls aéronefs civils à l'exclusion des appareils d'État et, en second lieu, l'efficacité de la convention est fonction directe de la prise en charge par chaque État de sa responsabilité. Les manœuvres d'approche relèvent de l'autorité de l'État survolé à laquelle doivent se plier les avions concernés, tandis qu'il appartient à chaque État de prendre des mesures pour faire respecter les règles et règlements en vigueur par les avions arborant son pavillon.

SECTION II : LE RÉGIME JURIDIQUE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

En l'absence de principes coutumiers analogues à la liberté de la haute mer, la réglementation de la navigation aérienne est essentiellement issue soit des tentatives de codification, comme la Convention de Chicago de 1944, soit de divers instruments juridiques dérivés de la Convention de Chicago en particulier objet de traités bilatéraux ou multilatéraux. Il en résulte un ensemble de mesures fort complexes, faisant l'objet d'actualisation permanente en raison de la multitude des intérêts en cause : sécurité militaire des États, sécurité du transport aérien, progrès technique et technologique, compétition économique et commerciale, protection de l'environnement, etc. Malgré les conflits d'intérêts liés à la navigation aérienne, les considérations de sécurité font loi en la matière et il en résulte une aire d'internationalisation plus importante que dans les autres catégories d'espace juridique. Cette internationalisation de la navigation aérienne se fonde sur la notion juridique de l'aéronef (1.), les libertés de l'air (2.), les institutions de l'aviation civile internationale (3.) et la répression du terrorisme commis contre les aéronefs civils (4.).

1. Notion juridique d'aéronef

À la différence de l'acceptation courante selon laquelle l'aéronef recouvre tout appareil capable de s'élever et de se déplacer dans l'air, la Convention de Chicago définit l'aéronef en droit comme « un appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autrement que par les réactions de l'air contre la surface de la terre » (chap. I, ann. II). Aussi, pour être admis à la navigation internationale, un aéronef doit-il être soumis à une double condition relative à sa nationalité (A) et à son statut au sein d'une des catégories juridiques de la typologie des vols (B).

A. Nationalité et immatriculation des aéronefs

Un aéronef doit être immatriculé sur les registres appropriés d'un État dont il jouit de la nationalité à l'exclusion de toute autre possibilité de nationalité. L'immatriculation répond à une exigence d'effectivité du contrôle de l'État sur les aéronefs qui arborent son pavillon ; cet acte de « nationalisation » est subordonné aux respects des exigences techniques liées à la sécurité de la navigation, il s'agit des certificats de navigabilité de l'appareil et d'aptitude technique ou professionnelle de l'équipage principalement. En contrepartie de ce droit de contrôle, le commandant d'un aéronef peut solliciter à l'étranger la protection de l'État dont il arbore le pavillon ou l'assistance de ses services publics, notamment diplomatiques. L'importance de la responsabilité de l'État du pavillon découlant de l'immatriculation explique les conditions internationales strictes relatives à l'accomplissement de cette formalité. Le principe, en effet, est que la nationalité n'est accordée qu'aux aéronefs appartenant entièrement à des personnes physiques ou morales

ayant la nationalité de l'État du pavillon. Cette règle de la nationalité du propriétaire a été établie par opposition à celle dite du domicile, critère trop laxiste rappelant par certains aspects la pratique des pavillons de complaisance des navires.

B. Typologie juridique des vols

Tout vol aérien est classé en droit international selon un double critère envisagé d'une manière cumulative et tiré d'une part du statut de l'aéronef envisagé et d'autre part de la nature du vol envisagé.

1. Statut de l'appareil

Une distinction doit être établie selon le statut public ou privé de l'appareil effectuant le vol. Le critère retenu envisage une approche fonctionnelle de la navigation concernée mais non la qualité de personne publique ou privée du propriétaire. Les aéronefs d'État, aux termes des différentes conventions, sont affectés à l'accomplissement des missions de service public : défense, douane, police et les services postaux. Les autres aéronefs, de manière résiduelle, sont considérés de plein droit comme civils. La conséquence juridique de cette distinction est liée au droit de jouissance des libertés de l'air qui ne sont pas étendues de plein droit aux aéronefs d'État. Une autorisation préalable est requise pour le survol d'un territoire par un appareil d'État, notamment militaire qui bénéficie, dès lors, d'une immunité complète pendant le passage.

2) Nature du vol civil

Les vols des aéronefs civils peuvent être classés en fonction de deux considérations principales : la nature commerciale ou non du transport envisagé et le caractère irrégulier du transport effectué. Il en résulte quatre catégories distinctes auxquelles correspondent à chacune une ou plusieurs libertés de l'air. Il s'agit des :

1. Vols non commerciaux n'assurant pas le transport des personnes, des marchandises et du courrier ;
2. Vols commerciaux non réguliers ;
3. Vols commerciaux réguliers ;
4. Vols de cabotage ou vols commerciaux intérieurs réservés aux aéronefs de la nationalité de l'État et reliant deux points dudit État.

