Revue de Droit Maritime

de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Édito

« L'océan fait peur par la même où il attire, pris dans une ambivalence permanente »¹.

Cette ambivalence selon laquelle la mer constitue à la fois un réservoir de dangers et une manne pour l'Homme du fait des ressources que l'on y trouve n'est pas la seule.

Conséquence de la première, cette autre ambivalence est celle du comportement des Hommes...

Alliés, ces derniers coopèrent, et il est essentiel que les Hommes se rendent compte de la nécessité de coopérer face aux dangers.

Partenaires et concurrents, les Hommes sont en mer entre **partage et business**.

Ennemis, les Hommes se guettent. La mer est une véritable source de **conflits entre Etats**.

Coopération, partage et rivalité sont donc au cœur de ce quatrième numéro.

¹ Isabelle Autissier, « La mer, vecteur de l'imaginaire », Revue internationale et stratégique, n°95, 2014/3

Sommaire

L'élévation du niveau de la mer, les réfugiés climatiques et la nécessité de la coopération internationale Esra Atici et Metehan Motugan p.4

La thalassocratie criminelle met-elle en risque la maritimisation actuelle ? Florian Manet p.11

Le transport maritime et le droit de la concurrence de l'Union Européenne : des conférences aux alliances Solenn Piton p.25

La pêche : activité économique aux enjeux pluriels remettant en cause le partage des océans entre les Etats Elise Leroux p.30

Rivalités en mers de Chine et droit de la mer Solenn Piton p.38

Land powers, maritime powers and Black Sea rivalry Pierre Chabal p.47





L'élévation du niveau de la mer, les réfugiés climatiques et la nécessité de la coopération internationale¹

Depuis ces dernières années, il est possible d'observer, au sein de la communauté internationale, une prise de conscience concernant le changement climatique. Cette prise de conscience constitue un réel enjeu dans de nombreux domaines et par conséquent, les nouvelles questions et problèmes surgissent aux niveaux scientifique, diplomatique, mais aussi juridique.

L'élévation du niveau de la mer est une des conséquences du réchauffement climatique et cette conséquence fait naitre la question du statut des populations qui font face à ce problème. Nous allons traiter l'une des principales conséquences du réchauffement climatique, le cas des « réfugiés climatiques ». Il est important de savoir le statut et la protection juridique de ces populations sous le régime du droit international.

Il faut donc d'abord étudier la relation entre le réchauffement climatique et l'élévation du niveau de la mer. Puis, il faut analyser le statut juridique des « réfugiés climatiques » en droit international et enfin il faut questionner les possibles solutions pour la reconnaissance et la protection des « réfugiés climatiques ». En effet, il serait irréaliste de vouloir penser à une solution quelconque sans une coopération au niveau international. Il s'agit d'un problème qui résulte du rapport de l'Homme à la nature et de ce fait c'est le problème de toute l'Humanité. Une solidarité internationale est primordiale pour faire face à cette question.

I-Le réchauffement climatique et l'élévation du niveau de la mer

Selon un rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), les effets du réchauffement climatique vont affecter la planète entière. Cela va rendre impossible à vivre certaines régions du monde et par conséquent, les populations seront obligées de se déplacer². En outre, selon les estimations du Haut-Commissaire adjoint de l'Agence des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), près de près de 250 millions de personnes seront amenées à se déplacer au milieu de ce siècle à cause des changements climatiques³.

Une des principales conséquences du réchauffement climatique est aujourd'hui le problème de l'élévation du niveau de la mer en raison de la fonte glacière et l'augmentation de la dilatation thermique⁴. Selon les évaluations, le niveau de la mer augmente de 2 millimètres par an, mais le GIEC estime une élévation du niveau de la mer en 2100, qui pourrait aller de 30 cm à 98 cm⁵. Cette élévation

4

¹ Cet article a été écrit d'après le sujet d'exposé des auteurs, fait dans le cadre du cours Actualités juridiques maritimes dispensé au cours de l'année.

² V. BEAUME, « COP24, Pacte Migratoire : Quelles justice pour les déplacé.e.s climatiques ? », 27 mars 2019.

³ C. COURNIL, « Les 'réfugiés environnementaux' : enjeux et questionnements autour d'une catégorie émergente », Migrations Société, 2010/2 N° 128, p. 67; C. COURNIL, « Les défis du droit international pour protéger les 'réfugiés climatiques' : réflexions sur les pistes actuellement proposées », Changements climatiques et défis du droit, C. Cournil et C. Colard-Fabregoule (sous la direction de), Bruylant, 2010, p. 345.

⁴ Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p. 3.

⁵ *Ibid.*, p. 11.

va affecter environ 70% des littoraux du monde selon les projections⁶. Les populations de plus de quarante-deux États insulaires et de nombreux autres États ayant tout simplement un littoral sont menacées par l'élévation du niveau de la mer⁷. Selon une étude publiée dans la revue Nature Conservation en septembre 2013, il est ainsi estimé que « des dizaines d'iles françaises seraient menacées d'ici 2100. En effet, si le niveau des mers monte d'un mètre en 2100, 6% des iles françaises disparaitront, et s'il monte de trois mètres, cette proportion sera de 12 % »⁸.

Les populations des États insulaires et des îles ne sont pas seulement menacées par la submersion du territoire mais aussi par des diverses conséquences de l'élévation du niveau de la mer et du réchauffement climatique⁹. Ces conséquences consistent en des inondations, l'augmentation de la fréquence et de la violence des cyclones, l'érosion, la modification du littoral, la perturbation des écosystèmes qui provoquent la perte de la productivité agricole et les ressources économiques de ces populations mais aussi la salinisation des sols et les pénuries de nourriture¹⁰. Ainsi, le réchauffement climatique risque de provoquer la perte des récifs coralliens qui sont considérés comme essentiels pour les écosystèmes marins mais aussi pour les économies des États insulaires¹¹. Toutes ces conséquences peuvent aussi toucher les Etats littoraux en général.

Les États insulaires comme les Maldives, des iles Marshall, le Kiribati, le Tuvalu, les iles Samoa, le Vanuatu ont des altitudes de moins de deux mètres et font face à l'élévation du niveau de la mer¹². L'exemple le plus connu au niveau international est le cas du Tuvalu qui est situé à la hauteur maximale de 3 mètres au-dessus du niveau de la mer avec une densité très forte de la population et avec des ressources très faibles, un État qui risque d'être le premier État à disparaitre en raison de la submersion du territoire par la mer¹³.

Le risque de la submersion du territoire fait naitre la question du déplacement de ces populations aux autres États mais il y a aussi le cas des déplacements intérieurs dans le même État comme l'exemple du Vanuatu mentionné dans le rapport du Ban Ki-moon, l'ancien Secrétaire général des nations Unies : « parmi les exemples récents de transplantation à l'intérieur d'un même pays, [...] le cas de l'établissement humain de Lateau, dans la province septentrionale de Torba, à Vanuatu, qui a dû être transplanté en raison de l'élévation du niveau de la mer »¹⁴.

L'élévation du niveau de la mer constitue et constituera donc un élément majeur pour le déplacement des populations à l'intérieur des États mais aussi entre les différents États et le statut juridique de ces populations constitue aujourd'hui une question importante en droit international.

¹⁰ Ibid.; S. BERGEVIN, « Analyse des différents instruments juridiques et des ordres institutionnels relatifs aux migrations environnementales : portées et limites », Mémoire, Université de Sherbrooke, Juin 2019, p. 10.

⁶ S. BERGEVIN, « Analyse des différents instruments juridiques et des ordres institutionnels relatifs aux migrations environnementales : portées et limites », Mémoire, Université de Sherbrooke, Juin 2019, pp. 11-12.

⁷ Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p. 13.

⁸ *Ibid.*, p. 13.

⁹ Ibid.

¹¹ S. BERGEVIN, « Analyse des différents instruments juridiques et des ordres institutionnels relatifs aux migrations environnementales : portées et limites », Mémoire, Université de Sherbrooke, Juin 2019, p. 8.

¹² Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p. 13.

¹³ L. VERHAEGHE, « Quels droits pour les réfugiés environnementaux qui perdront leur État? Le cas de Tuvalu », Revue Asylon(s), N° 6, novembre 2008.

¹⁴ Secrétaire général des Nations unies, 11 septembre 2009, « *Rapport sur Les changements climatiques et leurs répercussions éventuelles sur la sécurité* », A/64/350,. 57 ; Voir A. MOINE, « *Les implications des migrations climatiques sur la souveraineté des États* », [Vertig0] La revue électronique en sciences de l'environnement, 18 (1), p. 5.

II – Le statut juridique des populations nommées comme « réfugiés climatiques » en droit international

Pour chercher un statut juridique aux populations qui sont aujourd'hui qualifiées par nombreux par le terme de « réfugiés climatiques », il est utile de commencer par une étude de la définition de ce terme en droit international.

D'abord, il faut noter que le terme de « réfugiés climatiques » est assez difficile à définir, il est même possible de parler d'une lacune juridique en droit international pour la définition de ce terme 15. C'était en 1985 que le terme de « réfugiés climatiques » a été utilisé pour la première fois dans un rapport du professeur Essam El-Hinnawi préparé pour le Programme des Nations-Unies pour l'environnement (PNUE) et qui est défini comme « ceux qui sont forcés de quitter leur lieu de vie temporairement ou de façon permanente à cause d'une rupture environnementale (d'origine naturelle ou humaine) qui a mis en péril leur existence ou sérieusement affecté leurs conditions de vie » 16.

En effet il n'y a pas une définition juridique car le terme « réfugiés climatiques » n'est pas utilisé dans les conventions internationales et en conséquence, on ne trouve pas une reconnaissance juridique concrète de ces personnes à l'échelle internationale, une lacune qui fait échec aux recherches de solutions politiques et juridiques 17.

La convention de Genève de 1951 relative au statut des réfugiés, qui définit le terme de réfugié, ne fait pas référence au changement climatique ¹⁸. Selon les dispositions de cette convention, un réfugié est une personne « craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays »¹⁹. Dans cette définition, les changements climatiques ou les catastrophes naturelles ne sont pas mentionnés²⁰. Une personne qui a été contraint de se déplacer pour ces raisons n'a donc pas le statut du «réfugié» en droit international, notamment en raison du défaut de la persécution comme inscrit à l'article 1^{er} de la Convention²¹ et cette non-reconnaissance a été ainsi confirmée par une décision historique de la Cour Suprême de Nouvelle-Zélande, décision de Ionae Teitiota en 2015²². Par conséquent, l'utilisation du terme de « réfugiés climatiques » est aujourd'hui considérée comme un abus de langage par les nombreux chercheurs et experts qui évitent d'utiliser ce terme²³.

¹⁵ S. BERGEVIN, « Analyse des différents instruments juridiques et des ordres institutionnels relatifs aux migrations environnementales : portées et limites », Mémoire, Université de Sherbrooke, Juin 2019, p. 21 ; M. PRIEUR, « L'urgence d'un statut des déplacés environnementaux en droit international », Le statut des déplacés France Forum 2018, 25 mai 2018.

¹⁶ El Hinnawi Essam, « Environmental refugees », 1985, PNUE ; voir aussi C. COURNIL, « Les défis du droit international pour protéger les 'réfugiés climatiques' : réflexions sur les pistes actuellement proposées », Changements climatiques et défis du droit, C. Cournil et C. Colard-Fabregoule (sous la direction de), Bruylant, 2010, p. 346.

¹⁷ C. COURNIL, « Les 'réfugiés environnementaux' : enjeux et questionnements autour d'une catégorie émergente », Migrations Société, 2010/2 N° 128, p. 68 ; A. BAILLAT, « De Marrakech à Katowice, ou en est-on de la reconnaissance des migrations climatiques ? », Interview - IRIS France, 20 décembre 2018.

¹⁸ M-C. VERDIER-JOUCLAS, « *Un statut juridique pour les 'réfugiés climatiques'* », Rapport Conseil de l'Europe Doc. 14955, 27 août 2019, p. 19.

¹⁹ Article 1 de la Convention de Genève relative au statut des refugies, signée à Genève le 28 juillet 1951.

²⁰ L. VERHAEGHE, « Quels droits pour les réfugiés environnementaux qui perdront leur État? Le cas de Tuvalu », Revue Asylon(s), N° 6, novembre 2008 ; J. JOUSSEMET, « Les réfugiés climatiques n'existent pas (en droit international) », OBS Rues 89, publié le 24 janvier 2017.

²¹ E.M. GNING, « France – Cop21 : les réfugiés et déplacés climatiques, une problématique mondiale qui doit être prise en charge ! », Village de Justice, 3 décembre 2015.

 $^{^{22}}$ Cour suprême de Nouvelle-Zélande, « Ioane Teitota c. The Chief Executive of the Ministry of Business, Innovation and Employment », [2015] NZCS 107/2015, 20 juin 2015; V. BEAUME, « COP24, Pacte Migratoire : Quelles justice pour les déplacé.e.s climatiques ? », 27 mars 2019.

²³ A. YEH, « 7 idées reçues sur les migrations climatiques », Actualités - France Culture, 14 décembre 2018.

Il faut aussi noter que les déplacement internes des populations dans un État, en raison de l'élévation du niveau de la mer, constituent aujourd'hui la majorité des cas comme l'exemple du cas des habitants des Iles Carteret, îles de l'État de Papouasie-Nouvelle-Guinée ou l'exemple précité du Vanuatu qui doivent évacuer leur zone d'habitat²⁴. Par défaut du franchissement d'une frontière internationale, ces personnes ne sont pas qualifiées comme « réfugiés » car elles se sont déplacées au sein de leur pays et elles sont dénommées comme « personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays » (PDIPP) depuis l'adoption des Principes directeurs relatifs au déplacement de personnes à l'intérieur de leur propre pays en 1998²⁵.

Alors, il est possible se demander s'il est possible d'utiliser le terme « migrants climatiques » ou « apatrides climatiques » pour les populations qui déplacent en raison de l'élévation du niveau de la mer comme demandé par Christel Cournil, professeure de droit public ²⁶.

Il est souvent considéré comme impossible d'utiliser le terme « migrant » car cela implique « un certain degré de liberté, une prise de décision dans le départ, la durée et la destination de la migration » comme expliqué par Marie Leroy, experte climat de l'ONG CARE France²⁷ et il faut admettre que ce n'est pas le cas pour ces populations.

Pour l'utilisation du terme « apatride climatique », il faut imaginer la situation de la submersion du territoire par l'élévation du niveau de l'eau comme indiqué par le Secrétaire général des Nations unies : « Nombre d'États insulaires [...] risquent d'être complètement submergés, perspective qui s'accompagne d'une autre menace : l'apatridie de leur population »²⁸. Comme le territoire constitue un des éléments essentiels de la souveraineté étatique, l'absence du territoire conduit à la disparition de l'État et selon nombreux experts, la submersion des États insulaires ferait perdre leur statut d'État et en conséquence, leurs populations seront considérées comme apatrides dans d'autres États²⁹. Néanmoins, il faut noter qu'en droit international, la disparition d'un territoire étatique habitable n'a pas été concrètement analysée et en conséquence il y a plusieurs réponses juridiques à ce problème comme le cas de la disparition de l'État, la survivance de l'État sans territoire ou l'attribution d'un nouveau territoire par la communauté internationale à cet État³⁰.

Aujourd'hui, il faut noter que nombreux experts privilégient le terme « déplacés environnementaux » en raison de l'idée d'abandon forcé et comme il couvre, dans sa définition, les personnes qui franchissent une frontière internationale ou qui se déplacent dans le même pays en raison des changements climatiques³¹.

Les dangers de l'élévation du niveau de la mer et la submersion des territoires sont imminents et la protection juridique, par la reconnaissance d'un statut, est minime voire inexistant, il est donc nécessaire de mettre en œuvre des instruments juridiques suffisamment complets pour remédier à ce problème. On peut citer effectivement quelques instruments juridiques relatifs à ce sujet comme l'Accord de Paris, adopté le 12 décembre 2015, Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières et la Convention de Genève précitée. Néanmoins, il n'y pas d'instrument juridique

²⁴ A. MOINE, « Les implications des migrations climatiques sur la souveraineté des États », [Vertig0] La revue électronique en sciences de l'environnement, 18 (1), p. 13.

²⁵ C. COURNIL, « Les défis du droit international pour protéger les 'réfugiés climatiques' : réflexions sur les pistes actuellement proposées », Changements climatiques et défis du droit, C. Cournil et C. Colard-Fabregoule (sous la direction de), Bruylant, 2010, p. 349.

²⁶ *Ibid.*, p. 346.

²⁷ A. YEH, « 7 idées reçues sur les migrations climatiques », Actualités - France Culture, 14 décembre 2018.

²⁸ A. MOINE, « Les implications des migrations climatiques sur la souveraineté des États », [Vertig0] La revue électronique en sciences de l'environnement, 18 (1), p. 8.

²⁹ *Ibid*.

³⁰ *Ibid.*, pp. 8-9.

³¹ M. PRIEUR, « *L'urgence d'un statut des déplacés environnementaux en droit international* », Le statut des déplacés France Forum 2018, 25 mai 2018 ; M-C. VERDIER-JOUCLAS, « *Un statut juridique pour les 'réfugiés climatiques'* », Rapport Conseil de l'Europe Doc. 14955, 27 août 2019, p. 19.

suffisamment opérationnel pour traiter de ces questions et qui donne un statut juridique pour la protection de ces populations³².

Pour mieux comprendre ce manque de statut juridique et la protection pour les populations qui sont exposées à l'élévation du niveau de la mer, il est intéressant d'étudier un avis historique du Comité des droits de l'Homme de l'ONU qui aurait pu reconnaître le statut de «réfugié climatique »33. En l'espèce il s'agissait Monsieur Teitiota, un citoyen du Kiribati et pêcheur-agriculteur, qui a demandé asile aux autorités de la Nouvelle- Zélande soutenant que l'élévation du niveau de la mer rendait la vie dangereuse sur l'atoll de Tarawa de l'archipel des Kiribati. Il est nécessaire de souligner que les archipels de l'île Kiribati comptent parmi les endroits les plus exposés aux effets de l'élévation du niveau de la mer l'île pourrait même disparaître en 2050 selon une estimation du GIEC 6. Monsieur Teitiota a estimé que la raréfaction des ressources dans l'archipel et les inondations pourraient rendre la vie impossible dans les dix à quinze prochaines années 37.

En 2015, la Cour suprême de Nouvelle-Zélande a rejeté la demande d'asile Monsieur Teitiota et l'ont renvoyé à Kiribati avec sa famille en suivant la décision de la cour de Wellington qui avait rejeté sa demande en 2010 au motif que la vie de M. Teitiota n'était pas directement menacée par le changement climatique³⁸. Face à cette décision, M. Teitiota s'est tourné vers le Comité des droits de l'Homme pour demander un arbitrage³⁹ en estimant que la Nouvelle-Zélande a violé son droit à la vie prévu à l'article 6 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques⁴⁰.

Dans son avis du 24 janvier 2020, le Comité des droits de l'Homme a observé que la situation de M. Teitiota n'a pas le caractère d'un danger imminent ou d'une atteinte réelle à ses droits fondamentaux et le Comité a donc confirmé le refus de la demande d'asile de la Cour suprême de Nouvelle-Zélande⁴¹. Néanmoins, le Comité a ajouté que les personnes échappant aux effets du réchauffement climatique produits dans leur pays d'origine, ne devraient pas être renvoyées dans leur pays d'origine en cas d'une menace à leurs droits fondamentaux⁴². Cet avis est donc considéré comme un pas en avant pour la reconnaissance du droit d'asile pour les « réfugiés climatiques »⁴³ et comme reconnu par le professeur Yuval Shany, le vice-président du Comité, « il était important que le Comité identifie les critères pour statuer sur les futurs cas et la possibilité de reconnaitre les demandes d'asile pour les 'réfugiés climatiques' »⁴⁴.