L'importance commerciale de cette typologie des aéronefs et des vols explique les problèmes rencontrés lors de la classification des libertés de l'air.

2. Les libertés de l'air

Lors des négociations de la Convention de l'OACI en 1944, la délégation des États-Unis d'Amérique, puissance technologiquement et économiquement la plus

avancée, était la seule pour préconiser le régime de la liberté absolue de la navigation aérienne. De leur côté, les participants tenaient à sauvegarder leurs intérêts économiques et commerciaux en préconisant un régime de liberté contrôlée de l'air. Aussi la classification des libertés de l'air se fonde-t-elle sur une double idée : d'une part la numérotation sans implication des libertés et d'autre part la dissociation de chaque liberté.

a) *Enumération*

Les cinq libertés de l'air énumérées sur la base de la proposition américaine peuvent se classer selon le caractère élémentaire ou commercial de la liberté avec indication des types de vols susceptibles de bénéficier de ces libertés selon le tableau suivant :

La liberté élémentaire

N° 1 : Droit de survol sans escale :	} N.B. Les vols commerciaux réguliers jouissent des libertés 1 et 2
• vols non commerciaux ;	
• vols non commerciaux réguliers ;	
N° 2 : Droit d'escale technique non commerciale :	
• vols non commerciaux ;	
• vols non commerciaux réguliers ;	

La liberté commerciale

- N° 3 : Droit de débarquer des passagers, du fret et du courrier sur le territoire d'un État dont l'aéronef possède la nationalité :
- vols commerciaux réguliers ;
- N° 4 : Droit d'embarquer des passagers, du fret et du courrier à destination du territoire de l'État dont l'aéronef a la nationalité :
- vols commerciaux réguliers ;
- N° 5 : Droit d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier en provenance ou à destination du territoire de tout autre État contractant :
- vols commerciaux réguliers.

} N.B. Liberté pouvant faire l'objet de réserve ; mais rendue effective dans les accords bilatéraux

Ainsi on parlera dans le langage technique de liberté n° 1 ou 2, etc.

b) *La dissociation de chaque liberté*

La règle de principe est que chaque liberté fait l'objet de négociations et d'accords spécifiques. En pratique, les libertés n° 1 et 2 sont les plus aisées à obtenir dans la mesure où elles concernent les problèmes techniques et élémentaires de la navigation aérienne. Elles sont reconnues à tous les aéronefs civils des États signataires de la Convention OACI de 1944. En revanche, les libertés commerciales font l'objet d'âpres négociations compte tenu des intérêts des parties intéressées : capacité de la

flotte aérienne, position géographique, politique commerciale et structure du trafic, niveau de concurrence, etc. La liberté n° 5, en fait, est celle qui fait problème dans les relations aériennes internationales ; sa consécration par des dispositions spéciales fait sérieusement concurrence aux accords octroyant les libertés 3 et 4. Toujours est-il que c'est dans la conclusion des accords de trafic aérien que les États, de façon bilatérale, tentent d'aménager les conditions d'exploitation et de concurrence aérienne dans le cadre d'une approche intégrée de la politique aérienne qui tient compte des intérêts des compagnies aériennes intéressées.

3. Les institutions de l'aviation civile internationale

La mise en œuvre des libertés de l'air est réalisée sur le plan bilatéral dans les accords aériens, évoqués dans le paragraphe précédent, qui représentent un véritable portefeuille pour les différentes compagnies de transport aérien. Mais l'internationalisation progressive du régime juridique de l'aviation civile a entraîné la mise en place de véritables institutions internationales dans le cadre de la mise en exploitation commune des services (A), de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (B) et de l'organisation professionnelle qu'est l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) (C).

A. L'exploitation commune

Sur ce point, deux exemples africains méritent de retenir l'attention : l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne (ASECNA) et Air Afrique. Ces deux créations de l'Union africaine et malgache (UAM), consécutives à l'accession à l'indépendance des anciens Territoires d'Outre Mer de l'Union française, ont constitué, à l'origine, l'expression de la volonté des nouveaux États de conjuguer leurs efforts afin d'assurer, dans les meilleures conditions économiques et financières possibles, le fonctionnement du service public de l'aviation civile internationale.

L'ASECNA, établissement public international à caractère industriel et commercial, a la vocation d'assurer le fonctionnement des services publics chargés de la sécurité de la navigation aérienne. En principe, la gestion de l'approche des aéroports et des installations relève de la compétence territoriale de l'État d'approche, activité que les États membres de l'ASECNA concèdent à l'Agence. L'Agence, de son côté est structurée selon les principes ordinaires des organisations internationales avec un organe délibératif où siègent à titre de représentants des États membres les Ministres chargés de l'Aviation civile, un organe administratif : le Directeur général, doté des pouvoirs les plus étendus et responsable de la gestion de l'institution et siégeant à Dakar. Les rémunérations des prestations offertes par l'Agence représentent le principal poste des ressources de l'Agence. L'autonomie de l'Agence, vis-à-vis des difficultés vécues directement par les différents États membres, lui assure la possibilité d'assumer la continuité du service et son adaptation aux exigences du progrès technique et technologique, conditions minimales de la sécurité de la navigation aérienne.

Air Afrique, société commerciale de transport aérien commune aux États membres en association avec la Société française pour le développement du transport aérien en Afrique, est, avec la Scandinavian Airlines System, une des rares formes d'exploitation conjointe d'entreprise qui ait survécu. Sur le plan juridique, l'originalité du régime d'Air Afrique est liée au caractère commun de l'entreprise. En matière de nationalité, l'immatriculation est commune et la marque (RK) se substitue à celle de la nationalité. Ensuite, quant à la gestion des droits aériens des États membres, c'est l'entreprise commune qui en a la charge. Les difficultés de la société ont été justifiées par des problèmes de gestion et par la répartition des profits et des activités ; elles ont été la cause soit du retrait de certains fondateurs (Gabon, Cameroun), soit de la mise en place de sociétés nationales pour le cabotage national ou le trafic entre États voisins.

B. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Institution spécialisée du système des Nations Unies, créée en 1947, l'OACI est chargée de promouvoir la mise en œuvre des libertés de l'air, ainsi que l'uniformisation des normes et des procédures nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne. Succédant à la Commission internationale de la navigation aérienne (CINA), l'OACI est structurée selon les principes du droit classique des organisations internationales : une assemblée réunissant les représentants avec des attributions administratives et institutionnelles ; un conseil de trente membres élus pour trois ans sur la base de critères équitables qui permettent d'assurer la représentation des États : 1) les plus importants en matière de transport aérien ; 2) les plus actifs en matière d'octroi de facilités à la navigation aérienne ; 3) appartenant aux principales régions géographiques ; et enfin un secrétariat siégeant à Ottawa.

En matière juridique, les compétences du Conseil de l'OACI doivent retenir l'attention en raison de leur importance, liée non seulement à leur étendue mais surtout à la portée du pouvoir réglementaire à l'égard des États membres.

1. Typologie des compétences du conseil. Les compétences du conseil sont de trois ordres :

a) Conclusion d'accords internationaux, véritables traités conclus par une organisation internationale avec un État ou une organisation portant sur la création, le financement et même la gestion de services ou installations qui ne profiteraient pas directement à l'État survolé mais nécessaires à la sécurité de l'aviation civile internationale. Avec le développement des techniques de navigation aérienne assistée par satellite, l'OACI est un des principaux usagers des communications par voie de satellites artificiels.

b) Compétence juridictionnelle pour le règlement des différends portant sur l'interprétation ou l'application de la Convention de Chicago et surgissant entre les États cocontractants. La décision du conseil, prise sans participation au vote des États litigants, peut faire l'objet d'un appel soit devant un tribunal arbitral *ad hoc*

soit devant la CIJ. L'existence d'une compétence juridictionnelle du conseil ne prive pas les parties de la faculté de recourir aux modes internationaux traditionnels de règlement pacifique des différends bilatéraux.

c) Compétence réglementaire pour assurer effectivement l'uniformisation des règles et procédures de la navigation aérienne. À cette fin, le conseil peut adopter ou amender les normes et pratiques recommandées et les procédures internationales applicables à la navigation internationale sous forme d' « annexes ». La terminologie de l'article 37 de la Convention de Chicago envisage les différents aspects de la réglementation technique. Les « standards » concernent les normes considérées comme le minimum nécessaire alors que les « méthodes » ne sont que souhaitables ou désirables et l'initiative de la qualification de la nature impérative ou optative de la norme appartient à la Commission de navigation aérienne de douze membres nommés par le conseil, organe préparatoire des délibérations de ce dernier. Une vingtaine d'annexes ont été adoptées.

2. Portée des actes réglementaires du conseil à l'égard des États membres : les impératifs de sécurité excluent toute possibilité de soustraction des États membres à l'obligation d'accepter les décisions réglementaires du conseil de l'OACI. L'idéal serait l'attribution à l'OACI de compétences supranationales, c'est-à-dire un pouvoir direct de réglementation opposable *erga omnes*. Mais, face à la résistance juridique des États, il a fallu aménager un régime qui puisse effectivement neutraliser l'opposition d'un ou de plusieurs États.