L'avis du Comité des droits de l'homme permet de montrer que le statut des « réfugiés climatiques »

³² O. BLOCH, « *Le droit, une arme au service de l'environnement* », publié le 28 novembre 2018.

³³ M. BOURREAU, « L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques » publié le 28 janvier 2020 ; UNHCR, « La décision du Comité des droits de l'homme des Nations Unies sur le changement climatique est un signal fort, selon le HCR », 24 janvier 2020.

³⁴ A. BÉLIER, « *Le droit à la vie des refugies climatiques reconnu* », Ouest-France, publié le 25 janvier 2020 ; C. MALAFOSSE, D. ZIPOLI, « *Réfugiés climatiques : une décision historique du Comité des droits de l'homme de l'ONU* », 11 février 2020.

³⁵ Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p.10.

³⁶ C. MALAFOSSE, D. ZIPOLI, « *Réfugiés climatiques : une décision historique du Comité des droits de l'homme de l'ONU* », 11 février 2020 ; M. BOURREAU, « *L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques* » publié le 28 janvier 2020.

³⁷ *Ibid*.

³⁸ Cour suprême de Nouvelle-Zélande, « *Ioane Teitota c. The Chief Executive of the Ministry of Business, Innovation and Employment* », [2015] NZCS 107/2015, 20 juin 2015; C. MALAFOSSE, D. ZIPOLI, « *Réfugiés climatiques* : une décision historique du Comité des droits de l'homme de l'ONU », 11 février 2020; M. BOURREAU, « L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques » publié le 28 janvier 2020.

³⁹ M. BOURREAU, « L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques » publié le 28 janvier 2020.

⁴⁰ C. MALAFOSSE, D. ZIPOLI, « Réfugiés climatiques : une décision historique du Comité des droits de l'homme de l'ONU », 11 février 2020.

⁴¹ *Ibid*.

⁴² Ibid., M. BOURREAU, « L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques » publié le 28 janvier 2020.

⁴³ M. BOURREAU, « L'ONU ouvre une brèche pour la reconnaissance des réfugiés climatiques » publié le 28 janvier 2020.

⁴⁴ *Ibid*.

face au réchauffement climatique et l'élévation du niveau de la mer, est toujours étudié selon les critères du danger imminent ou de l'atteinte réelle aux droits fondamentaux donc dans la perspective des droits de l'homme. Néanmoins, il est nécessaire d'admettre qu'une menace au droit de vie de ces populations sera plus présent dans les prochaines années avec l'élévation rapide du niveau de la mer en raison du réchauffement climatique et il serait nécessaire pour les autorités nationales et internationales de prendre des mesures concrètes et de créer un statut et une protection pour les « réfugiés climatiques ».

III - Quel avenir pour le statut juridique et la protection des « réfugiés climatiques » ?

Il faut noter que certains pays ont commencé à intégrer des dispositions dans leur ordre juridique interne qui peuvent être utilisées pour le cas des « réfugiés climatiques » comme par exemple l'Australie et la Nouvelle-Zélande⁴⁵. Il est possible notamment de citer l'exemple de la Nouvelle-Zélande qui a longtemps débattu sur la création d'une catégorie de visas spécifiques pour « les personnes fuyant la montée du niveau des océans » et qui a finalement conclu en 2001 un accord nommé « Pacific Access Category » avec les gouvernements de Tuvalu, de Fidji, des iles Kiribati et de Tonga⁴⁶. Même si cet accord n'accorde pas une catégorie de visas spécifiques pour les « réfugiés climatiques » comme souhaité pendant les discussions, il prévoit spécifiquement des visas pour les migrants économiques, ce qui peut être un facteur important pour les demandeurs de ces visas parmi les populations des États contractants de cet Accord⁴⁷ car le réchauffement climatique a des impacts sur l'économie de ces îles.

Une autre solution peut consister en l'allocation internationale de terres inhabitées avec un esprit de solidarité et coopération internationale pour que les États donnent une partie de leur territoire pour l'installation des « réfugiés climatiques » sur leur territoire⁴⁸. L'acquisition des terres peut être aussi une solution comme l'exemple du Kiribati qui a acquis des terres sur une île des Fidji en 2014⁴⁹.

Néanmoins, ces solutions ne permettent pas d'accorder un statut juridique et une protection aux « réfugiés climatiques » à l'échelle internationale. Comme indiqué par le Secrétaire général des Nations unies, il faut envisager plutôt des accords multilatéraux internationaux qui déterminent « sur quelle base juridique, les populations touchées pourraient être autorisées à se déplacer, ainsi que leur statut »⁵⁰.

Dans cette perspective, il est possible d'envisager la modification de l'article 1^{er} de la Convention de Genève ou l'ajout d'un protocole additionnel pour intégrer les changements climatiques et les catastrophes naturelles parmi les conditions citées dans la Convention de Genève pour une reconnaissance de statut de « réfugié »⁵¹. Néanmoins, la modification de cette Convention pourrait être difficile comme nombreux États non-insulaires pourraient rejeter une telle modification qui pourrait constituer une menace à leur sécurité face à des afflux massifs des populations ⁵². Il faut aussi noter que la majorité de déplacements des populations sont effectués à l'intérieur du pays d'origine et la modification de la Convention de Genève n'accorde pas à ces populations un statut ou une

⁴⁵ A. MOINE, « Les implications des migrations climatiques sur la souveraineté des États », [Vertig0] La revue électronique en sciences de l'environnement, 18 (1), p. 13 ; Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p. 41.

⁴⁶ A. MOINE, « Les implications des migrations climatiques sur la souveraineté des États », [Vertig0] La revue électronique en sciences de l'environnement, 18 (1), p.13.

⁴⁷ *Ibid*.

⁴⁸ *Ibid.*, pp. 9-10.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 14.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 9

⁵¹ Z. GUELDRE, « La submersion d'un territoire et la migration définitive d'une population : la création d'un statut de réfugié climatique ? », Mémoire, Université de Liège 2017-2018, p. 35. ⁵² Ibid.

protection juridique⁵³.

Il est aussi possible d'envisager la création d'une nouvelle convention internationale qui donne un statut juridique aux « réfugiés climatiques » en définissant les obligations des États contractants et en créant une nouvelle instance internationale qui contrôle le respect aux dispositions de la convention par les États contractants⁵⁴. Mais l'établissement d'une telle convention nécessite une action et une coopération internationale qui ne sont pas encore présentes parmi les acteurs de la communauté internationale.

Conclusion

Aujourd'hui, les « réfugiés climatiques » n'ont même pas le statut de réfugié et il n'existe pas un statut ou une protection juridique pour ces populations en droit international. Les travaux législatifs par certains États ou les accords régionaux ou bilatéraux peuvent être utiles pour la création d'un tel statut mais il faut noter que l'élévation du niveau de la mer est un problème international, un problème qui doit être résolu en coopération avec tous les membres de la communauté internationale. Les États doivent passer au-delà des intérêts de chacun, un esprit de solidarité est nécessaire pour résoudre ce problème et pour faire face à la réalité.

Selon certains, et comme nous démontre le cas de M. Teitiota « le temps d'agir, et d'agir ensemble... c'était déjà hier »⁵⁵. La réalité est devant nos yeux et elle se montre cruciale. Nous ne pouvons désormais ignorer ce problème. Par conséquent, le besoin d'une coopération internationale est toujours présent et primordiale pour réduire les effets du réchauffement climatique ainsi que pour donner une protection juridique aux populations qui sont menacés par l'élévation du niveau de la mer et par les autres effets du réchauffement climatique. Cette coopération internationale doit s'incarner, en toute urgence, dans une convention internationale qui accorde un statut et une protection juridique à ces populations en droit international. Il est maintenant temps d'agir ensemble!

Esra ATICI
Metehan MOTUGAN

Etudiants du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Université du Havre

⁵³ *Ibid*.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 36.

⁵⁵ C. MALAFOSSE, D. ZIPOLI, « Réfugiés climatiques : une décision historique du Comité des droits de l'homme de l'ONU », 11 février 2020.

La thalassocratie criminelle¹ met-elle en risque la maritimisation actuelle?

La mer est miroir de puissance. Qu'elle soit vecteur, rente ou loisir². De fait, elle est l'espace privilégié de compétitions, de coopérations mais aussi de rivalités entre acteurs étatiques ou non.

La conflictualité maritime a, historiquement, été l'apanage d'une tradition militaire où s'imposaient les grandes puissances. Toutefois, l'actualité démontre l'irruption sur la scène maritime internationale d'un acteur infra-étatique qui s'immisce dans les interstices d'une maritimisation irréfragable : la criminalité organisée ou thalassocratie criminelle quand elle agit en mer. Narcotrafic international, trafic de migrants, pêche illégale, pollution maritime, trafic de biens volés, culturels ou contrefaits, contrebande d'hydrocarbures ainsi se concrétisent certaines de ses manifestations majeures.

De fait, en dépit d'une apparente « maritimisation heureuse », les espaces océaniques sont le théâtre de rivalités ou de confrontations, parfois dissimulées, souvent violentes mais impactant toujours l'ordre public socio-économique de civilisations déterminées par le fait maritime. Sans ignorer que ces tensions peuvent déboucher *in fine* sur des conflits interétatiques.

Appréhendons, donc, cette zone grise dans laquelle évoluent des opérateurs illicites toujours plus puissants. Considérons, pour une fois, ces étendues avec une approche renouvelée offerte par la criminologie. Rarement convoqué à cette fin, ce regard interdisciplinaire qui tend à analyser les manifestations de l'action criminelle, souligne, avant tout, le caractère stratégique d'un espace recouvrant 70 % du globe. Ce «royaume d'Archimède³ » unit les continents les uns aux autres, transformant notre planète en un vaste village où tout circule, hommes, marchandises, comme données... Du fait de la mondialisation, il valorise les ressources naturelles ou produits transformés. Par ses multiples richesses disponibles ou enfouies, il offre prospérité à ceux qui tentent l'aventure de l'exploitation des ressources halieutiques, énergétiques,... ou encore à ceux qui prennent la mer. La globalisation économique contemporaine repose sur la maritimisation des échanges de quelle que nature que cela soit, physiques comme immatériels. Le capitalisme criminel, cette économie globalisée du crime, n'échappe pas à la règle. Il a, très tôt, identifié les perspectives extraordinaires offertes par ces connexions commerciales empruntant le flux maritime ou par les richesses dissimulées dans les océans.

Étudier les rivalités ou la conflictualité prenant pour cadre les océans, c'est aussi interroger le concept de puissance. Peut-il être considéré comme puissance une organisation étatique ou infraétatique qui ne s'affirme sur les espaces océaniques ? Une puissance peut-elle exister sans agir en ou par la mer ?

Certes, le droit de la mer s'est construit progressivement par l'ambition d'États afin de prévenir et de régler les différends survenant en mer (I), sans anticiper les perturbations exercées par cette menace croissante dénommée « criminalité organisée » (II). Enfin, une mobilisation internationale s'impose urgemment pour sécuriser une maritimisation irréfragable (III).

¹ Florian MANET, *Le crime en bleu, essai de thalassopolitique*, Nuvis, 2018

² Yan GIRON, *Précis de la puissance maritime*, RL édition, 2018

³ Titre d'un ouvrage de l'amiral Michel TRIPIER, Economica, 1993

I- Le droit de la mer, régulateur imparfait des relations en mer

Certes, le droit de la mer, ce corpus normatif de portée universelle dédiée aux activités humaines en mer, est régulateur de conflits entre acteurs, sous l'autorité centrale de l'État et avec l'appui d'organisations internationales. Toutefois, un acteur infra-étatique émerge qui n'a pas pris part aux négociations: la criminalité organisée qui s'exprime en mer.

A- Un cadre légal centré sur l'État reflétant les équilibres de la guerre froide

La Convention des Nations Unies pour le Droit de la Mer (CNUDM) signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 est une des réalisations juridiques internationales les plus abouties et témoigne d'un effort remarquable de coopération internationale.

À vocation universelle, ratifiée par un nombre croissant d'États, elle constitue un aboutissement normatif reflet d'une époque singulière: la guerre froide. Intégrant des ancestraux principes coutumiers du droit maritime, les premiers travaux de négociation datent des années soixante. Une quinzaine d'années seront nécessaires pour que ce patient processus de négociation ne se concrétise par la signature d'un texte définitif en Jamaïque. Et autant pour qu'un nombre minimal d'États ne le ratifie, lui permettant d'entrer en vigueur le 16 novembre 1994. Aussi, le cadre stratégique de la guerre froide n'est pas sans incidence sur son contenu. Il se caractérise par une division stricte du monde, une militarisation inégalée des océans où les deux blocs affichent ostensiblement leur détermination et par le rôle central donné à la puissance étatique et aux organisations internationales. Depuis la chute symbolique du mur de Berlin, les équilibres internationaux se sont transformés: la révision du format et de la composition des flottes militaires se traduit par une présence moindre des États en mer; la libéralisation des flux des hommes, des marchandises comme des données a généré une globalisation assortie d'une maritimisation de l'économie et des modes de vie. Dans le même temps, l'activité criminelle s'est aussi libéralisée et globalisée : les organisations illicites ont eu soif de conquêtes de nouveaux marchés criminels. Exploitant la liberté de mouvement et d'entreprendre, elles ont accru considérablement leur clientèle captive qu'elles satisfont grâce à un accès facilité aux ressources. Ce grand village global est aussi percu par ces opérateurs illicites qui en ont très vite appréhendé les infinies potentialités.

Sans commenter de manière exhaustive la CNUDM, il convient, néan moins, d'en souligner quelques principes fondateurs illustrant notre propos. En creux seront suggérées les limites observées à ce jour au regard des risques identifiés:

- la territorialisation des espaces océaniques où les pouvoirs de police de la puissance publique riveraine s'atténuent au fur et à mesure que les capacités d'exploitation des richesses naturelles s'accroîent,
- le passage inoffensif⁴ dans les eaux territoriales facilitant le transit de forces armées d'un espace stratégique à l'autre,

⁴ Article 17 à 26 de la CNUDM

- la souveraineté reconnue à l'État côtier ou à l'État du pavillon ou à l'État du capitaine ou à celui d'un membre de l'équipage en matière de poursuite pénale impliquant la flotte sous pavillon⁵, pour une infraction commise dans⁶ ou hors des eaux territoriales⁷. Hors des eaux territoriales, le droit de visite⁸ d'un navire de commerce par un navire militaire est strictement encadré et la souveraineté de l'État du pavillon consacrée.

En conséquence, le droit de la mer fige juridiquement les relations entre acteurs sur des principes absolus s'imposant à tous, États, organisations humaines comme particuliers. Organisateur de la vie sociale sur 70 % du globe, il en régule aussi les rapports, décrit les droits et obligations des parties tout comme il prévient les conflits par des dispositifs d'arbitrage reconnus par l'ensemble des États partie.

B- Un cadre légal intégrant timidement la responsabilité de l'Homme comme fauteur de troubles

La CNUDM focalise sur la responsabilité des États, acteurs de base des relations internationales. Toutefois, la navigation maritime est aussi une histoire d'homme, certes, singulier comme le suggère Platon⁹. Néanmoins, le rôle joué par l'Homme est tardivement reconnu dans l'histoire du droit maritime. Sa responsabilité principale dans un événement de mer apparaît pleinement au début du XXème siècle tandis que la fin de ce même siècle envisagera, enfin, la malveillance ou l'action humaine volontaire à l'œuvre dans les activités humaines en mer.

1- Le primat légitime de la sécurité maritime

En effet, de manière légitime, la sécurité maritime ou « *la prise en charge des risques d'origine naturelle ou provoquée par la navigation maritime*¹⁰ » focalise les énergies des organisations internationales. Cette notion rassemble unanimement car l'objectif poursuivi est bien la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cependant, observons que le facteur déclenchant a, de manière constante, été la survenance de grandes catastrophes maritimes dont ont progressivement été tirées des leçons. Ainsi, le naufrage du *Titanic*, ce navire à passagers transatlantique emblématique d'une nouvelle ère du tourisme de masse en mer, survenu dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, provoque un véritable traumatisme qui permet l'adoption en 1914 de la première convention dite SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Cette fortune de mer est triplement fondatrice: le nombre important de victimes ¹¹, le destin tragique¹² d'un paquebot transatlantique avant-gardiste mais aussi la prise de conscience révolutionnaire que l'origine du sinistre pouvait être humaine. Auparavant, l'unique facteur explicatif d'un événement de mer résidait dans l'aléa climatique ou dans l'état de la mer. Désormais, l'appréciation humaine¹³ est prise en compte dans l'identification des causes d'un accident. En conséquence, des mesures préventives doivent être prises afin d'anticiper le risque et d'en améliorer la gestion.

⁵ Article 94 de la CNUDM – modalités d'exercice de la juridiction exclusive de l'État du pavillon et le contrôle des navires sous pavillon.

⁶ Article 27 de la CNUDM – protection d'un navire étranger dans les eaux territoriales d'un autre État en cas d'infraction sauf 3 circonstances particulières.

⁷ Article 97 de la CNUDM en cas d'abordage

⁸ Article 110 de la CNUDM

^{9«} Il y a trois sortes d'homme, les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer».

¹⁰P. POLERE

¹¹ 1520 dont des personnalités marquantes issues de la politique comme de l'industrie.

¹²Le *Titanic* effectuait sa croisière inaugurale (Southampton – New-York). Il heurte un iceberg au large de Terre-neuve.

¹³ Des faiblesses dans la conception du navire (résistance des matériaux, double coque, ...), dans la sécurité de la navigation (veille radio ou sur la mer, permanence des transmissions..) et dans la gestion de l'événement de mer (armement et mise à l'eau des dromes, répartition des passagers et membres d'équipage, ...) ont été mises à jour.

La **Convention SOLAS** est constamment enrichie, au gré des évolutions techniques mais aussi des fortunes de mer. Elle a été adoptée le 1er novembre 1974. La Convention traite de la construction navale (structure, compartimentage et stabilité), prévention, détection et extinction de l'incendie, engins et dispositifs de sauvetage, radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaison et de matières dangereuses et des mesures spéciales pour renforcer la sureté maritime.

Le dispositif repose sur la responsabilité de l'État du pavillon, garant du respect de ces prescriptions par la flotte battant son pavillon. Pour autant, l'État du port peut inspecter des navires d'autres États contractant s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas aux prescriptions internationales.

De plus, la lutte contre les pollutions maritimes a aussi été un facteur de mobilisation internationale autour de la sécurisation de la navigation maritime et de la préservation de l'environnement. La Convention dédiée à la prévention des pollutions maritimes ¹⁴ est régulièrement actualisée par l'Organisation Maritime Internationale. Ainsi, une enquête ouverte après chaque fortune de mer permet d'identifier l'enchaînement des causes ayant conduit à la catastrophe. Des enseignements à vocation universelle sont formalisés aux fins d'adaptation de la conception des navires et de définition de nouveaux standards de sécurité. Il s'agit *in fine* de sécuriser l'expédition maritime.

La **Convention MARPOL** est entrée en vigueur en 1973. Enrichie, elle comporte aujourd'hui six annexes relatives à la prévention de la pollution par hydrocarbures (I), au contrôle des pollutions par substances liquides nocives (II) ou toxiques sous forme de colis (III), à la prévention des pollutions par les eaux usées des navires (IV) ou les ordures (V) et à la pollution de l'air par les navires (VI).

Ces avancées normatives ont permis de fiabiliser l'expédition maritime. Simultanément, des organisations ont été mises en place par l'État du port ou l'État du pavillon. Il s'agit du *Port State Control*¹⁵. En France, par exemple, les Centres de Sécurité des Navires opérés par les Affaires maritimes garantissent la conformité technique des navires mouillant dans les eaux territoriales françaises. Ils renseignent une base de données internationales, Equasis¹⁶, tandis qu'une Agence Européenne de Sécurité Maritime veille à l'application et au contrôle de la législation communautaire et de son évaluation. Les résultats enregistrés en matière de sécurité de la navigation sont très encourageants comme en témoignent, par exemple, les données des pollutions maritimes à travers le monde. Même si, en la matière, l'équilibre reste très fragile.

Dans ce système international reposant sur la confiance mutuelle, demeure, néanmoins, la réalité du suivi des flottilles par des États du pavillon dont certains semblent dépassés par leur notoriété. Les moyens alloués par certains États à cette prescription internationale révèlent des lacunes dans son application concrète. En effet, autant la flotte de commerce de premier rang, celle qui appareille régulièrement à destination de pays développés, est soumise à un contrôle poussé, autant les navires dédiés à des translations régionales au sein de pays moins développés sont susceptibles

¹⁴Ou MARPOL (maritime pollution)

¹⁵ Par un agrément, il peut déléguer cette responsabilité à des sociétés privées de classification qui agissent alors dans le cadre d'une délégation de service public (certification statutaire). Elles sont soumises aux conventions internationales en vigueur. Leur activité est harmonisée par l'IACS (*International Association Classification Societies*).

¹⁶Ou *Electronic quality Shipping Information System* est une base de données internationales, mise en place en 2000, regroupant les informations de sécurité des navires de 100 tonneaux ou plus (historique du navire, de son pavillon, son gestionnaire, les comptes-rendus d'inspection PSC).

d'être moins examinés et, de fait, de constituer un danger pour la navigation maritime. Cette réalité constitue, par ailleurs, un prisme intéressant à exploiter en matière d'analyse de sûreté.

Mise en perspective des États du pavillon les plus importants avec les indicateurs du Produit Intérieur Brut (PIB) et de l'Indice de Développement Humain (IDH)¹⁷.

| Pavillon | Nombre de navires | Part du nombre total mondial de navires (%) | tonnage | Variation du tonnage en tpl, 2017/18 | PIB 2018 (données FMI) classement | PIB en milliards de \$ | IDH 2018 |
|------------------|-------------------------|--|---------|---|--|------------------------------|-------------|
| | | | | (%) | | | |
| Panama | 7914 | 8.40 | 17.46 | -2.04 | 74 | 65 | 67 |
| Iles Marshall | 3419 | 3.63 | 12.36 | 9.91 | 191 | 0.214 | 106 |
| Libéria | 3321 | 3.53 | 11.63 | 3.10 | 164 | 0.325 | 176 |
| Hong-Kong | 2615 | 2.78 | 9.43 | 4.60 | 35 | 363 | 4 |
| Singapour | 3526 | 3.74 | 6.65 | 2.93 | 36 | 361 | 9 |
| Malte | 2205 | 2.34 | 5.65 | 7.45 | 125 | 14 | 28 |
| Chine | 4608 | 4.89 | 4.38 | 6.79 | 2 | 13 407 | 85 |
| Bahamas | 1418 | 1.51 | 3.98 | -4.14 | 134 | 12 | 60 |

2- La prise en compte tardive de la malveillance en mer

Au-delà des seuls enjeux de sécurité maritime, la prévention de la malveillance a tardé à émerger dans le champ des préoccupations internationales alors qu'elle est une réalité multiséculaire. Déjà, le bassin méditerranéen, à l'antiquité grecque comme romaine, est le théâtre spectaculaire de la violence volontaire à la mer. Loin des affrontements armés entre Cités, elle était le fait d'organisations humaines soucieuses de s'enrichir en prenant à autrui, en mer, ses biens ainsi que la liberté d'individus. Cela traduit la gravité d'un acte commis dans un milieu périlleux et hostile à l'Homme. Commettre un tel délit en mer constitue une circonstance que l'on pourrait qualifier d'« aggravante ». La sûreté maritime ou security est la « combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites internationales les menaces interlopes ou grises ont, aussi, pu être instrumentalisées par des puissances étatiques, ne pouvant agir à visage découvert.

Certes, la CNUDM envisageait certaines menaces comme la piraterie maritime ¹⁹, le trafic de produits stupéfiants ²⁰, les atteintes à l'environnement ²¹ tout comme la pêche illégale ²² voire le trafic d'esclaves ²³. Toutefois, les premières références normatives dédiées à la sûreté maritime se font jour à la fin du XXème siècle à la suite d'un épisode malheureux qui a cristallisé la coopération

 $^{^{17}}$ Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après les données de Clarksons Research. Sont inclus tous les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, au 1/1/2018. Cité par l'étude sur les transports maritimes 2018 – UNCTAD.

¹⁸ Règlement européen 725-2004 reprenant le Code ISPS

¹⁹ Articles 100 à 107 de la CNUDM (définition, actes accomplis, saisie et personnes habilitées),

²⁰ Article 108 de la CNUDM, trafic de produits stupéfiants hors des eaux territoriales.

²¹ Articles 192 à 237 de la CNUDM pour les pollutions maritimes.

²² Articles 116 à 120 de la CNUDM

²³ Article 99 de la CNUDM

internationale : le détournement de l'Achille Lauro²⁴. Ainsi, est signée, en 1988, la convention de Rome dite SUA (*Suppression of Unlawful Acts against the safety of navigation*) relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, enrichie de protocoles additionnels ²⁵. Elle vise la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre les personnes se trouvant à bord comme l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou endommager le navire. Même si le terrorisme s'était déjà manifesté sur mer²⁶, cette menace est clairement prise en compte dans les années 2000 dans le sillage de l'attentat visant le *Limburg*²⁷ et les attentats du 11 septembre 2001. Ainsi, la Convention SOLAS intègre dans son chapitre XI-2 le Code ISPS (*International Ship and Port facilities Security*) entrée en vigueur le 1er juillet 2004.

Code ISPS comporte deux volets :

- des prescriptions détaillées en matière de sûreté maritime et portuaire s'imposant aux États, autorités portuaires et compagnies maritimes contractant la Convention SOLAS,
- des recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire aux obligations.

La sûreté maritime et portuaire a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires. Ainsi, un Plan de Sûreté Portuaire (PSP) est élaboré par un agent de sûreté portuaire selon une méthodologie précise. Chaque installation portuaire dispose d'un Agent de Sûreté des Installations Portuaires (ASIP) dûment formé qui établit un plan de sûreté de son installation. Chaque compagnie dispose d'un agent de sûreté²⁸ au même titre que chaque navire²⁹. Ce dernier établit à chaque escale un plan de sûreté efficace permettant de lutter contre toute menace potentielle.

Le Code ISPS établit trois niveaux de sûreté, qui ont pour objectif de limiter la vulnérabilité de la navigation maritime et de l'exploitation portuaire.

Autres conventions concourant à la sûreté de la navigation maritime :

Convention des NU signée à Vienne (Autriche), en 1988, contre le trafic illicite de produits stupéfiants et de substance psychotropes. L'article 17 précise les modalités juridiques de la répression du trafic illicite en mer.

Convention des NU signée à Palerme, en décembre 2000, est dédiée à la criminalité transnationale organisée. Outre la définition unifiée de la criminalité organisée, elle comporte un protocole dédié au trafic illicite de migrants par terre, mer et air.

Au total, un corpus normatif s'est développé autour de ce texte fondateur de la CNUDM. Il vise à prendre acte des évolutions sécuritaires récentes observées sur les eaux du globe. Cependant, des opérateurs, illicites, ne sont pas signataires de ces conventions internationales et, donc, peu impliquées par ces objectifs universels.

²⁴ Navire à passagers détourné, en méditerranée, le 7 octobre 1985 par des terroristes du Front de Libération de la Palestine.

²⁵ Comme en 2005, le protocole relatif à la sécurité des plates formes fixes situées sur le plateau continental.

²⁶ Le mouvement palestinien, l'IRA ou les Tigres tamouls

²⁷Attaque de ce pétrolier français par un bateau-suicide dans le golfe d'Aden le 6 octobre 2002 revendiquée par l'Armée islamique d'Aden-Abyane.

²⁸ Ou Company Security Officer (CSO)

²⁹ Ou *Ship Security Officer* (SSO)

II- La mer étant aussi un espace de confrontation et de rivalités infra-étatiques

En dépit de ses faiblesses structurelles, ce cadre normatif spécifique aux activités humaines en mer doit s'adapter à de nouvelles menaces. Les enjeux contemporains de sûreté maritime sont, en effet, d'autant plus prégnants que la globalisation économique repose sur une maritimisation irréfragable. La crise sanitaire liée au COVID 19 a illustré la fragilité du lien maritime dans un monde interdépendant. Avide de pouvoir comme de profit, la criminalité structurée a parfaitement appréhendé les bénéfices qu'elle pouvait tirer de sa participation à la maritimisation des échanges. Licites comme illicites. Ainsi, émerge une thalassocratie criminelle qui, telle une hydre polymorphe, démultiplie ses capacités à travers les continents qu'elle unit par le vecteur maritime, mondialisant ainsi ses potentialités. Par son action déstabilisatrice, elle met aussi en risque des équilibres socioéconomiques et sécuritaires. Aujourd'hui, le développement d'un capitalisme criminel ne peut s'envisager sans une maritimisation d'une partie de ses activités illicites. Il convient, alors, d'en définir ses relations avec les acteurs licites de l'économie bleue et d'en mesurer sa capacité déstabilisatrice. Dans cette perspective, les espaces océaniques sont perçus soit comme un théâtre d'opération criminelle (A) soit comme un vecteur démultiplicateur (B) de l'activité criminelle.

A- Théâtre des opérations criminelles

Recouvrant près de 370 millions de kilomètres carrés, l'immensité océanique est propice à de multiples actions illicites. Les océans sont parcourus par plus de 50 000 navires de plus de 500 tonneaux naturellement concentrés sur des autoroutes des mers reliant entre eux des hubs. De fait, de nombreux secteurs privés de toute navigation font office de zone refuge pour des acteurs malveillants. Aussi, hors des eaux territoriales, la CNUDM a conféré aux marines nationales des pouvoirs de police mais en réservant à l'État du pavillon sa souveraineté³⁰ exclusive sur le navire³¹. Il impose au commerce comme à la plaisance le principe de solidarité des gens de mer.

Les atteintes à l'environnement maritime sont au centre d'enjeux fondamentaux où s'expriment nativement les rivalités entre acteurs.

Dans l'exploitation des richesses naturelles renfermées dans la colonne d'eau, sur les fonds comme les grands fonds, cohabitent des entreprises licites et illicites. La pratique d'une pêche est dites illégale lorsqu'elle déroge aux règles de la licence émise par l'organisation régionale de gestion des pêches, du quota, de l'espèce ou de la taille. La répression de la pêche définie comme illicite, non déclarée et non réglementée (INN) est une illustration du dévoiement du consensus international sur la gestion de la rareté qu'impose l'état la ressource halieutique. Les enjeux environnementaux sont devenus centraux dans le contexte d'une augmentation significative de la population mondiale et d'une dépendance accrue aux protéines que les produits de la mer renferment pour nombre d'êtres humains. Ces fraudeurs professionnels à la vue courte³² nuisent au renouvellement de la ressource et à la rentabilité d'une activité où le navire immobilise un important capital, qui plus est, soumis aux aléas d'un milieu très exigeant et d'un marché fluctuant. Non content de capter une ressource comptée, ces opérateurs créent, de facto, une distorsion de la concurrence, en échappant, notamment, à la fiscalité du travail. Bien souvent, en effet, les membres d'équipage évoluent dans des conditions des plus précaires à bord de navires à la sécurité douteuse. Aux enjeux environnementaux, s'ajoute la réalité de la traite d'êtres humains, loin du regard des autorités, profitant d'une impunité totale sur ces immensités.

³⁰Le droit de visite d'un navire est soumis à une enquête de pavillon préalable et un abandon de souveraineté.

³¹Avec l'exception notable du cas de la piraterie maritime comme le précise l'article XX de la CMB

³²Le cas particulier d'un patron pêcheur en baie de Seine est éloquent : sur une année 70 % de sa production est constitué de sur-quota. L'année suivante, 70 % de sa pêche est de la sous-taille, ce qui illustre la fragilité du milieu et la nécessité d'une gestion raisonnée de la ressource.

Plus largement, autour de cette activité gravitent de multiples infractions connexes tels le trafic de migrants ou de produits illicites (drogues, armes...) et la corruption³³. Notons, au passage, qu'aux côtés des autorités régaliennes ou d'organisations internationales, agissent avec force, à la mer comme à terre, des organisations non-gouvernementales dont les objectifs sont, certes, de sensibiliser l'opinion publique mais aussi d'interdire la poursuite de telles pratiques³⁴. Leur poids n'est pas à négliger dans les rapports de force en mer.

Les espaces océaniques sont aussi le lieu d'une violence volontaire visant les « travailleurs de la mer ». La piraterie maritime ou le brigandage dans les eaux territoriales constitue le deuxième visage connue de la malveillance maritime. Ces réalités ancestrales connaissent une recrudescence au début des années 2000, témoin d'une faible occupation des océans par les forces navales et d'une globalisation synonyme de maritimisation. Loin de revendications politiques, le moteur de ces vols à main armée maritime réside dans l'enrichissement d'organisations criminelles. Le *modus operandi* est invariant. Les attaques 35 sont lancées depuis la terre, souvent à partir d'États faillis, sur des zones de passage privilégiées à l'image du Golfe de Guinée en Atlantique nord ou, dans l'océan Indien, des détroits de Bab-el-Manded et de Malacca. De frêles *skiffs* ou des boutres munis d'échelle de circonstance et d'armement de petit calibre s'élancent à l'assaut de navire de commerce (pétrolier ou *supply*) ou de navires de plaisance. Peu soucieux de la vie humaine, ils recherchent de l'argent qu'ils trouvent à bord, dans la confiscation du fret transporté ou dans les rançons 36 qu'ils exigent en échange de la libération des otages.

Ces fauteurs de trouble « *ennemis du genre humain* » comme l'énonçait Cicéron dans *De Officiis* perturbent la navigation maritime, imposant aux armateurs des mesures de sûreté ³⁷ et de nouvelles routes maritimes. De fait, les principales puissances se sont entendues pour sécuriser des convois commerciaux sur des corridors définis grâce à des opérations ³⁸ aéronavales de dissuasion, prévention et répression des actes de piraterie. L'impact de cette stratégie du faible au fort renversé est, certes, hautement perturbateur pour la navigation maritime du fait de l'adoption de mesures de sureté à bord et de la reconfiguration des routes commerciales maritimes. Toutefois, son action n'est en rien décisive : elle n'interrompt guère les flux maritimes. Aussi, Hervé Coutau-Bégarie³⁹, cet éminent stratégiste maritime, affirme que «*la guerre de course n'était considérée que comme une martingale, incapable de causer des dommages majeurs au commerce de l'ennemi et de produire des effets stratégiques* ».

Les atteintes au patrimoine immatériel sont aussi envisagées en mer. Alors que 99 % des informations digitales transitent au fonds des océans, ce réseau de câbles sous-marin est au cœur de rivalités interétatiques même si ces opérations exigent une organisation très aboutie et une technologie réservée à une élite. Les conséquences d'une rupture du flux sont incommensurables.

Dans le silence des océans, la mer offre des opportunités pour contourner des embargos édictés par des organisations internationales. Ainsi en est-il de l'acquisition ou de la vente de biens objet d'embargos. A cet effet, des manœuvres complexes visant à opacifier la transaction sont délibérément mises en œuvre: changement de nom du navire ou de pavillon, choix d'un pavillon de libre immatriculation, dissimulation derrière de mystérieuses sociétés écran, falsification de

³³ Transnational organised crime in fishing industry, UNODC, 2011

³⁴ FISH-I Africa, The Pew Charitable Trusts, Sea Shepeherd ou Greenpeace

³⁵ Piraterie et brigandage maritimes dans le monde, bilan annuel 2019, MICA CENTER

³⁶ Le 5 juin 2012, les propriétaires du chimiquier grec MV Livid Velvet attaqué dans l'océan Indien le 31 octobre 2011 ont payé 4 millions de dollars pour la libération de leur navire et des 22 membres d'équipage.

³⁷ Best Management Practices for protection against Somalia bases piracy, ed 2011

³⁸ L'Union européenne a lancé le 8 décembre 2008 l'opération Atalante à l'appui des résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies relative à la lutte contre la piraterie en Somalie.

³⁹ Bréviaires stratégiques, Argos, 2012

documents de transport ou d'identité, rupture ou falsification d'émission de l'AIS⁴⁰. Le mode opératoire est le suivant : le navire-taxi charge ou décharge son fret illicite dans un port maritime avec la complicité d'opérateurs étatiques ou privés ou bien il effectue un transbordement en haute mer de navire à navire. Une puissance étatique se dissimule, souvent, en exploitant la vitrine, officielle, neutre, d'acteurs privés ou en recourant à des organisations criminelles internationales. Ainsi, le suivi de l'activité maritime de la République populaire et démocratique de Corée du Nord illustre ce *modus operandi* que cela soit en matière d'approvisionnement en hydrocarbure, d'exportation de charbon ou de vente de droits de pêche.

Cas concret du Yuk Tung et du Ocean Explorer

Le rapport du panel d'experts des Nations unies⁴¹ émet des suspicions de transbordement illicite d'hydrocarbure, hors des eaux territoriales, impliquant deux navires, le *Yuk Tung* et l'*Ocean Explorer*. Une opération de déception minutieusement conçue a été constatée par un État-membre le 28 octobre 2018. Les investigations révèlent précisément le mécanisme frauduleux.

Le 22 mai 2018, en mer de Chine orientale, le *Yuk Tung* falsifie son identité maritime, se faisant passer pour le *Maika*, battant pavillon Panama. L'AIS associé émet de fausses informations relatives à sa route. Le *Maika* résulte d'une autre opération de confusion: un navire destiné à la casse, le *Hika*, pavillon des Comores, est à l'ancre à Lomé dans le Golfe de Guinée, 7000 nautiques plus loin. Pour son dernier voyage, le *Hika* se transforme en « *Mahika* » notamment sur l'AIS puis en « *Maika* »⁴². En réalité, le *Hika* jette définitivement l'ancre au Bangladesh pour destruction le 9 octobre 2018.

Cette usurpation d'identité maritime permet alors au *Yuk Tung* d'opérer sans attirer l'attention des services maritimes, de l'État du pavillon comme de l'État du port. La confusion du *Yuk Tung* avec le *Hika* est totale. Au-delà de l'émission AIS falsifiée, ces deux navires ne font plus qu'un : l'apparence physique les rend comme des *sister ship* construit au même chantier naval; les marquages réglementaires apparaissent identiques sur la coque comme sur les superstructures ; le *Yuk Tung* présente un faux ou contrefait document d'immatriculation au pavillon de libre immatriculation de la République de Guinée équatoriale. Ce dispositif de déception rend donc peu suspecte une opération de transbordement entre le *Yuk Tung* et l'*Ocean Explorer* le 28 octobre 2018, soit 3 semaines après le désarmement du *Hika*.