Les « annexes » doivent être adoptées à la majorité qualifiée des deux tiers des membres du conseil et sont communiquées pour consultation à tous les États parties. Ces derniers disposent d'un délai pour exprimer leur opposition. À l'expiration du délai prescrit, l'annexe devient obligatoire, à moins d'un rejet formel de la majorité des membres, le silence valant consentement. Tout État membre a l'obligation d'adapter sa législation nationale aux « standards » et « méthodes » entrés en vigueur, même s'il était auparavant hostile à l'adoption de l'annexe. S'ouvre alors un nouveau délai de soixante jours, dit « de notification des différences ». Au cours de ce second délai, un État peut saisir le conseil pour l'aviser des mesures différentes ou réserves qu'il introduit dans sa pratique faite de pouvoir adapter sa législation interne. Ces différences, toutefois, ne peuvent concerner que le territoire terrestre et la mer territoriale. Bien que le droit à la manifestation des différences puisse porter atteinte à la compétence réglementaire du conseil, les États usent rarement de cette faculté, à moins de pressions provenant des milieux professionnels, notamment les syndicats des pilotes de ligne.

C. L'association internationale des Transporteurs aériens (IATA)

L'IATA est une organisation non gouvernementale professionnelle, formée de la plupart des compagnies aériennes, de droit canadien et partageant le même immeuble que l'OACI. La différence de statut entre l'OACI et l'IATA n'interdit pas une étroite coopération entre ces deux organismes. Cette liaison est d'autant

plus indispensable que le statut national des entreprises de transport aérien confère à l'État du pavillon des pouvoirs importants de contrôle sinon de direction. Avant 1978, lors des conférences de trafic, les études et les initiatives relatives à la tarification relevaient de ses attributions. Mais la politique de déréglementation américaine, la fermeture du ciel américain aux compagnies étrangères, ainsi que la guerre des tarifs et l'hostilité des pays du tiers monde à l'égard d'une politique menaçant leurs compagnies aériennes, ont porté atteinte à l'autorité du rôle de l'IATA dans l'organisation de la concurrence et de la tarification.

L'IATA a pu servir de modèle à l'ATAF, Association des Transports aériens des pays francophones dont la fonction principale est de servir de cadre de concertation en vue d'une stratégie conjointe dans le monde de l'aviation civile internationale.

4. Répression des infractions commises contre les aéronefs civils

La répression des infractions commises contre les aéronefs civils représente le dernier volet des aspects de la sécurité de la navigation aérienne. Il s'agit de phénomènes d'apparition relativement récente et justifiés souvent par des motifs politiques. Ces infractions peuvent prendre la forme de déroutement d'avions, de captures d'aéronefs ou de commission d'actes de terrorisme. En plus du rappel de l'obligation de coopération pour la prévention et la répression des actes délictueux, les instruments conventionnels en vigueur consacrent d'une part l'adage traditionnel « *aut dedere aut judicare* » : extradier ou juger, et d'autre part l'option en faveur de l'un quelconque des quatre États concernés pour l'exercice du droit de juger : l'État national de l'auteur de l'infraction, l'État du pavillon de l'aéronef en cause, l'État de commission de l'acte délictueux ou enfin l'État qui a procédé à l'arrestation. L'État qui entend exercer le droit de juger est tenu de procéder effectivement à cet acte selon les exigences minimales de l'administration d'une bonne justice. Ces règles sont consacrées par la Convention de Tokyo de 1963 sur les attentats commis contre les aéronefs, complétée par les Conventions de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et de Montréal de 1971 contre le terrorisme.

Titre IV

L'espace extra-atmosphérique

L'espace extra-atmosphérique représente la catégorie d'étendue la plus récente à laquelle s'est intéressé le droit positif. Le lancement de Spoutnik I, le 4 octobre 1957, a ouvert une nouvelle ère dans l'ordre juridique de l'espace extra-atmosphérique. La délimitation physique et partant juridique de l'espace extra-atmosphérique par rapport aux limites horizontales de l'espace aérien a fait l'objet de controverses. Pour les tenants des critères géophysiques, le critère le plus simple serait l'altitude. Ainsi la ligne « Von Karman » est proposée, elle serait constituée par la limite extrême du déplacement aéro-dynamique, c'est-à-dire aux environs de 100 km au-dessus du niveau de la mer ; mais compte tenu de l'évolution technologique, cette limite ferait l'objet d'un recul permanent ; aussi a-t-on suggéré soit le point limite de l'effet de la gravitation terrestre, soit le point périgée des satellites artificiels. Par-delà les discussions d'ordre technique et scientifique, la limite physique n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle ne présente pas un intérêt juridique évident en ce qui concerne l'effectivité du régime juridique applicable aux engins et aux activités concernés. Aussi a-t-on préféré privilégier une approche fonctionnelle du droit applicable en fonction du domaine d'application ; dans ces conditions une meilleure adéquation entre la norme et les problèmes à résoudre peut être acquise plus facilement. En effet, l'espace extra-atmosphérique est le centre de plusieurs activités dont les principales sont les activités de navigation dans l'espace extra-atmosphérique et inter-stellaire et de télécommunication. On examinera successivement :

Section I : Le droit de l'espace extra-atmosphérique et des corps célestes

Section II : Le régime des télécommunications

SECTION I : LE DROIT DE L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHERIQUE ET DES CORPS CELESTES

L'espace extra-atmosphérique a fait l'objet de deux déclarations de l'Assemblée générale des Nations Unies : la première déclare le principe de la liberté de l'espace (résolution 1721 (XVI) du 20 novembre 1961) ; la seconde est constituée par la Déclaration des principes juridiques régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique (résolution 1962 (XVIII) du 13 décembre 1963). Acceptés par les premières

Puissances qui se sont lancées dans la navigation spatiale, ces deux textes ont guidé l'Assemblée générale pour l'adoption, le 19 décembre 1966, du traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, entré en vigueur le 10 octobre 1967. Cet instrument juridique a été complété par quatre autres conventions sur le sauvetage, le retour des astronautes et la restitution des objets (1968), la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux (1972) ; l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (1975) ; les activités sur la lune et les autres corps célestes (1979).