Enfin, les mers sont aussi l'espace d'expression des menaces cybernétiques ciblant le vecteur maritime et l'interface terre-mer que sont les installations portuaires. La force du symbole lié aux enjeux de la résilience d'économies tributaires du fait maritime donne à ces menaces une caisse de résonance exceptionnelle. Ainsi, en mai 2017, le rançongiciel *NotPetya* a mis hors service l'ensemble des terminaux opérés par le danois Maersk sur une centaine de ports, obligeant à une reprise manuelle de la gestion de plusieurs millions de mouvements portuaires. La perte d'exploitation est évaluée à 300 millions de dollars. La *marétique*, néologisme désignant le cyber maritime, illustre l'impact, à terre, en matière de sécurité d'un acte de malveillance commis sur l'écosystème maritime. Ainsi, les scénarii de prise de contrôle à distance de la propulsion ou de la barre d'un porte-conteneurs inquiètent légitimement, d'autant plus dans la perspective du navire autonome. Qu'adviendra-t-il lorsqu'un navire mis, volontairement, en avarie interdira l'accès au détroit de Malacca ou au port de Rotterdam ? Ces cyber-menaces révolutionnent l'évaluation du risque maritime. Traditionnellement perçue comme refuge, la terre devient, alors, le lieu soit de la contamination du SCADA ⁴³ maritime au cours d'une opération de maintenance à quai soit le lieu à partir duquel les cyberpirates agissent sur

⁴⁰ Ou *Automatic Identification System* permet de sécuriser la navigation maritime en signalant la position du vecteur en mer.

 $^{^{\}bf 41} \underline{www.securitycouncil report.org/atf/cf/\%\,7B6\,5BFCF\,9B-6D\,27-4E\,9\,C-8C\,D\,3-CF\,6E\,4F\,F\,9\%\,7D/s_2\,019_17\,1.pdf}$

⁴² Ce qui peut laisser supposer une collusion entre les deux propriétaires qui affichent les mêmes raisons sociales, en Afrique comme en Asie.

⁴³ Ou *Supervisory Control and Data Acquisition* est un système de télégestion permettant de traiter un grand nombre de télémesures et de contrôler à distance des installations techniques.

des cibles à la mer. Là encore, la marétique introduit une stratégie du faible au fort renversé : des cyberpirates investissant quelques centaines d'euros sont en mesure de causer des préjudices de centaines de millions d'euros.

Au total, les espaces maritimes sont devenus des théâtres d'opération criminelle, profitant des lacunes du droit et de l'impunité offerte par l'immensité. Ces nouvelles menaces troublent gravement l'ordre public socio-économique et déséquilibrent durablement les rapports entre gens de mer, créant les ferments de conflits futurs.

B- Vecteur de l'activité criminelle, les mers apparaissent comme le démultiplicateur du capitalisme criminel

Animée par un esprit entrepreneurial élevé et par la recherche effrénée du profit, la criminalité structurée s'adapte naturellement aux évolutions du marché. La globalisation financière a été perçue comme l'aubaine, facilitée par une « logistisation »44 d'un monde « mis en boite ». En effet, le conteneur de 20 ou 40 EVP, cet amphore du XXème siècle, symbolise la démesure des échanges commerciaux internationaux dont 90 % prennent la mer tout comme ces impressionnants porteconteneurs déplacant l'équivalent d'un train de conteneurs de 150 kilomètres de long. Il suggère, aussi, tout le potentiel de dévoiement d'un maillon de base d'une chaine logistique internationale, interconnectée et modulable à souhait. Le transport maritime présente, en effet, de nombreux avantages pour des opérateurs illicites : faible coût du transport, capacité d'emport démultiplié par rapport aux autres modes, dissimulation assurée dans la massification du fret, dilatation des distances et du temps au regard du transport terrestre ainsi que la fragmentation organisationnelle entre le port origine et le port de destination. La mer supporte l'acheminement de biens illicites de toute nature (produits stupéfiants, biens volés, contrefaits, culturels...) vers une zone de commercialisation, parfois bien éloignée de la zone de production ou de prédation. C'est dans un porte-conteneurs que le fret illicite se « blanchit » dans les flux licites de marchandises. S'appuyant sur une analyse préalable du marché criminel, le vecteur maritime joue, alors, le rôle de trait d'union entre deux écosystèmes géopolitiques dont la criminalité organisée en tire le meilleur profit.

La logique propre aux produits stupéfiants est illustrative des dynamiques du marché. Les capacités actuelles de production de cocaïne conjuguées à la détente de la situation intérieure de la Colombie répondent à une forte demande en Europe. Au vu des enjeux financiers, l'imagination des trafiquants n'a pas de limite : traversée en sous-marin de fortune vers l'Amérique du nord ou vers l'Europe, voiliers, conteneurs, torpilles soudées sous les coques de navires, dissimulation dans les superstructures des navires... Ces opérations logistiques sont particulièrement complexes. Dévoyant un protocole légal, elles peuvent, ainsi, s'inscrire dans le processus classique d'une expédition caractérisée par des formalités administratives de douanes et l'implication de multiples intermédiaires (commissionnaire de transport, fréteur, ...). C'est l'exemple de l'exportation de biens contrefaits ou volés. Ainsi, sur un cas concret, les véhicules volés en Ile-de-France rejoignent, par conteneurs, leur marché de revente en Afrique de l'Ouest, bien souvent avec de fausses déclarations. Par différence, les organisations criminelles peuvent aussi opter pour une solution de transport complétement illicite c'est-à-dire en dehors du cadre réglementaire et à l'insu des organisateurs du voyage. La corruption de certains maillons de la chaine logistique est un moyen de parvenir à ces fins. Les tentations financières mêlées à des menaces physiques pesant sur le fonctionnaire, le salarié et sa famille sont bien souvent irrésistibles au vu du montant des transactions illicites envisagées. Il s'agit de pénétrer physiquement dans les zones de chargement du conteneur (méthode du rip off) ou d'accéder au navire lui-même. Là aussi, de véritables opérations méticuleusement préparées sont mises sur pied. Sur un cas récent, des plongeurs au service d'une organisation d'Amérique latine ont

_

⁴⁴ Aurélien ROUQUET, Nathalie FABBE-COSTES, *La logistisation du monde, chroniques d'une révolution en cours*, Presses universitaires AMU, 2019

inséré dans le coffre à eau situé sous la ligne de flottaison d'un porte-conteneur transatlantique, au mouillage dans un port sud-américain, plusieurs centaines de kilogrammes de cocaïne répartis dans des sacs de sport. Ces mêmes plongeurs étaient ensuite requis pour procéder en Europe à la récupération du fret illicite. Exigeante et technique, cette opération nécessite le déboulonnage de grilles et de trappes d'accès. Ces organisations s'entourent de techniciens de haut niveau tels les plongeurs et conçoivent des scénarii à haut risque, déjouant tous les imprévus et obstacles légaux.

En outre, l'économie bleue participe, malgré elle, à l'épanouissement du capitalisme criminel international. Le fret maritime illustre l'un des volets d'un complexe circuit de blanchiment international. Des flux financiers très importants issus de mécanismes d'escroquerie de grande envergure sont blanchis dans l'achat en très grande quantité de produits de consommation courante (cosmétique, vêtements, téléphones, ordinateurs, hifi..) et par leur revente sur les marchés occidentaux. Cette fonction cachée souligne l'effet démultiplicateur que le vecteur maritime offre à des multinationales du crime. Ainsi, en écho aux propos du célèbre géographe portuaire, André VIGARIE⁴⁵, qui énonce qu'« il faut avoir présent à l'esprit que la maritimisation du monde est un phénomène irréversible et croissant; les nations se tournent de plus en plus vers la mer; elles développent sans cesse leurs intérêts ». La criminalité organisée contemporaine s'inscrit totalement dans cette logique de développement. Avide de gain et d'influence, elle ne peut se détourner durablement des capacités jugées infinies qu'offrent les espaces océaniques comme les vecteurs maritimes, du simple bateau pneumatique hors-bord au supertanker sans oublier les diverses flottilles de pêche côtière comme hauturière.

Aujourd'hui, le développement d'une organisation criminelle ambitieuse ne peut se concevoir sans un recours au maritime. Cette thalassocratie criminelle émergente caractérise cette menace grandissante issue d'un entre-deux interlope entre la menace classique, l'ennemi de haute intensité traité par les États, et le paisible travailleur de la mer sur qui repose, en partie, notre vie socio-économique. Elle dévoie les règles établies propres aux activités humaines en mer, faisant ombrage à la réputation des acteurs de ce milieu.

III- Des pistes de progrès cependant identifiées

Les relations entre acteurs maritimes sont ainsi dévoyées et ternies par l'irruption d'une partie non signataire des cadres normatifs. D'ailleurs, cette thalassocratie criminelle émergente commence seulement à être l'objet d'une régulation qui peine à s'affirmer, tant les obstacles semblent encore immenses. Ce défi posé à la communauté internationale interroge sur la prise de conscience universelle et la volonté d'en neutraliser les effets sur les équilibres socio-économiques et sécuritaires.

A- Décrypter les activités maritimes ou le défi de la connaissance des flux et des acteurs

La stabilité des échanges par voie maritime exige une meilleure connaissance des flux et des acteurs. Sous le dioptre des activités humaines en mer, il s'agit de déceler les zones grises où exercent des opérateurs illicites. Décrypter les flux physiques comme immatériels constitue donc le prérequis fondamental en dépit des multiples obstacles et difficultés déjà évoqués. Protéiforme et évolutive, la menace est hybride. Les acteurs tirent profit d'une confusion volontaire ; ils jouent sur les nuances et glissent d'un registre à l'autre, légal et illégal – civil et militaire – État et privé. Multicartes, opportunistes, ils témoignent d'une très grande faculté d'adaptation aux évolutions du contexte et exploitent avec aisance les cadres légaux tout comme les connexions entre réseaux criminels.

⁴⁵ La mer et la géostratégie des nations, Economica, 1995

Ainsi, il convient d'analyser les flux maritimes sous différents prismes. Tout d'abord, le suivi des flottilles permet d'identifier des mouvements de pavillon et de sociétés de classification. Il est, en effet, constaté des pratiques de *flag shopping* qui débouche chez certains armateurs sur du *flag-hopping* associé à du *class-hopping* c'est-à-dire au changement de pavillon ou de société de classification. L'attirance observée chez certains acteurs vers des registres moins disant en matière de sécurité maritime ou de droits sociaux constitue un des critères de ciblage en matière de sécurité comme de sûreté. Ainsi, une étude⁴⁶ analyse les comportements d'armateurs naviguant sur des navires en mauvais état général comme le donne à penser le résultat des inspections (critère de l'immobilisation et du nombre de déficience constatée). Il apparaît que la rigueur des contrôles opérés par l'État du port est l'une des raisons motivant le changement de pavillon et de société de classification. Par ailleurs, il est noté qu'un navire ayant déjà opéré un changement de pavillon et de société de classification aura tendance à reproduire régulièrement cette pratique. Ce comportement opportuniste démontre la pertinence des inspections conduites par l'État du port sur des flottilles battant un pavillon étranger. Par ailleurs, d'autres études⁴⁷ constatent le plus fort taux de dommage sur des pavillons de libre immatriculation (3.58%) comparativement aux pavillons nationaux (1.64%). Il en est de même du critère de l'appartenance ou non des sociétés de classification à l'IACS.

De plus, la structure capitaliste du secteur maritime désigne les acteurs clés et dit aussi le niveau de concentration de l'activité : un secteur concentré voire oligopolistique peut s'avérer plus résistant à la tentation criminelle qu'un secteur atomisé constitué de nombreuses parties prenantes fragiles. De fait, le suivi des raisons sociales comme des différents acteurs agissant autour du navire (équipage, armateur, propriétaire, commerciaux, affréteur, ..) apportent de nombreuses informations et suggèrent la problématique de l'adaptation de l'offre à la demande en service maritime. Cette question centrale de la capacité⁴⁸ constitue un facteur de criminalisation du secteur. Une surcapacité contribue à une perte de valeur du vecteur et du service. Or, au vu du capital immobilisé dans un navire, l'armateur en recherche d'activité et de rentabilité pourrait être tenté de donner suite à des entrepreneurs peu scrupuleux. Ceci se traduit aussi par la perspective de la revente de son outil de travail sur un marché de l'occasion de 3ème main totalement déprécié voire de la destruction. L'emploi de ces navires dont l'état général se dégrade est susceptible de glisser vers une criminalisation de son emploi, se mettant à disposition d'opérateurs illicites. Abaissant le ticket d'entrée de l'exploitation maritime, cette réalité fait entrer en mer des acteurs opportunistes motivés par des perspectives inespérées de développement qu'offrent les espaces océaniques. Les impacts en matière de sécurité et de sureté ne se limitent guère au royaume d'Archimède mais se traduisent aussi à terre en nourrissant des réseaux illicites.

Enfin, l'analyse des routes maritimes affichées par les navires est aussi un signe révélateur comme le dit avec acuité l'exemple du transbordement entre le *Yuk Tung* et l'*Ocean Explorer*. Des mécanismes d'opacification autour d'une navigation sont observés sur les manipulations des AIS voire des appareils de contrôle des pêches (usurpation, falsification, non-émission volontaire..). Des routes imaginaires ou attribuées à d'autres navires sont des paravents à des manœuvres pour le moins suspectes et véritablement susceptibles de porter atteinte à la sécurité maritime.

.

⁴⁶Analyse portant sur 30 578 contrôles de l'État du port visant 7500 navires sur la période du 1/1/2002 au 31/8/2008. *Do Port State Control inspections influence flag- and class-hopping phenomena in shipping?* Par Pierre CARIOU et François-Charles WOLFF, 2010, Université de Nantes

⁴⁷T. ALDERTON et N. WINCHESTER, *Flag States and safety: 1997- 1999*, Maritime Policy and Management, 2002. Des nuances sont à apporter pour chacune de ces catégories de pavillon.

⁴⁸Voir le dossier *Nouvelle criminalité maritime*, Sécurité globale n°13, Yan GIRON. En particulier l'article *Toxicité de la surcapacité maritime*, Yan GIRON et Caroline BRITZ

B- Promouvoir une approche holistique et multisectorielle

La complexité de la situation impose une approche globale, seule à même d'embrasser l'ensemble des ressorts. Elle appelle, donc, une convergence des regards tirés de l'économie, de la géopolitique, de la sécurité maritime, de la sûreté et de la défense. La nature des relations entre acteurs maritimes conditionnent les équilibres socio-économiques et sécuritaires au plan international comme le démontre le haut niveau de dépendance au fait maritime. Ces impacts quotidiens s'apprécient dans une logique générale de continuum terre-mer indéniable. Aussi, en matière de sûreté, les acteurs maritimes et leurs activités sont à appréhender, notamment, dans leurs liens avec les acteurs terrestres : les espaces océaniques assurent des fonctions de vecteur et de rente à des économies... terrestres. Unir harmonieusement ces enjeux tout en respectant la singularité de milieux spécifiques, tel est le défi qui nous est posé. Tout comme les produits de la mer, le produit illicite transporté sur un voilier ou sur un navire de commerce s'intègre dans un marché de consommation... terrestre. L'analyse portera, en particulier, sur la connexion ou la continuité entre ces deux réseaux illicites, réunis autour de l'appât du gain et de la maitrise de territoire. Soutenue par les acteurs privés, elle suppose, par construction, des coopérations interétatiques au plan militaire, policier et pénal. Méritant d'être approfondie, cette fertilisation croisée de l'intelligence, pris au sens de renseignement, entre des sources d'information administrative et judiciaire illustre cette complémentarité interservices présidant à l'Action de l'État en mer à la française. Elle invite à enrichir le corpus juridique afin de mieux doter les hommes en charge d'en maintenir l'ordre public en mer et, de fait, à ... terre. L'un des chantiers prioritaires est la sécurisation du flux conteneurisé dont il est régulièrement admis que 2 % fait l'objet d'un contrôle effectif.

La maritimisation contemporaine, support à la globalisation, exige un effort de protection pour en garantir toute sa pérennité et la préservation d'un milieu fragile mais, ô combien, vital à l'Homme. Il en va de son image et de son épanouissement. Les relations entre acteurs de la mer sont des plus complexes et symbolisent à elles-seules la fragilité des équilibres humains. Ne laissons pas à une minorité l'opportunité de ternir une si belle et audacieuse construction humaine sur un milieu dont il reste encore beaucoup à découvrir.

Florian MANET

Colonel de la gendarmerie nationale Commandant la Section de Recherches de Bretagne Essayiste



Le transport maritime et le droit de la concurrence de l'Union Européenne: des conférences aux alliances

Depuis le traité de Rome de 1957, l'Union Européenne (UE) a développé des règles de concurrence et a fait en sorte promouvoir une concurrence libre et non faussée. Le droit de la concurrence correspond aux lois, règlements et autres règles permettant cette concurrence libre et non faussée. Ce sont toutes les normes qui visent la concurrence déloyale, les pratiques restrictives anticoncurrentielles, tout ce qui va à l'encontre de la concurrence libre et non faussée de manière générale.

On retrouve les règles de base dans les articles 101 et 102 du Traité sur le Fonctionnement de l'UE (TFUE). L'article 101 dispose en effet que « sont incompatibles avec le marché intérieur et interdits tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et pratiques concertées. toutes qui susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché intérieur ». L'article 102 TFUE dispose quant à lui qu'« est incompatible avec le marché intérieur et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché intérieur ou dans une partie substantielle de celui-ci». Concrètement, l'UE interdit notamment les ententes (ou cartels), qui se traduisent par différentes manœuvres - fixer les prix, répartir les marchés, répartir les clients, limiter la production - et interdit l'abus de position dominante, qui se traduit à travers la pratique de prix excessifs, ou particulièrement bas, l'établissement d'une discrimination clients, le fait d'imposer des conditions

commerciales à ses partenaires¹. Toutes ces pratiques et accords sont illégaux.

Toutefois, l'Union Européenne a prévu que les pratiques et accords entre sociétés pouvaient être reconnus légaux. Premièrement, s'ils « contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans: a) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs, b) donner à des entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des produits en cause, d'éliminer la concurrence »². Deuxièmement, s'il existe un règlement d'exemption. Un règlement d'exemption permet de déroger aux règles de la concurrence de l'Union Européenne, il est délivré pour des secteurs, pour des pratiques spécifiques et encadre ces dernières.

Concernant le transport maritime, le droit de l'Union Européenne (UE) a pris divers règlements d'exemption à travers les époques, accordant au transport maritime le droit de déroger au droit de la concurrence. Le droit de l'UE en la matière n'a cessé d'évoluer pour le secteur : « sont apparus les conférences maritimes, puis les consortia [au singulier, un consortium], et les méga-alliances [ou alliances]»³.