Le régime juridique de l'espace extra-atmosphérique est marqué par la solution de trois questions principales : le statut (1.), l'immatriculation des objets (2.) et le mécanisme de la coopération internationale (3.).

1. Le statut de l'espace extra-atmosphérique, la lune et les corps célestes

Le statut de l'espace extra-atmosphérique et des corps célestes qui s'y trouvent est caractérisé par le principe de la liberté, transposé directement du régime de la haute mer. Cette liberté implique une double dimension négative (A) et positive (B) avec des particularités pour le statut de la lune (C).

A. La dimension négative de la liberté de l'espace : la non-appropriation

Le droit positif reconnaît, de façon non équivoque, que l'espace et les corps célestes ne sont pas susceptibles d'appropriation privative. Il en résulte qu'aucun acte, ni aucune activité afférent à ces espaces ne peuvent créer un droit quelconque à leur auteur, ni constituer un titre de souveraineté. Mais la mise en oeuvre de ce principe paraît être source de problèmes compte tenu de la position géographique des États sur le globe. Il en était ainsi des satellites géostationnaires équatoriaux ou polaires. Ce sont des satellites géostationnaires qui tournent à la même vitesse que la terre et apparaissent comme stationnaires aux yeux d'un observateur situé à l'équateur. En effet, les coordonnées géographiques de certains États situés le long de l'équateur leur conféraient une situation privilégiée en leur offrant une « ressource naturelle rare » en matière de maîtrise des télécommunications par satellites, tandis que d'autres placés dans les aires de chute des satellites (*cf.* Madagascar) s'estimaient exposés à des risques graves et anormaux. En 1976, huit États situés le long de la ligne de l'équateur ont proclamé leur souveraineté sur l'orbite géostationnaire équatoriale (Brésil, Colombie, Congo, Équateur, Indonésie, Kenya, Ouganda et Zaïre) en contradiction avec le droit positif. Toutefois, l'Assemblée générale en 1983 s'est préoccupée de l'utilisation rationnelle et équitable de l'orbite géostationnaire qui est une ressource naturelle limitée qui risque d'être surchargée (résolution 30/80 du 15 décembre 1983).

B. La dimension positive de la liberté de l'espace : la liberté d'utilisation

La liberté d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique implique tout d'abord la liberté de l'initiative pour mener des activités spatiales. Aucune autorisation d'un État survolé ou sous-jacent ou d'une institution internationale n'est requise. En outre, cette liberté signifie la prohibition de toute discrimination. L'utilisation de l'espace extra-atmosphérique est reconnue à tous les États sans distinction et sur une base de stricte égalité.

Des limites à l'exercice de cette liberté ont toutefois été envisagées ; la conformité des activités spatiales au droit international y compris la Charte des Nations Unies ; l'utilisation pacifique de l'espace aux fins de maintenir la paix et la sécurité internationales avec interdiction de mise sur orbite d'engins porteurs d'arme nucléaire ou de destruction massive et, enfin, la finalisation des activités spatiales pour le bien ou l'intérêt de tous les pays sans distinction.

C. Le statut particulier de la Lune et des autres corps célestes

Les principes régissant l'espace sont aussi valables pour la lune et les autres corps célestes solides du système solaire. Échappent à cette définition les matières extra-terrestres qui atteignent la surface de la terre comme les météorites en chute. Mais c'est en matière de démilitarisation que le statut de la lune et des corps célestes se distingue du droit de l'espace interstellaire. En effet, l'interdiction des armements y est absolue et totale. L'établissement de bases, les essais et les manoeuvres militaires sont prohibés et la règle frappe aussi bien les armes nucléaires et de destruction massive que les armes dites classiques. Mais les activités mixtes, pacifiques mais non dénuées d'intérêt militaire, menées par des militaires, ne sont pas en soi interdites bien que sources d'ambiguïtés.

Par ailleurs, par transposition dans le domaine de l'espace, du principe du patrimoine commun de l'humanité, la lune et les autres corps célestes sont « l'apanage de l'humanité tout entière » et leurs ressources naturelles constituent le patrimoine commun de l'humanité. Il en résulte des obligations d'information et de coopération en matière de recherche scientifique et d'environnement, ainsi que l'ébauche d'un régime international pour l'exploitation. Mais l'idée d'affectation d'une partie des produits au profit des États et des peuples les plus démunis, inhérente au concept de patrimoine commun de l'humanité, explique, sans la justifier, l'hostilité des Puissances spatiales à l'accord du 18 décembre 1979 régissant les activités sur la lune et les autres corps célestes. Ainsi, contrairement aux ambitions de l'Assemblée générale, le droit de l'espace n'assure pas encore l'égalité des États.

2. L'immatriculation des objets spatiaux et la responsabilité

Par analogie avec les navires et les aéronefs, les engins spatiaux sont immatriculés par un État. La compétence d'un État pour assurer l'immatriculation des engins spatiaux fait l'objet d'un régime juridique particulier et l'exercice de cette compétence comme celui des activités spatiales est sanctionné par un régime spécial de responsabilité.

A. Régime juridique de l'immatriculation

Les engins spatiaux sont soumis à la formalité de l'immatriculation dont la responsabilité relève de la compétence de l'État lanceur. Les organisations internationales peuvent aussi jouir du droit de faire immatriculer des objets spatiaux. L'originalité du mécanisme tient au système du double registre. Un premier registre est tenu par l'État de lancement et un second par le Secrétaire général des Nations Unies. À l'examen, le double registre ne se situe pas au même niveau d'obligation juridique. L'immatriculation nationale découle directement de la pratique en matière de nationalité des navires et des aéronefs. En revanche, l'immatriculation auprès du Secrétariat général des Nations Unies est la consécration de la pratique de l'enregistrement volontaire, initialement observée par les Puissances spatiales. L'origine historique de l'enregistrement volontaire explique la disposition selon laquelle la déclaration d'enregistrement auprès des Nations Unies devait se faire le plus tôt possible.

B. Compétence et responsabilité de l'État d'immatriculation

L'immatriculation des engins spatiaux confère à l'État de lancement des compétences particulières dont l'exercice est sanctionné par la responsabilité internationale. Cet État exerce sur l'engin une compétence personnelle et continue de juridiction pendant toute l'opération de navigation spatiale : depuis le lancement jusqu'à la récupération de l'engin sans considération particulière du statut de l'espace touché ou survolé : espace interstellaire, corps célestes, terre. Une obligation de surveillance, sinon de direction des activités menées par les personnes tant publiques que privées dans le domaine spatial pèse ainsi sur les États concernés. Des mécanismes particuliers pour la restitution des objets lancés et atterrissant sur un espace, national ou international, de la terre ont été aménagés par les traités de 1967 et de 1979.

Le système international de responsabilité pour les activités spatiales est *sui generis*, en droit international, non seulement en raison de la dimension des risques encourus mais aussi du caractère spécifique des règles qui sont établies et distinctes du droit commun de la responsabilité internationale des États. La responsabilité peut être imputée à un État pour ses activités spatiales nationales et les activités spatiales menées à partir de son territoire. La responsabilité est absolue, fondée sur le risque en dehors de toute faute, pour les dommages causés à la surface de la terre ou sur les aéronefs en vol. En revanche la responsabilité pour faute peut être engagée pour les dommages causés ailleurs qu'à la surface de la terre à un autre objet spatial soit par la faute de l'État de lancement, soit par celle de toute personne dont ledit État doit répondre. Par ailleurs et à titre d'innovation en droit international, la responsabilité peut être solidaire entre l'État de lancement et l'État ayant mis son territoire ou ses installations à la disposition du premier. Toutes ces règles s'appliquent également pour les organisations internationales qui procèdent à des activités spatiales. La mise en oeuvre de ce mécanisme de responsabilité résulte de l'initiative de l'action de l'État victime du dommage, soit directement sur son territoire, soit par la personne d'un de ses résidents permanents. L'inapplication de la règle de l'épuisement préa-

lable des recours juridictionnels internes explique l'intervention de la Commission de règlement des demandes, véritable organe juridictionnel, statuant sur la base du droit international, de manière définitive avec l'assentiment des parties ; sinon elle peut proposer une recommandation qualifiée de sentence définitive.

3. Le mécanisme de coopération internationale

Dans le domaine de l'espace, la coopération internationale présente deux dimensions complémentaires : normative (A) et institutionnelle (B).

A. Règles de la coopération

Deux principes d'inégale importance régissent la coopération internationale spatiale. En premier lieu, l'obligation d'assistance des astronautes en détresse pèse sur tous les États parties au traité de 1967 et du traité spécial de 1968. Le caractère impératif de cette prescription se fonde sur l'idée selon laquelle les astronautes sont les envoyés de l'humanité tout entière, ils doivent alors pouvoir compter sur la solidarité internationale en cas de détresse. Sur la lune et les autres corps célestes, les États doivent prendre les dispositions nécessaires pour sauvegarder la vie et la santé de l'homme, tandis que les États parties au traité de 1968 ne peuvent refuser de répondre aux demandes d'information ou de restituer les corps ou objets tombant sur leur territoire. En second lieu, une obligation optative portant sur la communication des informations sur la conduite et la nature des activités menées dans l'espace est contractée par les Puissances spatiales. Dans la mesure, en effet, où la diffusion des informations ne peut s'effectuer automatiquement, l'État de lancement dispose d'un large pouvoir discrétionnaire pour apprécier l'opportunité de la publication des résultats, le régime de la liberté quasi absolue atténue la coopération internationale en matière de recherche et d'application de ses résultats.