1ères venues, 1ères disparues : les conférences maritimes

Les conférences maritimes sont les premières ententes qui se sont développées. Leur existence remonte à 1875, date de la première conférence, formée entre le Royaume-Uni et Calcutta⁴. Un siècle plus tard, en 1974, des

³ Marie Duault, « Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3

^{1 &}lt;u>https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/competition-between-businesses/competition-rules-eu/index_fr.htm</u>

² Article 101 TFUE

⁴ Margaux Tourneur, « L'organisation internationale du transport maritime en lignes régulières », 2014.

règles furent établies internationalement pour encadrer les conférences: c'est le Code de conduite des conférences maritimes, adopté par la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

L'Union Européenne a donc décidé de se doter cadre pour ces conférences « pour conserver la main sur les conférences maritimes touchant aux intérêts européens et risquant d'atteindre la concurrence sur ce territoire »5 : c'est le règlement n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986. Il définit les conférences maritimes ainsi: « un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture services réguliers ». des Concrètement, outre le fait de fixer des taux de fret uniformes ou communs, les conférences peuvent aussi porter sur la détermination de la fréquence des voyages, les dates des escales, les ports desservis, la répartition des voyages, ... conférences maritimes sont regroupements d'armateurs, qui se mettent d'accord sur les conditions d'exploitation d'une zone géographique.

conférences maritimes juridiquement des ententes, puisqu'elles sont susceptibles de nuire à la concurrence libre et non faussée. C'est pour les permettre et surtout les rendre plus faciles que le règlement d'exemption de 1986 a été pris. En effet, il existait déjà la possibilité de rendre une entente légale: remplir les conditions d'une entente qui ne nuit pas à la concurrence libre et non faussée, qui est même bénéfique. C'est l'article 101 du TFUE qui le prévoit. Cependant, dans la réalité, c'était compliqué. La nécessité de présenter un dossier à l'Union Européenne, et d'attendre une décision positive, faisait que les transporteurs maritimes étaient dans

l'incertitude⁶. De plus, les conférences maritimes étaient rarement reconnues comme ne nuisant pas la concurrence libre et non faussée. Le règlement d'exemption permet aux transporteurs maritimes de se passer de cette procédure. Contrairement au dossier représente une demande d'exemption individuelle. le règlement donne exemption par catégorie, qui va permettre aux transporteurs maritimes de déroger au droit de concurrence de l'Union Européenne. Pourquoi autoriser les conférences maritimes? Le développement des lignes régulières dans le maritime les avait transport rendues essentielles, et elles étaient perçues comme la façon de réaliser différents buts tels que la stabilisation de l'offre, l'obtention de plus de fiabilité et l'augmentation de la qualité des services.

Les conférences maritimes ont existé pendant longtemps jusqu'à ce que leur utilité soit remise en cause. Non seulement leur efficacité dans l'atteinte des buts recherchés était remise en cause mais parallèlement d'autres formes de coopération d'ententes. transporteurs maritimes se mettaient en place. devenaient conférences maritimes obsolètes et très critiquées. « Rien [prouvait] (...) que le système des conférences permette des taux de fret plus stables»7, et surtout la relation entre les transporteurs maritimes et les chargeurs était en déséquilibre total. En effet, entre les négociations difficiles à propos de divers frais et charges dues au taux de fret uniforme ou commun et les armateurs abusant des conférences⁸, les chargeurs n'étaient pas toujours satisfaits – et de plus en plus de chargeurs importants s'affranchissaient du système des conférences maritimes9.

⁵ Anne Gallais Bouchet, ALLAIS BOUCHET « Stratégie de coopération des armements de ligne régulière », Note de Synthèse ISEMAR n°172, Mars 2015

⁶ Anne Gallais Bouchet, « Stratégie de coopération des armements de ligne régulière» Note de Synthèse ISEMAR n°172, Mars 2015

⁷ Fabrice Riem, « La concurrence dans le secteur des transports maritimes - Le marché entre concentration et complaisance », Revue internationale économique » 2012/1 t. XXVI | pages 31 à 56

⁸ Anne Gallais Bouchet, « Stratégie de coopération des armements de ligne régulière » Note de Synthèse ISEMAR n°172, Mars 2015

⁹ Romuald Lacoste et Pierre Cariou, sous la direction de Patrice Guillotreau, Mare economicum, Enjeux et avenir de la France maritime et littorale, Chapitre 8 - Le transport maritime, Presses universitaires de Rennes, 2008, p.319-359.

C'est ainsi que le 25 septembre 2006, l'Union Européenne adopte le règlement 1419/2006, qui va abroger le règlement des conférences maritimes. Ces dernières vont disparaitre définitivement en 2008 - il serait possible de demander une exemption individuelle, cependant les chances de l'obtenir sont infimes – et aucun transporteur maritime ne l'a tenté. Les conférences maritimes n'existent donc plus dans l'Union Européenne, soumises à un droit de la concurrence qui ne les rend pas possibles. Internationalement, elles ont pu perdurer. Cependant, de manière générale, le temps des conférences est révolu, d'autres formes d'ententes les remplacées.

Ce fut tout d'abord les consortia.

Pratique parallèle et encore d'actualité : les consortia

Leur existence remonte à 1965, date du premier consortium, formé entre la Compagnie Générale Transatlantique, la Cunard et d'autres compagnies¹⁰. Les consortia ne sont pas réglementés par un texte international.

L'Union Européenne va réglementer les consortia avec un règlement : le règlement n° 870/95 de la Commission, du 20 avril 1995. Selon l'article 1 du règlement de 1995, un consortium est « un accord entre au moins deux transporteurs exploitants de navires, qui assurent des services maritimes internationaux réguliers de ligne pour le transport exclusif de marchandises, principalement par conteneurs, sur un trafic particulier et dont l'objectif est d'établir une coopération pour l'exploitation en commun d'un service de transport maritime améliorant le service offert, en l'absence de consortium, individuellement par chacun de membres afin de rationaliser leurs opérations et cela au moyen d'arrangements techniques, opérationnels, et/ou commerciaux à l'exception de la fixation des prix ». Cela se traduit par un partage de capacités, la détermination des voyages, à toutes sortes de mesures¹¹ à l'exception de la fixation de prix,

 $^{\rm 10}$ Margaux Tourneur, « L'organisation internationale du transport maritime en lignes régulières », 2014.

http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/ship

de taux de fret uniformes ou communs. « Là où le système des conférences repose principalement sur la fixation de tarifs communs ou uniformes et possiblement sur des partages de capacité, le système des consortia repose clairement sur un partage des capacités de transport»¹².

Les consortia reposent notamment sur des contrats, comme le Vessel Sharing Agreement (VSA) et le Slot Charter Agreement (SCA). Le Vessel Sharing Agreement permet à plusieurs compagnies maritimes de mettre en commun certains de leurs navires sur une ou plusieurs déterminées. Des espaces déterminés sur les navires pour chaque transporteur maritime. Le Slot Charter Agreement permet quant à lui de mettre un certain espace ou un certain poids sur les navires à disposition des armateurs, pendant une période, en échange d'un prix.

Le transport maritime, avec son organisation en lignes régulières, et le gigantisme maritime qui existe, repose sur ces contrats. Un porteconteneurs de 20 000 EVP possède une capacité tellement importante que, pour rentabiliser, il faut absolument partager le navire et mettre les espaces à disposition. De plus, là encore, il s'agit d'augmenter la qualité des services, la fréquence des escales, ... L'avantage ultime des consortia est l'indépendance, les transporteurs existant en dehors du consortium.

Le règlement de 1995 a été révisé par le règlement n° 823/2000 de la Commission du 19 avril 2000, puis en 2009 et, en avril 2020, le règlement d'exemption des consortia a cette fois été renouvelé jusqu'en 2024¹³.

Les consortia ont ensuite été « dépassés » par les alliances, qui ne sont en fait que des consortia élargis, qui fonctionnent de manière similaire tout en ayant leurs spécificités.

 $\frac{ping/alliances-maritimes-la-commission-europeenne-confirme-leur-pertinence}{confirme-leur-pertinence}$

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP 20 518

¹² Anne Gallais Bouchet, « Stratégie de coopération des armements de ligne régulière » Note de Synthèse ISEMAR n°172, Mars 2015

Les alliances maritimes, formes spécifiques des consortia

L'Union Européenne et l'évolution du transport maritime ont précipité le déclin des conférences maritimes, qui a laissé place aux consortia. Ces derniers ont ouvert la voie aux alliances maritimes.

Nées dans les années 1990 - 2000, les alliances maritimes sont « une forme de consortium constitué entre des entreprises concurrentes en vue de maximiser les parts de marché tout en étendant la couverture géographique des services proposés. Deux ou plusieurs compagnies maritimes vont ainsi mettre en commun leurs ressources pour exploiter telle ou telle ligne maritime ou un ensemble de lignes maritimes dans les meilleures conditions économiques possibles. L'objectif est la rentabilité du service et passe par des accords avant tout opérationnels articulés autour de structures souples laissant à chaque allié une grande indépendance d'action »14.

Les alliances ne sont pas réglementées spécifiquement, peut-être parce au'elles correspondent davantage à une logique commerciale et informelle¹⁵. Elles « tombent sous les règles des consortiums [consortia] et sous celles du droit de la concurrence »16. En effet, on applique aux alliances, selon le droit de l'Union européenne, le règlement qui est appliqué pour les consortia, c'est-à-dire le règlement n°906/2009 de la Commission du 28/09/2009, car on assimile les alliances aux consortia. D'un point de vue juridique, on ne les différencie pas. Cela a été illustré avec l'alliance P3: la décision de l'Union Européenne de l'autoriser est fondée sur le règlement des consortia.

Les alliances étant une forme de consortium, elles reposent elles aussi sur des contrats qui

elles reposent elles aussi sur des contrats qui

14 Philippe Delebecque, « Les alliances maritimes », Les mélanges en l'honneur du professeur Michel Germain,

mènent à des coopérations entre partenaires qui restent des concurrents. Effectivement, les alliances maritimes n'étant pas des sociétés, elles reposent sur les contrats de Vessel Sharing Agreement (VSA) et de Slot Charter Agreement (SCA).

Les alliances se sont multipliées, se faisant et se défaisant. Maersk, MSC, Cosco et CMA CGM apportent 60% de la capacité mondiale, et seulement trois alliances maritimes (2M, Ocean alliance, THE alliance), exploitent 95% de la capacité totale des navires et dominent à 80% les routes maritimes les plus fréquentées¹⁷.

Les alliances permettent de conserver « l'identité de chaque partenaire » - elles sont là encore similaires aux consortia. Comme ces derniers, les transporteurs maritimes étant dans une alliance ne perdent pas leur individualité, leur autonomie, ils gardent leurs intérêts propres. Les transporteurs restent des concurrents pour des activités qui ne font pas partie de l'alliance. L'alliance permet aux transporteurs d'avoir « une activité variée, répondant à de nombreux besoins »18. Leurs intérêts propres sont réalisés grâce à l'alliance. Elle permet là encore de permettre le gigantisme l'organisation et en régulières. En effet, si elles n'existaient pas, aucun transporteur maritime n'aurait la capacité de remplir ses navires géants tout en respectant la fréquence de la demande¹⁹. Le gigantisme maritime dans le cadre des porteconteneurs tient aujourd'hui uniquement grâce aux alliances des compagnies maritimes. Les alliances, la surcapacité et les gigantesques sont liés.

Alors quelle est la différence entre consortia et alliances ? « De par leur fonctionnement, les alliances s'apparentent à des consortia géants,

Lexis Nexis & LGDJ, 2015

15 Marie Duault, « Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3

¹⁶ Margaux Tourneur, « L'organisation internationale du transport maritime en lignes régulières », 2014.

¹⁷ ITF, "The Impact of Alliances in Container Shipping", Rapport, 2018 & Adeline Descamps, "Alliances maritimes : un hold-up généralisé?", Shipping, Actualités, Site du Journal de la Marine Marchande, 9 novembre 2018

¹⁸ Marie Duault, «Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3

¹⁹ H.E. Haralambides, "Gigantism in Container Shipping, Ports and Global Logistics; a Time-lapse into the Future". Maritime Economics & Logistics, (21):1, pp 1-63, Février 2019

avec un champ d'application spatialement accru : les alliances seraient en fait des formes de consortia à l'échelle mondiale (ou à très grande échelle) là où, en théorie, un consortium ne concernerait qu'un service ou que quelques services sur une zone géographique déterminée »²⁰. En somme, les alliances ne sont que des formes spécifiques des consortia, des formes à une autre échelle.

Conclusion

Des conférences aux alliances, le transport maritime face au droit de la concurrence de l'Union Européenne a bien changé. Actuellement il s'est très bien adapté grâce à des alliances très efficaces.

Et où est le risque, puisque ces alliances sont possibles? Le transport maritime a vu les alliances se renforcer, et cela opère une concentration, qui pourrait mener à un abus de position dominante, et à des problèmes pour les sociétés plus petites²¹. Les alliances pourraient être retoquées par le droit... Après tout, les alliances ne sont-elles pas « une forme de cartellisation»²², alors qu'il y a de moins en moins de transporteurs maritimes et de plus en plus d'alliances et de consortia de manière générale?

« Il reste que le seuil de tolérance est difficile à fixer»²³. La jurisprudence sur l'alliance P3 permet de le montrer²⁴. Les autorités européennes ET américaines avaient considéré que cette alliance ne posait pas de problème au droit de la concurrence. Les autorités chinoises en ont décidé autrement. On voit bien que les alliances maritimes dépendent autant de l'UE

que des Etats-Unis et de la Chine. « Ce sont les trois autorités dont l'avis a le plus de poids sur les ententes. En effet, sans leur approbation, les transporteurs seraient incapables d'opérer sur leurs territoires qui sont les principaux en matière de flux, ce qui serait un handicap. D'où la nécessité de l'approbation de ces trois autorités de la concurrence en matière d'alliance »²⁵.

Cependant les alliances ne sont pas prêtes de disparaitre. Récemment, on l'a déjà dit, l'exemption donnée par l'UE aux consortia - et donc aux alliances maritimes - a été confirmée en avril 2020, pour courir jusqu'en 2024²⁶. Si l'alliance P3 a été retoquée, les alliances THE alliance, 2M et Ocean Alliance ne le sont pas. Cette autorisation octroyée par le droit permet le gigantisme – pour ne pas dire qu'il l'accentue - et renforce le développement de la surcapacité du transport maritime.

Si pour le moment, les alliances et consortia sont loin disparaitre. différents de questionnements s'imposent: transporteurs maritimes peuvent-ils tenir sans alliances? Est-il pensable que les alliances existantes soient déclarées illégales par l'UE ou par d'autres Etats ? Si le droit ne rend pas ces ententes illégales, est-ce que les faits peuvent avoir raison des alliances? Ces dernières subissent les aléas, la pandémie du Covid-19 l'a montré - comme elle a montré la capacité des transporteurs maritimes à réorganiser leurs lignes pour faire face...

Solenn Piton

Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Université du Havre

24

https://www.meretmarine.com/fr/content/conteneur-les-chinois-font-echec-lalliance-p3

²⁰ Anne Gallais Bouchet, « Stratégie de coopération des armements de ligne régulière » Note de Synthèse ISEMAR n°172, Mars 2015

²¹ UNCTAD/CNUCED, Review of maritime transport/Etude du transport maritime, Rapports de 2018 et 2019

²² Paul TOURRET « Les mouvements de consolidation des industries maritimes », Note de Synthèse ISEMAR n°207 - Février 2019

²³ Philippe Delebecque, « Les alliances maritimes », Les mélanges en l'honneur du professeur Michel Germain, Lexis Nexis & LGDJ, 2015

²⁵ Alicia Vanderpotte, « Alliances maritimes et autres formes de coopérations stratégiques entre les compagnies maritimes (évolution et avenir) », Mémoire sous la direction de Christian Scapel, Master 2 Droit maritime, Centre de droit maritime et des transport, Faculté de droit, Université Aix-Marseille, 2014-2015.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP 20 518

La pêche: une activité économique aux enjeux pluriels remettant en cause le partage des océans entre les Etats

L'océan est un lieu rempli de richesses variées. Il est composé à la fois de ressources énergétiques (par exemple, le gaz, le pétrole et désormais, les énergies renouvelables), ou encore de ressources halieutiques. Ces dernières sont définies comme étant les « ressources vivantes aquatiques », ce qui prend en compte à la fois les animaux et les végétaux¹. Ces ressources peuvent être produites par plusieurs modes de production, et mettent en jeu plusieurs activités économiques : la pêche et l'aquaculture.

Ces activités économiques ont différents enjeux. Il s'agit notamment de nourrir les êtres humains. En effet, la mer a un rôle de plus en plus important dans l'alimentation mondiale, notamment avec le développement plus intense de la pêche et l'aquaculture depuis les 1960. Par exemple, en termes années d'aquaculture dans les années 1980, 12 000 tonnes de saumon d'élevage étaient proposées en vente tandis qu'aujourd'hui 2,4 millions sont produits en aquaculture². Cet exemple démontre l'importance portée aux produits issus de la mer dans notre alimentation, sachant qu'en plus du développement de l'aquaculture, il v a aussi un attrait de plus en plus marqué pour les coquillages ou mêmes les algues. Ces dernières notamment pourraient être l'alimentation de demain. Déià consommées traditionnellement par certaines civilisations depuis des siècles, cette ressource

Afin de produire cette alimentation, les Etats sont, pour la plupart, dotés d'une flotte de pêche. La plus importante se trouve en Asie avec « 3,1 millions de navires, soit 68% du total mondial »5. Ensuite, vient la flotte africaine qui représente « 20% du nombre total de navires dans le monde ». Puis, les continents américains suivent avec « environ 10% » de ce total. La flotte européenne est loin derrière car elle ne compose que « 2% de la flotte mondiale »6. Depuis, une dizaine d'années on observe de manière générale une diminution de ces flottes. Par exemple, la Chine a diminué sa flotte qui avait atteint un nombre record en 20137. Cette diminution est expliquée par la recherche d'une gestion durable de la ressource halieutique afin de permettre l'alimentation des êtres humains présents mais aussi futurs. Il est extrêmement important de gérer la capacité de la flotte mondiale en équilibre avec les stocks8.

« Gérer la capacité de la flotte en équilibre avec les stocks » signifie ne pas épuiser les ressources et ne pas pratiquer la surpêche. L'environnement marin ne peut être protégé efficacement que par la mise en place d'une gestion intégrée. Autrement dit, prenant en compte, tous les facteurs influençant cet espace. Ainsi, il faut intégrer les interactions entre la terre, la mer, les fleuves, mais également mettre en place des gestions durables soutenues par des politiques au long terme et des programmes d'ensemble pour un

halieutique pourrait se démocratiser dans le monde et résoudre des problèmes d'alimentation³. Ainsi, les produits halieutiques sont une source importante de nourriture, que ce soit en termes de qualité ou en termes de quantité, puisqu'« environ 17% des protéines animales consommées aujourd'hui proviennent de la mer »⁴.

¹ Définition des « productions halieutiques », (INSEE) Institut national de la statistique et des études économiques :

https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c158 8 (consulté le 15/09/2020)

² *Nourrir,* Etudes Larune, n°15, janvier 2019, Centre d'études stratégiques de la Marine

³ Nourrir, Etudes Larune, n°15, janvier 2019, Centre d'études stratégiques de la Marine, *Le Bel avenir des algues*, Hélène MARFAING et Ronan PIERRE

⁴ Idem. p.41

⁵ FAO. 2020. La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action. Rome. https://doi.org/10.4060/ca922 (consulté le 15/09) 6 idem

⁷ idem

⁸ Le terme « stock » est employé dans la *Convention de Montego Bay relative au droit de la mer, 1982* pour définir les poissons.

développement durable dans le but de maintenir des cycles naturels. Dans cette logique, il est donc essentiel de gérer les ressources halieutiques au niveau international et donc les Etats tentent d'agir ensemble afin de garantir la pérennité des stocks.

Le terme employé pour définir les poissons, « stocks », illustre l'enjeu économique de la pêche car dans le langage français courant, ce terme définit le plus souvent des marchandises. Et c'est là que l'action commune des Etats dans la gestion des ressources peut être mise en difficulté. En effet, les poissons, denrée alimentaire, pourvoyeurs d'activités économiques, jouent un rôle, plus ou moins important, dans l'économie des Etats. L'intérêt économique pour la pêche a amené certains Etats à protéger leurs zones de pêches et leurs pêcheurs afin de conserver cette production leur permettant d'acquérir plus de richesses sans pour autant prendre en compte les interactions de ces stocks au niveau mondial pouvant parfois aller à l'élimination d'une gestion durable de la ressource halieutique.

Ces différents enjeux mènent à nombreux conflits, dont certains existent depuis des générations entre les Etats. La pêche est un sujet sensible et ainsi, les Etats oscillent entre protection de l'environnement, partage des ressources et mainmise sur ces dernières. Il se trouve que le partage des océans par le droit international de la mer permet d'encadrer la pêche et les relations des Etats exploitant les ressources halieutiques afin de gérer durablement les stocks et de protéger l'environnement marin (I). Cependant, ce même droit permet **Etats** aux des comportements ambivalents: partage des zones de pêche, à travers des accords autour internationaux. coopération de problèmes communs ou au contraire conflits pour l'accès aux ressources halieutiques, tout cela dans l'optique de préserver les activités économiques et leurs enjeux (II).

I- Le partage des océans encadrant la pêche

L'océan est un espace immense et riche en poissons et autres espèces animales. Dans premier temps, les êtres humains considéraient avoir peu d'incidences sur ces ressources - ce qui fut pendant un temps la réalité - ils « prélevaient » sans remettre en question leur renouvellement. Ainsi, lors de l'élaboration au XVIe/XVIIe siècle des prémices du droit de la mer défini, aujourd'hui, comme étant le droit applicable aux différents espaces maritimes, tels que définis dans la Convention de Montego Bay9, la question de la gestion durable de ces ressources n'était pas centrale. La théorie de Mare Liberum de Grotius développée au XVIIème siècle considérait la mer comme un espace où notamment la pêche s'exercait en toute liberté et sur toutes les eaux (eaux côtière ou au large). Cela ne posait pas de problème puisque les ressources étaient appréhendées comme étant inépuisables. Cette théorie a eu pour principale conséquence la diminution des pouvoirs des Etats sur les océans. Opposée à cette théorie, John Selden, développe le « mare closum ». Largement critiqué, le théoricien avait pourtant dès le XVIIème siècle relevé l'argument selon lequel les ressources de la mer sont épuisables, afin de justifier la fermeture des mers et de la navigation pour que les Etats conservent leurs pouvoirs sur les océans, notamment celui de l'exploitation des ressources réservées aux nationaux.

L'argument selon lequel les ressources halieutiques sont épuisables est aujourd'hui prouvé. Par exemple, la diminution des stocks a amené les Etats à réglementer l'exploitation ressources halieutiques. En des l'industrialisation de la pêche, a amené une augmentation de la capacité de pêche des Etats dépassant le renouvellement des stocks. L'équilibre a été rompu, venant mettre en danger de nombreuses espèces animales. Par exemple, « les stocks de poissons qui se situent à un niveau biologiquement durable est passé de 90% en 1974 à 65,8% en 2017 (...) avec seulement 59.6% des stocks classés comme

31

⁹ CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER dite « Convention de Montego Bay », adoptée le 10 décembre 1982

étant exploités au niveau durable maximal»¹⁰. Le développement et l'innovation des pêches venus remettre en cause sont renouvellement des stocks et mettre en danger l'alimentation mondiale. En l'industrialisation de la pêche l'agrandissement des navires de pêche (allant parfois de 50m à 100m de longueur) pouvant aller plus au large, notamment en haute mer, a permis une augmentation des prises de manière importante. Ce type de pêche est opposée à la pêche artisanale exercée avec des navires plus petits (allant jusqu'à 6m de longueur) par des pêcheurs rarement regroupés au sein de grandes entreprises aux capitaux sociaux importants. Ainsi, il existe de nombreux types de pêches, une variété d'engins ayant des incidences plus ou moins grandes sur l'état des stocks. Les activités économiques de la pêche ont évolué.

Alors, la Convention de Montego Bay, qui a établi des espaces maritimes, permet d'identifier les droits des Etats - donc des pêcheurs - en matière de pêche dans lesdits espaces. Dans les eaux intérieures¹¹, qui sont à l'intérieur du territoire terrestre de l'Etat, la liberté de navigation est très restreinte car l'Etat y exerce des droits souverains de manière pleine et entière. La pêche est un de ces droits. Ensuite vient la « mer territoriale »12 où la souveraineté de l'Etat côtier est restreinte par « le droit de passage inoffensif » qu'il doit garantir. Elle s'étend sur 12 miles marins à partir de la ligne de basse mer. La pêche est un droit de l'Etat côtier. Ensuite on trouve la zone économique exclusive (ZEE)¹³ s'étendant jusqu'à 200 miles marins. Cette dernière a été créée dans le cadre de défense de zones de pêche des Etats latino-américains face aux puissances extérieures plus développées – les Etats-Unis notamment. Ces derniers venaient proches de leurs côtes, et exercaient en effet leur hégémonie industrielle sur des zones non pleinement exploités par ces Etats côtiers. Afin

de protéger leurs ressources et de réserver leur exploitation à leurs nationaux, ces Etats en développement ont fait émerger le concept de ZEE trouvant sa source dans l'idée d'une « souveraineté fonctionnelle ». Ainsi, sur cet espace maritime l'Eta côtier peut ainsi déterminer les taux de captures réservés à ses nationaux et partager le reste ressortissants d'Etats tiers en imposant des obligations comme par exemple, le paiement de droits, la délivrance d'une licence de pêche. etc... Ainsi les pêcheurs nationaux et étrangers peuvent se partager l'espace et en bénéficier économiquement, et à travers eux leurs Etats.

Enfin il existe « la haute mer »¹⁴, lieu de liberté mais aussi de droit et qui est aujourd'hui définie comme étant un bien commun. Cependant, il faut se demander si c'est un lieu de totale liberté en matière de pêche étant donné que les océans sont interconnectés. Les évènements produits en haute mer peuvent avoir des conséquences sur les autres espaces maritimes...

Il faut noter que la Convention de Montego Bay n'a pas juste précisé quels Etats peuvent exploiter quelles ressources dans quels espaces. Elle a mis en place une réglementation plus spécifique en matière de pêche notamment en précisant la gestion des ressources en mer que doit effectuer l'Etat côtier lorsqu'il est compétent. Par exemple, comme expliqué précédemment l'Etat côtier dispose d'un droit souverain à l'exploitation de ses stocks¹⁵. Néanmoins, cela doit se faire dans une limite car il est établi des volumes admissibles de capture¹⁶, qui le spécifiquement à chaque espèce, afin de réguler leurs captures et permettre leur renouvellement dans un objectif de gestion durable.

De plus, la Convention de Montego Bay prévoit une protection particulière pour certaines espèces notamment les mammifères marins¹⁷ ou encore les stocks chevauchants¹⁸ ou les poissons migrateurs¹⁹.

¹⁰ FAO, «La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action », Rome, 2020 https://doi.org/10.4060/ca9229fr p.8

¹¹ Art 8 Convention de Montego Bay relative au droit de la mer

¹² Art 2 et 3 de la Convention de Montego Bay relative au droit de la mer

¹³ Art 55 et suivants de *Convention de Montego Bay relative au droit de la mer*

¹⁴ Art 87 de la Convention de Montego Bay relative au droit de la mer

¹⁵ Article 62 Convention de Montego Bay relative au droit de la mer

¹⁶ Idem

¹⁷ Article 62 et 120 Convention de Montego Bay

L'établissement d'une réglementation internationale de la pêche permet de gérer de manière plus efficace celle-ci car elle permet de prendre en compte une approche écosystémique de tous les espaces maritimes et des éléments pouvant avoir des impacts sur l'état de la ressource et donc sur l'accès à cette ressource. Cet encadrement permet de réaliser une meilleure coopération entre les Etats même si des tensions persistent.

II- Le comportement ambivalent des Etats face à la pêche

Les ressources en mer sont partagées entre les Etats, il faut donc établir des relations internationales et un partage qui pourrait être « équitable » entre eux. Cependant, dans la réalité, la différence de développement entre les Etat ne permet pas un partage véritablement « équitable » de ces ressources fragiles. De plus, les espaces maritimes n'ont pas les mêmes quantité et qualité de stocks de manière « équitable ».

Les Etats ont donc un intérêt à coopérer. Il existe des accords internationaux permettant à certains Etats de pêcher dans les zones de pêches d'autres Etats, qui, parfois, n'ont pas la même capacité de pêche. Cette coopération permet un partage plus équitable et des Etats peuvent en tirer parti, en améliorant leurs activités économiques liées à la pêche, permettant de nourrir et faire vivre leur population.

En outre, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) vient également mettre en danger les ressources halieutiques et a des conséquences économiques. Il est important de lutter contre, et ce type de pêche aux conséquences désastreuses est ainsi interdit et contrôlé par différents Etats, dont la France. La coopération est essentielle.

¹⁸ «Lorsqu'un stock se trouve « habituellement » entre les ZEE de plusieurs Etats », *Droit de la mer*, Philippe Vincent, larcier, 2008, p.100

Malheureusement, malgré la coopération, à travers les accords et traités internationaux, des tensions peuvent avoir lieu. Les tensions entre les pêcheurs britanniques et français sont un exemple parmi d'autres, et se sont développés depuis le Brexit, qui fait peser différents risques – notamment économique.

Les accords de pêche

Les années 1990 sont marquées par une prise de conscience qu'il fallait agir pour la conservation des ressources halieutiques au niveau international. Ainsi, les Etats ont trouvé des accords sur la gestion de cette ressource en se fondant sur l'idée de la gestion intégrée de l'espace maritime. Cela permet de développer l'économie de la pêche, des Etats, partageant tout en protégeant l'environnement marin.

Ainsi, par exemple, l'Union européenne (UE) a mis en place une politique extérieure en matière de pêche développant deux sortes d'accords.

ľUE Dans premier temps. un a accords développé de nombreux de partenariat²⁰ avec notamment les Etats en développement. Ces accords consistent à financer des droits de pêche en échange d'une aide financière et technologique. Cette idée a été développée au début des années 2000 pour accentuer l'idée de « partenariat »²¹ en dédiant obligatoirement cette aide au secteur halieutique et de la pêche afin de garantir les intérêts mutuels entre l'UE et l'Etat partenaire. Ces accords sont contestés par le Parlement européen car ils sont coûteux en proportion des sommes dépensées pour l'intérêt des armateurs de pêche, mais aussi en matière de diplomatie et enfin en matière halieutique puisqu'il a été constaté un gaspillage suite à l'absence de véritable contrôle et de suivi.

Annie CUDENNEC, et Frédéric LE MANACH,

Mémoire réalisé par Valentine LECORNEC, 2017/2018, Université de Bretagne Occidentale

¹⁹ Convention de New York de du 4 aout 1995 et annexe I et article 64 Convention de Montego Bay

²⁰ Mémoire de stage, « Les accords de pêche entre l'Union européenne et certains Etats d'Afrique Etude au travers de leur application ». Direction

²¹ Règlement (UE) 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche

Il y a également les accords de stocks aussi nommés les « accords nordiques » car conclus avec, notamment, l'Islande et la Norvège. Ces derniers permettent de venir pêcher un certain quota de poissons en échange, le plus souvent, d'une taxe. L'application est également contrôlée par des mesures assez techniques afin de vérifier le bon respect du quota de pêche. Ce type d'accords est généralement conclus entre Etats de movens leur permettant disposant d'exploiter pleinement leurs ressources amenant ainsi une certaine égalité dans la négociation de ces accords et donc dans leur application.

Les Etats peuvent donc parvenir à se mettre en accord pour pêcher au-delà de leurs espaces maritimes sur lesquels ils disposent des droits souverains; néanmoins ils ont un coût.

La pêche INN

Le terme « pêche INN »²² englobe de nombreux types pêches aux conséquences désastreuses sur le plan environnemental, économique et social. Cela concerne les pêches considérées, au niveau international, comme étant illicites car pratiquées dans les eaux nationales sans autorisation ou pratiquées sans respecter les réglementations nationales, régionales (des différents ORGP). Elle concerne également les activités non réglementées car le navire bat le pavillon d'un Etat non membres aux conventions internationales réglementant la pêche ou car le navire exerce son activité dans une zone où la réglementation en matière de conservation de la ressource n'est pas établie conformément au droit international. La pêche INN concerne également la pêche non déclarée conformément au droit national, régional et international. Le plus souvent un navire pratiquant cette pêche ne dispose pas de permis de navigation valide²³, se trouve dans une zone où la pêche est trop peu réglementée, utilise des engins de pêche interdits ou trop

peu sélectifs afin de permettre une conservation de la ressource, parfois ces navires ne battent pas de pavillon et sont donc apatrides. Ces éléments sont donc des indices de l'exercice de la pêche INN par ces navires.

La pêche INN, selon une estimation, consisterait à 20% des prises en mer. C'est une pêche aux conséquences désastreuses à la fois pour l'environnement mais également pour la qualité de l'aliment produit et au niveau de la qualité de l'environnement de travail, voire d'esclavage comme cela peut être le cas sur certains navires pratiquant ce type de pêche²⁴. conséquence Cette pêche a pour appauvrissement important des stocks, qu'il n'est pas possible de quantifier correctement et aussi des problèmes sociaux car les conditions de travail à bord de ces navires se rapprochent de l'esclavagisme.

En outre, la pêche INN a des effets néfastes sur l'économie. Elle représente une perte de 10 à 23 milliards d'euros chaque année au niveau international²⁵. Cela crée une distorsion de la concurrence²⁶. « Disposant de plus faibles coûts d'exploitation que les pêcheurs agissant dans le respect des lois, les opérateurs illégaux engendrent tout d'abord une forte distorsion de la concurrence, impliquant une baisse des captures, des revenus et des emplois au sein des groupements pratiquant une pêche légale. En surexploitant et en épuisant les ressources, ils menacent ensuite l'existence même du secteur »²⁷. Cela désavantage certains Etats plus que d'autres. Tout d'abord parce tous les Etats ne sont pas touchés au même niveau par la pêche INN²⁸, et ensuite parce que des Etats reposent parfois essentiellement sur la pêche,

²² Pêche illicite, non déclarée et non réglementée

²³ Un navire ayant un permis de navigation non valide peut conduire à plusieurs conséquences, notamment à la pratique de la pêche par un navire qui n'est pas en état d'affronter les risques de mer.

 $^{^{24}}$ « J'ai vu l'esclavage sur un bateau thaïlandais », Ian URBINA, Reporters sans frontières 2020

²⁵ https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/pecheillegale-enjeux-et-solutions

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_ 09 2002

²⁷ https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/pecheillegale-enjeux-et-solutions

²⁸ Compilé par Isolina Boto et Camilla La Peccerella, Centre Technique de Coopération agricole et rurale ACP-UE (CTA), Briefing n°10: Ressources sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), 29 avril 2009

c'est leur principale source de revenus – et d'alimentation. C'est le cas au Bangladesh, au Cambodge ou au Ghana. « Les acteurs pratiquant une pêche illégale menacent donc directement ces emplois, avec une perte de revenus pour les pêcheurs et leur famille qui en vivent et la sécurité alimentaire des populations qui en dépendent pour leur subsistance»²⁹.

La pêche INN étant une pratique qui dépasse les limites des Etats et aux enjeux nombreux³⁰, la coopération en matière de lutte contre la pêche INN est essentielle. Des contrôles et des missions sont donc mis en place par de nombreux Etats et organisations internationales, notamment l'Union européenne.

En effet, le Comité des pêches de la FAO, a mis en 1999 un « plan d'action en place international pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) »31, en priorisant la lutte contre la pêche INN et a été adopté dans le cadre du Code de conduite pour une pêche durable³². Ce plan permet de donner des outils aux Etats du port, du pavillon, côtier pour lutter contre cette pêche INN. Plus récemment, l'accord relatif aux mesures du ressort du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN, qui avait été adopté en 2009, est entré en vigueur en 2016, devenant le premier traité international contraignant qui porte expressément sur la pêche illégale³³.

L'UE a adopté un Règlement européen relatif à a lutte contre ce type de pêche³⁴. Par exemple, ce texte permet de définir les navires pratiquant cette pêche INN et en désignant certains ports comme étant ouverts pour les navires ressortissants d'Etats tiers et en mettant en place des procédures incluant des

inspections des navires battant pavillon d'un Etat tiers. Cet encadrement permet de contrôle la pêche et de limiter une pratique non réglementaire, illicite et non déclarée sur le sol de l'UE. De plus, en application du principe de subsidiarité les Etats membres de l'UE prennent les mesures directement car cela relève de la police. Il est donc principalement question d'assistance mutuelle entre les Etats membres de l'UE.

Donc, la pêche INN remet en cause les stocks du monde entier et la gestion des ressources halieutiques alors les Etats tentent de lutter contre de manière cohérente en s'accordant sur les procédures et les luttes.

Ainsi, la pêche développe la coopération entre les Etats. Cependant elle peut également créer d'importantes tensions.

Les tensions – exemple de celles dans le cadre du Brexit

De manière générale, la dépendance de la flotte de l'Union européenne aux eaux britanniques est assez flagrante puisque près de 40%³⁵ des poissons sont pêchés dans les eaux britanniques. Les pêcheurs français seront les plus impactés par le Brexit - le départ du Royaume Uni de l'Union européenne voté le 23 Juin 2016. Ce dernier remet en cause l'accès des étrangers à la ZEE des britanniques, cela pourrait être une fermeture totale de l'espace, ou l'ouverture par un système de licences de pêche. Dans tous les cas, un « choc économique considérable », qui toucherait toutes les personnes impliquées dans la pêche³⁶, est à attendre.

En outre, cela conduirait également à une baisse des captures et donc de la productivité pouvant entraîner des conséquences socio-économiques importantes, puisque par exemple pour les pêcheurs

³⁰ The Outlaw Ocean, Journeys Across he Last Untamed Frontier, Ian URBINA, Payot 2019

²⁹ Idem

http://www.fao.org/iuu-fishing/international-framework/ipoa-iuu/fr/

 $^{^{32}}$ « J'ai vu l'esclavage sur un bateau thaïlandais », Ian URBINA, Reporters sans frontières 2020

³³ http://www.fao.org/news/story/fr/item/417462/icode/

³⁴ Règlement (UE) 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche

^{35 &}lt;u>https://www.lesechos.fr/monde/europe/brexit-lavenir-de-la-peche-francaise-toujours-en-eaux-troubles-148805</u>

³⁶ JEAN-PIERRE PONT & ET PIERRE-HENRI DUMONT, Rapport d'information sur la pêche européenne dans le contexte post-Brexit, Commission des Affaires Européennes, Juin 2020

français, ces derniers vont devoir apprendre à se partager les ressources auxquels ils ont accès en nombre moins important pour la même capacité de pêche, venant ainsi mettre en déséquilibre la balance entre la capacité de pêche et l'état de la ressource. Ainsi, ce contexte de rupture entre le Royaume-Uni et l'UE touche au plus près les populations côtières dépendantes de la pêche.