B. Les institutions de la coopération internationale

Le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique de l'Assemblée générale des Nations Unies, avec un sous-comité juridique et un sous-comité scientifique et technique est, sur le plan universel, le principal organisme de coopération internationale. Il a une vocation essentiellement normative et s'intéresse aux applications pratiques de la technique spatiale, avec le souhait de favoriser l'utilisation rationnelle de l'espace et de ses ressources. Des groupes de travail peuvent être constitués pour l'examen de questions particulières. Mais c'est en matière de télécommunications que la coopération est la plus poussée (*cf.* Section II).

La coopération régionale est assurée grâce à des organisations régionales, plus nombreuses et plus actives. Elles se sont constituées principalement autour des systèmes de télécommunications : Intelsat (accords de Washington du 21 août 1964 réformés par un nouvel accord du 20 août 1971) et Interspoutnik (accord de Moscou du 15 novembre 1971), dominées respectivement par les USA et l'URSS.

L'Europe, de son côté, a paru atteindre le rythme de croisière de la coopération spatiale avec la constitution de l'Agence spatiale européenne (convention du 30 mai 1975) issue de la fusion du Centre européen de recherche spatiale (CERS – sigle anglais ELDO) et du Centre européen sur la construction de lanceurs d'engins spatiaux (CECLES – sigle anglais ELDO). Par la suite est née l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (EUMETSAT) (convention du 24 mai 1983). Dans le tiers monde, l'heure de la coopération internationale en matière spatiale n'a pas encore sonné, ces activités sont exclusivement nationales : le Brésil dispose de l'Institut de Recherches spatiales (INPE) et d'un Centre technique aérospatial (CTA) et l'Inde de l'Indian Space Research Organisation (ISRO) et d'une base de lancement, le SHAR Centre.

SECTION II : LE RÉGIME DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Les télécommunications définies comme « toute transmission, émission ou réception de signaux, écrits, images ou sons, concernant des nouvelles de toute nature par fil, par radio, signal ou tout autre moyen électro-magnétique » sont le domaine par excellence de la révolution technologique et économique ; en un laps de temps très court, voire en temps réel, tout message peut être acheminé en tout lieu du globe et même de l'espace. Les télécommunications par satellite représentent actuellement un produit culturel courant, objet de compétitions politiques et économiques très vives. Aussi y a-t-il lieu d'envisager le régime juridique des télécommunications dans un cadre unitaire en examinant successivement le régime traditionnel des télécommunications (1.) et le régime des télécommunications par satellites (2.).

1. Le régime traditionnel des télécommunications

Le régime traditionnel des télécommunications recouvre ce que l'appellation courante administrative désigne par les Postes et Télécommunications. Sur le plan international les relations entre les États en la matière ont fait l'objet de conventions distinctes qui ont permis l'institution de deux organisations distinctes : l'Union postale universelle (UPU), l'ancêtre même des organisations internationales intergouvernementales et l'Union internationale des Télécommunications (UIT).

L'Union postale universelle, instituée en 1978 après avoir succédé à l'Union générale des Postes (créée en 1863), est structurée comme les différentes institutions spécialisées avec un congrès postal universel siégeant tous les cinq ans, un conseil exécutif de quarante membres élus par le congrès, un directeur général et un conseil consultatif des études postales. Il a pour objectifs d'assurer, d'organiser et de perfectionner les services postaux ; de développer la collaboration postale internationale et d'apporter une assistance technique. L'UPU, comme système international, ne remet pas en cause les problèmes juridiques classiques, bien qu'elle comporte des particularités sur les arbitrages postaux, la révision des règlements d'exécution ; les nouvelles dispositions se substituent immédiatement aux régle-

mentations anciennes lorsque les modifications rendent celles-ci inapplicables même pour les États hostiles à la révision ; mais la mesure issue de la révision ne lie que les États parties au nouvel instrument.