De plus, avec le réchauffement climatiques, les stocks ont tendance à remonter dans les eaux britanniques alors cela aggrave le problème. La fermeture des eaux britanniques aux pêcheurs de l'UE pourrait notamment tendre vers des captures de juvéniles créant ainsi une incidence sur la gestion des stocks au niveau mondial.

Le fait est que les pêcheurs britanniques et français se disputent déjà dans le cadre du partage des espaces maritimes³⁷, et le Brexit, s'il pourrait régler certains différends, va sûrement empirer la situation...

La pêche est donc un secteur important dans notre monde car elle permet de nourrir les êtres humains mais elle a des intérêts économiques et sociaux qui sont souvent mis en balance avec l'intérêt environnemental. Une gestion intégrée est apparue pour tenter de mettre en cohésion tous ces intérêts, cependant, pour une réussite, il est nécessaire que les Etats coopèrent et investissent sur des politiques à long terme aux objectifs globaux, pouvant dépasser les intérêts nationaux.

Elise Leroux

Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Université du Havre

³⁷ https://www.lejdd.fr/Societe/pourquoi-les-pecheurs-francais-et-britanniques-bataillent-dans-la-manche-3743078#:~:text=Plusieurs%20altercations%20entre%20p% C3%AAcheurs%20fran%C3%A7ais,de%20Paris%20et%20Londres%20mercredi.





Rivalités en mers de Chine et droit de la mer

L'été 2020 n'aura pas été sans tensions dans la mer de Chine méridionale. En effet, en juillet, suite à des manœuvres militaires de la Chine dans ladite mer, les Etats-Unis y déployaient deux porte-avions¹, et en août, une nouvelle vague de tensions avait lieu entre les deux Etats².

La mer de Chine méridionale – ainsi que la mer de Chine orientale, dans une moindre mesure – font régulièrement l'objet de tensions, non seulement entre les Etats-Unis et la Chine mais aussi entre tous les autres Etats de la région. Nombreux revendiquent la souveraineté d'îles et différents espaces maritimes dans ces mers de Chine.

Les Etats ont de tout temps cherché à conquérir des territoires pour les faire reconnaître comme étant les leurs, et gagner en surface, en ressources, en zones stratégiques. Et si dans un premier temps les territoires convoités furent essentiellement terrestres, les Etats se sont davantage aventurés sur les mers et la volonté de contrôler des territoires maritimes a grandi. L'évolution du droit à travers les siècles rend compte de ce changement.

Le droit de la mer: histoire et notions

Pendant très longtemps, le principe de liberté de la mer fut une référence. La mer était comparée à l'air, c''était une chose commune dont tout le monde pouvait jouir. Le principe de liberté de la mer a existé dès l'Antiquité, cependant il a été systématisé par Grotius. Ce dernier publie Mare Liberum en 1609 et en 1618, où il considère que la liberté de la mer, impliquant notamment la liberté de naviguer, la liberté de pêcher, est un principe essentiel.

1

https://www.lemonde.fr/international/article/2020/07/13/pour-les-etats-unis-les-revendications-de-pekin-enmer-de-chine-meridionale-sont-illegales_6046109_3210.html

2

https://www.lemonde.fr/international/article/2020/08/27/nouvelles-tensions-sino-americaine-en-mer-de-chine-meridionale_6050091_3210.html

Vitoria, Gentili, et d'autres affirment également ce principe de liberté de la mer.

Toutefois, la liberté de la mer n'a jamais été totale. De tous temps, des règles sont venues restreindre celle-ci. Il y a toujours eu une volonté des Etats d'imposer un périmètre de protection, et leur juridiction.

Diverses pratiques et théories ont traduit cette volonté: la règle de la limite de la vue (qui servit par exemple à réglementer la pêche - il ne fallait pas voir les terres de l'Etat pour être autorisé à pêcher quand on était étranger), les systèmes d'autorisation (comme les trêves de pêche), le paiement d'impôts, les théories de Welwood, Freitas, Selden (qui a écrit le Mare Closum), la règle des 100 milles, celle de la portée du canon, ...

En 1720, Cornelius Van Bynkershock considère que l'Etat peut interdire la navigation, la pêche et d'autres activités sur des parcelles de la mer, qui représentent en fait la mer territoriale. Il utilise la règle de la portée du canon, estimant que l'empire d'un Etat finit là où finit la force des armes. Dans les années qui suivent, d'autres personnes reprennent l'idée, Surland en 1750, Vattel en 1758, Galiani en 1782. Ce dernier va déterminer avec plus de précision la portée exacte du canon : c'est la règle des 3 milles.

Les 3 milles seront par la suite remplacés par les 12 milles, toujours en vigueur actuellement. La mer territoriale est alors devenue une coutume internationale.

Le 20^{ème} siècle va voir les Etats revendiguer de nouveaux espaces maritimes. En 1945, président américain Truman revendique un plateau continental (PC) pour les Etats-Unis, dont la notion provient d'une déclaration du président Roosevelt faite quelques temps auparavant. En 1947, le Pérou, la Bolivie, et le Paraguay décident de revendiquer une zone économique exclusive (ZEE) face à ces prétentions, et aussi surtout parce que les Etats-Unis venaient pêcher près de leurs côtes. Toutes ces revendications sur des espaces maritimes qui ne sont alors pas réglementés, qui n'existent pas en droit, vont donner lieu au développement du droit international de la mer, avec les conventions de Genève de 1958,

qui s'appliquent à traiter des différents espaces en mer. Très vite obsolètes, étant imprécises, des travaux vont être lancés pour établir un droit international de la mer plus satisfaisant : en 1982, à Montego Bay, sera ainsi signée la Convention des Nations-Unis pour le droit de la mer (CNUDM). Elle entrera en vigueur en 1994.

Ainsi, différents espaces maritimes sont désormais reconnus et délimités: les eaux intérieures, la mer territoriale (les fameux 12 milles), la zone contiguë, la ZEE, le PC, la haute mer et la Zone (les grands fonds marins).

A partir de la ligne de base (tracée à partir des terres ou îles naturelles et habitables, il s'agit de la laisse de basse mer selon la méthode « classique » de l'article 5 de la CNUDM), la mer territoriale s'étend sur 12 milles3. On peut utiliser une autre méthode (tracée droite en partant des points saillants des côtes d'un Etat. la ligne est alors une représentation abstraite de la laisse de basse mer). Le problème est que la ligne de base peut être contestée (CIJ, 18 1951. Affaire décembre des pêcheries norvégiennes pour un exemple parmi tant d'autres). La mer territoriale est sous la souveraineté de l'Etat, il en exerce la plénitude, sur l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, sur la surface, sur la masse et sur les sols et sous-sols. Le principe de liberté de la mer permet tout juste un droit de passage inoffensif aux autres Etats, selon l'article 17 de la CNUDM.

Ensuite, à partir de la ligne de base toujours, la ZEE s'étend sur 200 milles, selon l'article 57 de la CNUDM. L'Etat y a des droits souverains : il peut explorer, exploiter, gérer les ressources naturelles. Les autres Etats peuvent y naviguer, et y faire quelques activités, comme poser des câbles sous-marins. Ils peuvent être autorisés à exploiter les ressources, cependant l'Etat doit donner son autorisation. Clairement, un Etat est maître de sa ZEE et les autres doivent « dûment » tenir compte des droits de celui-ci et toujours respecter les règlements et lois qu'il prend pour gouverner la ZEE.

Le plateau continental (PC) « comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du

prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure »4. Le PC peut être étendu jusqu'à 350 milles. Là encore, l'Etat a des droits, il peut notamment exploiter les ressources en présence et de manière générale, doivent obtenir les autres Etats consentement dudit Etat pour s'y aventurer.

Ces espaces sont donc sous l'emprise de l'Etat face aux autres, et sont tout le contraire de la haute mer et de la Zone. La haute mer est « ouverte à tous les Etats » et cette liberté comporte la navigation, le survol, le droit de pêcher, ... Selon l'article 89 de la CNUDM, « aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté ». Les grands fonds marins – la Zone – fonctionnent sous un régime similaire.

Ainsi, les Etats autour des mers de Chine méridionale et orientale revendiquent différents espaces maritimes pour bénéficier des droits qui y sont attachés.

Les mers de Chine : les différentes revendications en présence

Les revendications sont extrêmement nombreuses, eu égard aux multiples acteurs de la région, et existent depuis longtemps: extension des ZEE, extension des plateaux continentaux, revendications d'îles pour là encore revendiquer les espaces maritimes reconnus par la Convention des Nations-Unis pour le droit de la mer (CNUDM).

Tout d'abord, dans la mer de Chine orientale, 1 249 000 km², la Chine et le Japon se disputent les îles Senkaku/Diaoyutai. Ce sont des îles actuellement inhabitées, tout le temps émergées, qui sont pour la plupart couvertes de forêts et entourées d'îlots rocheux et de récifs coralliens. Les îles sont actuellement sous

⁴ Article 76 CNUDM

³ Article 3 CNUDM

administration japonaise, cependant la Chine les revendique.

Bien sûr, les Etats ont chacun leurs raisons pour considérer ces îles comme les leurs, ils se justifient avec des sources littéraires, officielles, géographiques, historiques, archéologiques.

Les îles Senkaku/Diaoyutai sont évoquées par des livres chinois, datant de la dynastie Ming (1368-1644) comme Voyage avec le vent *arrière*. Les îles inhabitées ont été offertes par l'impératrice Cixi à l'un de ses herboristes fin 19ème siècle. Du point de vue chinois, elles ont donc toujours été à la Chine et c'est la guerre avec le Japon qui a entraîné leur perte, à cause du traité de Shimonoseki/Maguan de 1895. Du point de vue japonais, les îles ont été occupées à la fin du 19ème siècle, appropriées par Tatsushiro Koga, un industriel qui y développa une entreprise de pêche et de traitement de plumes d'albatros⁵. Cette dernière perdurera jusqu'en 1940. Les îles sont alors habitées pendant ce temps, redevenant inhabitées lors de la fermeture de l'entreprise. Après la Seconde guerre mondiale, avec le traité de San Francisco de 1951, des îles (comme les îles Spratleys et Paracels que le Japon avait envahi) sont rendues à la Chine, cependant les îles Senkaku n'en font pas partie. Le traité dépossède en effet officiellement le Japon des îles, sans régler le sort de ces dernières pour autant. Les Etats-Unis vont les administrer pendant des décennies avant de partir et de les restituer à la famille Koga. Les îles passent donc aux mains du Japon. La famille Koga les vendra plus tard à la famille Kurihara, qui va laisser les îles inhabitées et va les louer au gouvernement japonais. C'est encore le cas aujourd'hui, et le gouvernement japonais va potentiellement acheter les îles pour ne plus les louer...

Il faut noter que s'est rajouté dans les revendications Taïwan, qui s'est séparée de la Chine. Ainsi, actuellement, les îles inhabitées sont revendiquées par le Japon, Taïwan et la Chine. A cause de ces revendications, de nombreux incidents se sont produits au fil des 20ème et 21ème siècles: manifestations, boycotts, navires chinois s'approchant des îles, construction de phares par les japonais, militarisation de la région, activistes chinois débarquant sur les îles et étant arrêtés, navires civils et militaires des Etats entrant en collision, etc.

D'autres revendications existent dans la région, cependant ce n'est pas dans la mer de Chine orientale même. On peut évoquer notamment le conflit entre la Corée du Sud et la Chine à propos du Rocher de Socotra/Ieodo/Suyan, atoll qui se situe dans la mer Jaune – qui donne sur la mer de Chine orientale. Inhabité, il émerge à marée basse et est fréquemment submergé. En 2003, la Corée du Sud a construit un centre de recherches sur ce rocher, provoquant « l'ire de la Chine, qui maintient que tant que le désaccord n'est pas réglé, la Corée ne doit pas placer de structure définitive sur ces rochers»⁶. En 2013, la Chine étend sa zone de défense aérienne, comprenant désormais le rocher - menant la Corée du Sud à faire de même. On peut également citer le conflit autour des rochers Liancourt/Dokdo/Takeshima. Ces derniers sont disputés par la Corée du Sud et le Japon et se trouvent dans la mer du Japon, davantage au Nord-Est de la mer de Chine orientale. Les rochers Liancourt font référence à deux îles rocheuses, inhabitées et toujours émergées, et à tous les îlots et récifs qui les entourent, dont la plupart se font submergés. Il faut noter que l'une des plus grandes îles est devenue habitée. la Corée du Sud ayant permis à un couple de s'y installer, et le pays y a aussi posté des gardecôtes.

Dans la mer de Chine méridionale, 3 500 000 km², les revendications sont encore plus nombreuses, et tournent notamment autour de la « ligne en neufs traits », aussi appelée « langue de bœuf », qui correspond à la délimitation faite par la Chine, depuis 1947, de la mer qu'elle considère lui appartenir – îles comprises. On y trouve les îles Pratas, les îles Paracels, le récif Scarborough, le banc Macclesfield, et les îles Spratleys. La Chine a officiellement revendiqué cette mer auprès de

_

https://www.lepoint.fr/monde/senkaku-une-affaire-de-famille-otage-d-une-affaire-d-etat-19-08-2012-1497108_24.php

⁶ Alban Girard, «Enjeux et défis de la stratégie navale sud-coréenne », Cargo Marine, CESM, n°5, 2014

l'ONU⁷. Quelques autres revendications, où la Chine n'est pas partie, existent, comme celle autour des îles Natuna, situées dans la mer de Chine méridionale mais en dehors de la fameuse « ligne en neuf traits ».

Ainsi, pour entrer dans les détails des revendications, la Chine et Taïwan revendiquent les îles Pratas, atolls émergés accueillant une station militaire et scientifique, mais n'étant pas habitées de manière permanente. Les îles sont administrées par Taïwan.

La Chine, le Vietnam et Taïwan revendiquent les îles Paracels - environ 130 îles, atolls et récifs. L'une des plus grandes îles est celle de Yongxing/Woody. Celle-ci aurait été occupée par des pêcheurs chinois durant la dynastie Qing (1644-1912), puis par la France ayant alors colonisé le Vietnam. Elle fut laissée inhabitée jusqu'à ce que la Chine la contrôle et établisse une présente militaire en 1956. Quelques civils y vivent également (des pêcheurs). Depuis, d'autres îles des Paracels ont été occupées par la Chine, qui poste des militaires, et mène des travaux d'augmentation de la surface de certaines îles. Divers incidents ont eu lieu à travers les années.

La Chine, Taïwan et les Philippines revendique le récif Scarborough, atoll inhabité entouré de récifs où deux îles émergent à marée basse seuls quelques rochers subsistent à marée haute (à 1 mètre de hauteur!). Historiquement, il aurait été découvert par la Chine, en atteste une carte maritime, et il servirait depuis longtemps aux pêcheurs chinois. Les Philippines opposent des cartes maritimes datant de la colonisation espagnole, où le récif apparait, et le fait que des pêcheurs s'y rendaient aussi. Actuellement, depuis 2012, la Chine contrôle le récif.

La Chine et Taïwan revendiquent le banc de Macclesfield, atoll complètement submergé et évidemment inhabité.

Valérie Niquet et Patrick Hébrard, « Procédure d'arbitrage et montée des tensions en mer de Chine : la nécessaire consolidation du système de normes internationales », Fondation pour la recherche

stratégique, Note n°13/2016, 16 juin 2016

Philippines, la Malaisie et revendiquent les îles Spratleys - partie ou totalité. Les îles Spratleys sont un archipel comportant îles et récifs, dont une centaine est émergée, inhabités pendant très longtemps. Tous les Etats revendiquant les îles y postent des militaires. C'est à celui qui en occupera le plus, pour appuyer ses revendications. 21 îles émergées sont occupées par le Vietnam, 8 par les Philippines, 7 par la Malaisie, 2 par Taiwan, 10 par la Chine (par exemple, l'île de Fiery Cross avec, depuis 2016, une base chinoise qui s'v est installée). De plus, depuis les années 2010, la Chine construit des îles artificielles sur des atolls submergés, îles sur lesquelles le pays installe ensuite des bases militaires, créant ainsi une « grande muraille de sable » dans les îles Spratlevs. Là encore, outre le fait de poster des militaires sur les îles, les incidents sont nombreux depuis le 20ème siècle. En 1988, la Chine mène des campagnes d'exploration dans les Spratleys, entraînant un « accrochage » avec le Vietnam. « A cette occasion, alors que les navires chinois s'approchaient d'un îlot tenu par les troupes de Hanoi, une escarmouche coûta la vie à 70 Vietnamiens » 8. La Chine a planté son drapeau au début de l'été 2010 au fond de la mer de Chine méridionale. « Trois scientifiques chinois [sont] descendus à 3 759 mètres de profondeur à bord du Jiaolong, un submersible de la taille d'un camion »9. Régulièrement, les navires des Etats se croisent et se toisent, et des débordements sont malheureusement à déplorer (collisions, etc). Manifestations et boycotts riment le tout.

La Chine, le Vietnam et Taïwan mais aussi les

Enfin, la Chine et l'Indonésie revendiquent les îles Natuna. On compte environ 270 îles, dont certaines sont habitées – la population est de 100 000 habitants. L'Indonésie y a posté des militaires.

Toutes les revendications évoquées sont liées aux Etats de la région et sont des revendications d'appropriation et de contrôle. Il ne faut pas oublier les revendications des Etats-Unis qui sont présents dans les mers de

⁸ Yann Roche, « La mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est », L'espace politique, 21, 3, mis en ligne le 19 novembre 2013

⁹ Patrice Gourdin, «Géopolitique et espace maritime», Géographie et mer, La revue maritime, n°490, Janvier 2011

Chine. En effet les américains ont différentes bases militaires plus ou moins proches de la région. On en trouve en Corée du Sud et au Japon, à Sasebo et surtout dans la préfecture d'Okinawa. Ces dernières bases militaires américaines donnent directement sur la mer de Chine orientale. On trouve également des bases américaines aux Philippines, qui donnent sur la mer de Chine méridionale. Les Etats-Unis n'apprécient guère tous ces conflits et toutes ces revendications territoriales, car cela va à l'encontre de leurs propres revendications. Les Etats-Unis veulent que la liberté de la mer soit préservée – autrement dit leur liberté de naviguer.

Il y a derrière ces revendications de nombreux enjeux.

Les enjeux derrière la convoitise des Etats

On l'a déjà dit, il y a des revendications d'extension de ZEE depuis les lignes de base des Etats, et d'extension des plateaux continentaux. Il y a également les revendications d'îles qui pourraient permettre là encore de revendiquer les espaces maritimes reconnus par la Convention des Nations-Unis pour le droit de la mer (CNUDM). Et enfin, il y a les revendications de conserver la liberté de la mer.

espèrent acquérir les Les Etats droits souverains liés à ces espaces maritimes : explorer, exploiter, gérer les ressources naturelles. Etendre sa ZEE et son plateau continental depuis la ligne de base des Etats permet tout cela. Comme les îles peuvent être prises en compte pour le tracé de la ligne de base ou revendiquer des zones, « annexer [les] donc archipels permet d'étendre considérablement les ZEE et de prétendre à l'exploitation exclusive des ressources naturelles, notamment des hydrocarbures »¹⁰.