L'allocation de fréquence, dans le spectre radio-électrique, représente, dans une certaine mesure, la réminiscence du régime traditionnel des télécommunications. Faute de répartition entre les différents États, l'anarchie se caractérisait par des troubles de l'émission et l'impossibilité de communiquer par la voie radio-électrique ou électromagnétique. Initialement, la répartition était établie sur la base des droits acquis. Mais, avec le développement du nombre des utilisateurs et le progrès technique, le régime de l'allocation des fréquences s'est orienté vers un assouplissement de la rigidité initiale tenant compte des besoins des pays et du souci d'équité dans le cadre d'un contrôle international. Le Comité international d'enregistrement des fréquences (IFRB), organe de l'UIT, est responsable de cette mission. Il enregistre la notification faite par un État d'une fréquence affectée à une émission, l'enregistrement confère le caractère définitif à l'acte y afférent lorsqu'il est établi que la fréquence utilisée « en attente » et demandée est conforme aux normes applicables et ne cause aucune interférence avec les autres fréquences déjà officiellement enregistrées. Grâce à une meilleure maîtrise technique de la précision des fréquences et une meilleure gestion des plages horaires d'utilisation, les créneaux disponibles se sont développés et une répartition plus équitable des fréquences mieux assurée.

2. Le régime juridique des télécommunications par satellite

Le positionnement des satellites géostationnaires de télécommunication dans l'orbite équatoriale a révolutionné le monde des communications dans les relations internationales contemporaines. Sur le plan juridique, les télécommunications par satellite amènent les États et la communauté internationale à redéfinir des concepts aussi importants que le monopole national de l'émission et de la réception des télécommunications internationales, la compétence nationale résultant de l'exclusivité de la compétence territoriale à l'intérieur des frontières. En pratique, les télécommunications internationales par satellite soulèvent des problèmes particuliers liés à la télécommunication directe par satellite (A), la télédétection (B) et la liberté de l'information (C).

A. La télécommunication directe par satellites

Il s'agit de la possibilité pour un récepteur particulier de recevoir directement par satellite toutes les émissions radiodiffusées, télévisées, par téléphone, télex ou télécopie. Sur le plan technique et juridique, il s'agit de communications qui ne nécessitent pas la médiation de stations-relais au sol dont les statuts font l'objet d'accords internationaux, aussi y retrouve-t-on les règles applicables en matière d'allocation de fréquences. Mais ce type de télécommunication pose des problèmes politiques quasi insurmontables, dans la mesure où le caractère nécessaire de l'accord préalable de l'État récepteur, consacré par la résolution portant sur « les principes régissant l'utilisation par les États de satellites artificiels de la terre aux fins de la télévision

directe internationale » (résolution 37/92 du 10 décembre 1982) a été contesté par les États occidentaux, principaux producteurs d'émission, au nom de la liberté et du droit d'accès à l'émission ; cette question a été parfois considérée comme sans objet : la seule condition requise étant la possession d'une antenne parabolique. Le problème reste encore en suspens.

B. La télédétection par satellite

La télédétection constitue la principale innovation liée aux activités spatiales, dans la mesure où elle permet l'observation par les satellites artificiels des phénomènes géophysiques, des activités humaines et aussi le recensement statistique des personnes, des biens et des ressources naturelles. En un mot, la télédétection permet, au sens exact du terme, le télé-espionnage. En raison de la libre utilisation de l'espace inter-stellaire, le problème de l'accord entre l'État observateur et l'État observé ne saurait être formulé en termes de droit, aussi les dispositions relatives à la télédétection ne traitent-elles pas du droit d'exercer cette activité, ce droit n'a été ni reconnu ni exclu. En revanche, le problème de l'accès aux informations recueillies apparaît plus important ; il s'agit de la désignation des parties susceptibles de bénéficier des résultats de la télédétection. La règle d'une diffusion générale, aussi généreuse soit-elle, se heurte à un principe non moins essentiel des relations juridiques internationales : la souveraineté permanente des États sur leurs ressources naturelles. Ce conflit d'intérêts explique les lenteurs observées pour la mise en forme définitive de la coopération internationale en la matière. La problématique juridique se situe, pour le moment, au niveau de la formulation de principes relatifs à la télédétection spatiale : interdiction de l'exploitation des résultats au détriment politique et économique de l'État observé ; conformité des activités du droit international, y compris la Charte des Nations Unies et les traités concernant l'espace ; développement de la coopération internationale : multiplication des occasions de participation, multiplication des stations de réception et d'archivage ; constitution du secrétariat général des Nations Unies en centre de ressources ; accès sans discrimination aux informations traitées.

C. La liberté de l'information

Par-delà les dispositions techniques et juridiques nouvelles liées au développement des activités spatiales, le problème fondamental reste celui de la liberté de l'information, sur le plan international, avec quelques-uns de ses corollaires tels que la puissance impériale des médias des pays technologiquement équipés, le droit à la différence et à l'identité culturelle. Face à cette menace, dès 1972, les délégués gouvernementaux ont réaffirmé leur attachement au strict respect des droits souverains des États. Mais on ne saurait oublier la crise provoquée à l'Unesco par la poursuite des débats sur le nouvel ordre mondial de l'information et de la communication (NOMIC), polémiques portant sur la libre circulation des informations et l'engagement partisan et/ou idéologique des organes de presse ou des mass média : une épreuve de vérité pour la coopération internationale dans l'examen des relations entre le droit et les rapports de puissance.