Il se trouve que les mers de Chine sont plein de ressources. On y trouve beaucoup de poissons, c'est donc un territoire essentiel pour la pêche, mais on y trouve également des fonds riches en

¹⁰ Yann Roche, « La mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est », L'espace politique, 21, 3, mis en ligne le 19 novembre 2013

minerais, et en pétrole. C'est notamment le cas de la mer de Chine méridionale. Possédant une grande biodiversité, c'est une zone de pêche où les poissons abondent. Non seulement les Etats peuvent pêcher et se nourrir mais ils peuvent également exporter les produits de leur pêche, ce qui en fait une zone de développement économique. Outre la pêche, la zone est potentiellement pleine de ressources énergétiques (pétrole, gaz naturel), là encore permettant de subvenir aux besoins des Etats et de faire du commerce.

Cependant il ne faut pas s'arrêter aux convoitises des ressources. La zone est en effet également convoitée pour des raisons géopolitiques.

Si les Etats n'ont pas besoin de ces îles pour être capables de lancer des missiles sur leurs voisins, d'un point de vue purement militaire, c'est le fait que la zone soit propice au déploiement de sous-marins qui intéresse.

C'est enfin le contrôle des routes maritimes et détroits. donc et du commerce international et de la sécurité dans la zone, qui intéresse. La zone a toujours été un lieu de commerce¹¹. Elle représente actuellement un tiers de l'économie mondiale, on y trouve huit des dix premiers ports du monde. La plupart sont chinois. La Chine exporte massivement, et importe également, et l'accès aux espaces maritimes, la possibilité de les contrôler, est très important pour le pays¹². Le Japon dépend des routes maritimes pour le pétrole. Le Brunei exporte du pétrole. Tous les Etats de la région ont des intérêts commerciaux et passent par les routes maritimes qui traversent les mers de Chine. On comprend donc mieux également la volonté des Etats-Unis à promouvoir la liberté de la mer. Les ports de la région, et les routes, permettent d'acheminer des marchandises partout dans le monde. Le commerce n'est pas réduit aux Etats asiatiques, il est international et des problèmes dans la région auraient des répercussions dans le monde entier et sur toutes les économies. C'est pourquoi les

Nguyễn Quốc-Thanh, « La mer au-delà des frontières :
 le lien entre les pays d'Asie du Sud-Est », Moussons,
 27 | 2016, mis en ligne le 9 juin 2016

Patrice Gourdin, « Géopolitique et espace maritime », Géographie et mer, La revue maritime, n°490, Janvier 2011

américains continuent à patrouiller et faire des activités dans la zone fréquemment, et insistent sur la liberté de la mer.

Toutes les revendications, fruit de la convoitise des Etats pour les ressources et le contrôle du commerce international, peuvent-elles se justifier? Autrement dit, le droit de la mer permet-il de justifier juridiquement les revendications des Etats, de les concrétiser en tranchant les conflits?

Le droit de la mer et les prétentions des Etats

Si les Etats utilisent des sources littéraires. officielles, géographiques. historiques. archéologiques pour justifier les frontières maritimes et les revendications, montrent des cartes géographiques, cherchent à prouver la présence sur les îles, ces revendications ne peuvent aboutir qu'en accord avec la CNUDM. La CNUDM utilise la ligne de base pour délimiter les espaces maritimes et prend en compte diverse considérations, comme la définition des îles qui permet de savoir si ces dernières donnent des droits aux Etats. Il faut préciser que tous les Etats des mers de Chine ont ratifié la CNUDM.

La Chine, qui considère qu'elle possède des droits historiques qui s'appliquent indépendamment des règles de la CNUDM, se place donc totalement en dehors du droit international avec sa « ligne en neuf traits ».

En outre, lorsque les revendications se basent sur la CNUDM, il subsiste plusieurs problèmes.

Tout d'abord, il y a le fait que des revendications de ZEE et de plateaux continentaux se chevauchent.

En effet, on peut évoquer comme exemple la situation entre la Chine et la Corée du Sud : « après avoir ratifié les accords de Montego Bay de 1982, la Chine et la Corée du Sud revendiquent les 200 miles nautiques de ZEE prévus par la loi internationale, mais leurs revendications se chevauchent. Or, Séoul comme Pékin refusent de tracer une frontière

maritime équidistante de leurs côtes »¹³. C'est tout le problème de la délimitation des espaces, il peut être juridiquement justifié d'être en conflit.

Le deuxième problème est celui qui considère plus particulièrement à revendiquer un espace maritime à partir des îles.

L'article 121 de la CNUDM, intitulé « Régime des îles », dispose que « 1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. 2. Sous réserve du par. 3, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau d'une île délimités continental sont conformément dispositions de aux Convention applicables aux autres territoires terrestres. 3. Les rochers qui ne se prêtent pas l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental ».

En 2012, dans l'affaire Nicaragua contre Colombie, la CIJ a montré toute l'importance de cet article. En effet, la CIJ « a dû préciser lesquelles pouvaient se qualifier comme îles et, en conséquence, celles qui donnaient des droits de la mer » ¹⁴. Pour ce faire, la CIJ a fait référence à l'article 121 de la CNUDM. Dans cette affaire de 2012, la CIJ « a pris en considération la définition proposée par l'article 121 de la CNUDM sur les îles afin de déterminer si les formations en conflits donnent ou ne donnent pas des droits sur la mer» ¹⁵.

Ainsi, on voit bien que certaines revendications en mers de Chine ne peuvent aboutir puisqu'elles sont sur des îles qui sont submergées à marée haute. « Pour être reconnues comme des îles et non comme des récifs, et donc pouvoir prétendre à une revendication territoriale et surtout à une ZEE, les îlots doivent en effet être « habitables ». Ce

¹³ Alban Girard, « Enjeux et défis de la stratégie navale sud-coréenne », Cargo Marine, CESM, n°5, 2014

¹⁴ Xiomara Lorena Romero-Pérez. L'impact de l'affaire Nicaragua c. Colombie devant la CiJ sur le droit international. 2014

¹⁵ Xiomara Lorena Romero-Pérez. L'impact de l'affaire Nicaragua c. Colombie devant la CiJ sur le droit international. 2014

n'est pas le cas pour la grande majorité d'entre eux, du fait de la quasi-absence d'eau potable et aussi à cause de leur taille extrêmement réduite» 16, dans la mer de Chine méridionale, et c'est tout aussi vrai dans la mer de Chine orientale.

D'ailleurs, en 2016, la cour permanente d'arbitrage de La Haye a rendu une sentence arbitrale. sur une affaire concernant directement les mers de Chine, entre les Philippines et la Chine. Cette sentence apporte des précisions sur la définition d'une île. « L'interprétation de ce qui se prête ou non à l'habitation humaine ou à une vie économique doit être étudiée tant en termes qualitatif que temporel. En cela, une « habitation humaine » doit correspondre à une communauté de personnes pouvant satisfaire à ses propres besoins pour une période indéterminée. De même, une « activité économique propre » renvoie à la capacité pour les habitants de l'élément maritime de disposer d'une activité économique indépendante, c'est-à-dire qui ne provient pas uniquement de l'extérieur. De surcroit, le Tribunal précise que cette activité économique ne peut se fonder uniquement sur des activités extractives. Enfin, dernier élément non négligeable, les arbitres précisent que l'activité économique et l'habitation humaine ne sont pas des conditions cumulatives : un élément maritime disposant de l'un ou l'autre de ces caractères pourra disposer d'une zone économique exclusive et d'un continental » 17. Les arbitres ont précisé l'article 121 de la CNUDM. C'est logiquement qu'ils ont conclu que les îles Spratleys dont il était question dans l'arbitrage ne pouvaient donner droit à une ZEE ou un PC du fait qu'elles étaient inhabitées, sans activité économique, et submersibles pour certaines.

La création d'îles artificielles évoquée plus haut dans cet article traduit donc l'essai d'échapper à la CNUDM.

Il y a ensuite un problème qui est lié à la ligne de base.

¹⁶ Yann Roche, « La mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est », L'espace politique, 21, 3, mis en ligne le 19 novembre 2013

Par exemple, un haut-fond, s'il est dans une mer territoriale d'un Etat, peut être pris en compte dans le calcul de la ligne de base. Cela permet d'avoir une mer territoriale de 12 milles plus grande que si on ne prenait pas en compte le haut-fond. Cela a des répercussions dans les revendications en mers de Chine. Par exemple, « le récif Subi est à moins de 12 milles marins du banc de sable Sandy, qui pourrait prétendre de son côté à une mer territoriale mais qui est administré par les Philippines. La Chine, qui revendique l'ensemble des îles sous souveraineté, pourrait néanmoins considérer qu'elle est en droit de délimiter une mer territoriale à partir du récif Subi »18.

Le quatrième problème est la revendication de droits qui n'existent pas dans la CNUDM.

C'est le cas des revendications des Etats-Unis. Ils exigent une liberté presque absolue en mers de Chine, ce qui n'est tout simplement pas du tout octroyée par la CNUDM!

Le cinquième problème est le règlement de ces revendications.

Lorsque les espaces maritimes auxquels ont droit les Etats se chevauchent, ces derniers peuvent négocier et délimiter bilatéralement les espaces. Si les Etats ne se mettent pas d'accord, ils sont censés recourir à une procédure de règlement des différends, dans laquelle une solution équitable est cherchée, selon différentes méthodes comme celle de la ligne de l'équidistance pour partager les espaces entre les Etats. La CNUDM reste malheureusement très limitée pour aider à délimiter les espaces maritimes en conflit.

En 2002, l'Association des Nations de l'Asie du Sud-est (Association of Southeast Asian Nations = ASEAN), qui compte parmi ses membres la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines, le Brunei et le Vietnam, a signé avec la Chine une déclaration de conduite pour « résoudre pacifiquement leurs disputes juridiques et territoriales sans recourir à la menace ou à la force » et « à se modérer en ce qui concerne les activités pouvant entraîner ou aggraver des

44

¹⁷ Yann Tephany, «Le statut des îles dans l'arbitrage portant sur la mer de Chine méridionale », 15/09/2016, https://humansea.hypotheses.org/678

¹⁸ Sébastien Colin, « La Chine, les États-Unis et le droit de la mer », Perspectives chinoises [En ligne], 2016/2 | 2016, mis en ligne le 15 juin 2016

disputes et ainsi affecter la paix et la sécurité ». N'étant pas réellement contraignante, cette déclaration a déjà été violée de nombreuses fois¹⁹.

« Singapour et la Malaisie sont passés par la Cour internationale de justice pour résoudre leur contentieux sur les récifs de South Ledge et de Middle Rocks. En mai 2008, la Cour internationale de justice affirma que les Middle Rocks étaient sous souveraineté malaisienne et Petra Branca sous souveraineté singapourienne. Concernant South Ledge, Singapour et la Malaisie ont dû négocier de manière bilatérale par un Joint Technical Comittee »20.

En 2016, on l'a déjà évoqué, la cour permanente d'arbitrage de La Haye a donné raison aux Philippines contre la Chine, en jugeant que les revendications de cette dernière en mer de Chine méridionale n'avaient aucun fondement juridique. Bien sûr, la sentence arbitrale n'a pas été reconnue par la Chine, celle-ci n'étant même pas allée aux audiences...

Conclusion

De manière générale, on peut pointer du doigt que, si des Etats essaient de passer des accords, et ont recours à l'arbitrage, et aux cours internationales (CIJ, TIDM), les rivalités en mers de Chine restent irrésolues pour la plupart d'entre elles.

On peut se demander si ces dernières seront un jour résolues, si la situation restera un statu quo ou si elle va dégénérer.

Le fait est que les Etats riverains des mers de Chine ne s'apprécient pas non seulement pour ces divergences territoriales maritimes mais aussi pour d'autres raisons. La Chine et le Vietnam ont une concurrence « très ancienne et très féroce » ²¹, la Chine comme la Corée du Sud n'apprécient guère le Japon du fait de la colonisation du Japon et des exactions que le pays a commis durant cette période. Il y a aussi la méfiance vis-à-vis des Etats-Unis et des Etats qui y sont alliés – comme les Philippines. Le fait est que la situation est extrêmement complexe.

De plus, les Etats de la région s'arment. Le Japon a développé au fil des années sa Force maritime d'autodéfense (FMAD)²². La Corée du Sud a également développé ses forces navales, pour faire face au Japon et à la Chine notamment. Cette dernière est considérée actuellement comme étant la 2ème puissance maritime du monde, pour ce qui est des forces navales. Elle possède 600 navires, comprenant notamment deux porte-avions, et bientôt un troisième étant actuellement en construction²³. Et bien sûr, les Etats-Unis sont la première puissance maritime du monde. Les mers de Chine regorgent donc de navires militaires.

Cependant, ces autres animosités et cette course à l'armement ne mènent pas forcément à des dérapages plus inquiétants et au conflit armé. S'il est vrai qu'il y a des accidents, lors des accrochages, « les pays ont tendance à envoyer leurs navires blancs, à savoir les garde-côtes, plus que leurs bâtiments de guerre»²⁴. Cela dépend également des périodes. Par exemple, si récemment la Chine a continué ses travaux sur les îles qu'elle contrôle²⁵, elle n'en a pas conquis d'autres.

De plus, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas que les Philippines qui sont alliés aux Etats-Unis. La Corée du Sud, le Japon et Taïwan ont des relations très développées avec les américains, et ces derniers bénéficient également de relations assez « cordiales », avec la Malaisie, le

¹⁹ Yann Roche, « La mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est », L'espace politique, 21, 3, mis en ligne le 19 novembre 2013

²⁰ Etudiants de la promotion Défense et sécurité, « Les défis sécuritaires en mer de Chine méridionale », Iris Sup', Asia Focus #46, Octobre 2017

²¹ Aris-Georges Marghélis, «Tensions en mer de Chine: un aperçu politico-stratégique», 06/05/2016, https://humansea.hypotheses.org/510

²² « La force maritime d'auto-défense japonaise : Quo non ascendet ? », Géopolitique des océans, Brèves marines, CESM, n°173, Novembre 2014

²³ « L'ordre de bataille des porte-avions », Géopolitique des océans, Brèves marines, CESM, n°207, Janvier 2018

²⁴ Etudiants de la promotion Défense et sécurité, « Les défis sécuritaires en mer de Chine méridionale », Iris Sup', Asia Focus #46, Octobre 2017

²⁵ Valérie Niquet, «La situation en mer de Chine du Sud : amélioration ou point mort ? », Fondation pour la recherche stratégique, Note n°12/19, 23 juillet 2019

Vietnam et l'Indonésie²⁶. Entre eux, les Etats asiatiques peuvent collaborer.

De manière générale, les Etats ne sont pas forcément agressifs tout le temps, et cherchent à négocier. La Chine et la Corée du Sud ont multiplié les rencontres pour se mettre d'accord sur leurs ZEE²⁷, même si cela n'a jamais abouti pour le moment. Les Etats cherchent aussi à régler leurs différends à travers de procédures de règlement des différends, à la CIJ ou encore au tribunal d'arbitrage. Pour la plupart des différends, cela ne changera pas la situation car les Etats ne respectent pas les décisions/sentences prises on a évoqué plus tôt le cas de la sentence arbitrale de 2016 concernant la Chine et les Philippines, rejetée par la Chine. Il y a donc des cas qui restent un statu quo.

Enfin, il faut noter que des conflits arrivent à être résolus. Par exemple, la Chine et le Vietnam ont négocié et signé un accord pour la délimitation maritime dans le Golfe du Tonkin, s'arrangeant sur l'exploitation²⁸. On a évoqué plus tôt que la Malaisie et Singapour avait réussi à négocier un traité tandis qu'ils avaient eu recours à la CIJ pour plusieurs différends, et que tout était respecté.

Pour conclure, il apparait difficile de savoir avec certitude comment les rivalités en mers de Chine vont évoluer. Toujours est-il qu'elles existent et ne vont pas disparaître du jour au lendemain...

Solenn Piton

Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Université du Havre

_

²⁶ Aris-Georges Marghélis, «Tensions en mer de Chine : un aperçu politico-stratégique », 06/05/2016, https://humansea.hypotheses.org/510

²⁷ Alban Girard, « Enjeux et défis de la stratégie navale sud-coréenne », Cargo Marine, CESM, n°5, 2014

²⁸ Aris-Georges Marghélis, «Tensions en mer de Chine : un aperçu politico-stratégique », 06/05/2016, https://humansea.hypotheses.org/510

Land powers, maritime powers and Black Sea rivalry

"To use 21st c. tools to hold Russia accountable for 19th c. behavio[u]r!" (J. Kerry, US Secretary of State, Senate Foreign Committee, 8 April 2014)

The end of 2013 and the month of March 2014 had already mobilized the memories of March 1937. The old dynamics of the German-Austrian *Anschluß* in the late 1930s then agitated the minds as to a Russo-Crimean "annexation" in the 2010s. To be sure, the search for a resemblance, for a comparison, was easy, and much easier than an analysis that would … integrate the changes of the world-context in which the events were taking place. Disruptions affecting Ukraine are, however, essentially those affecting the whole arc of countries of the Eurasian 'in-between'-space, which links the Baltic area, in the north, to the Black-Sea/South-Caucasus region (Belarus, Ukraine, Moldova, Georgia, Armenia, Azerbaijan, Iran and Turkey, nay Syria), in the east and in the southeast.

Thus approached, the international crises in Georgia (during 2008), in Ukraine (since 2013) and other internal tensions that have arisen international interest (Turkey, Iran, Syria, Belarus, ...) come to attention in a novel way, in the light of the last phase of the establishment of the New International Order of the post-Cold War, against the backcloth of Chinese power and Sino-US latent rivalry. Civil and political confrontations within Ukraine are part of the crisis, but this crisis is primarily international, specifically continental, according to the main hypothesis of this article, and it is a crisis situated at the gateway to the "New Asia¹". This hypothesis thus "situates" this crisis, in turn, out of the history of the 20th century alone and fully within the new configurations, those of "the Sino-Russian-European 21st century".

At first sight, the tension in Ukraine, the referendum in Crimea and the "reattachment" of the peninsula to Russia seemed an open surprise. The concept of annexation or *Anschluß* was spontaneously used in the western/European press. However, international politics and events are oftentimes essentially ambiguous and it is never clear what to make of them, especially when involving historical "origins" of events. The fact that Crimea was Russian until 1954 is true; the fact that the soviet empire no longer corresponds to present border-designs is also true. To be sure, Russia's justification is as ambiguous in her stance on Crimea (and eastern Ukraine, and eastern Moldova) as it would be (?) on northern Kazakhstan, but, equally certain is the ambiguity of the (lack of) capacity of other States in the region and in the world as to how to react to that stance on Crimea and Ukraine.

And so, as often in academic analysis, when facts are uneasy to understand, one would be well-advised to revert to theoretical views. Our contention in this article is that one ought to mobilise concepts, among them some classic ones from geopolitics and their derivatives, to make sense of Russia's stances in the 2010.

47

¹ Chabal, Pierre (ed.), *A New Asia ? The Shanghai Cooperation Organisation*, Paris, L'Harmattan, collection "Logiques Politiques", forthcoming in 2015.

To appraise the geopolitical causes of Russia's position in the 2010s, rather than reverting to immediate news reports, made worse by acute journalistic sensationalising of the facts, it is suggested to extract the necessary elements of discussion from theories that link space and power. The link between territory, as physical space, and power, as the capacity to dominate and impose one's view, is provided by geopolitical thinkers. We need to browse through classic geopolitical concepts (I), adapting some of them in particular, in order to seek to provide a fine-tuning of unfolding geopolitical dynamics (II).

I- Classic concepts: adapting some geopolitical classics

Classic thinkers, contributors from the late 19th and early 20th centuries, some of them German, some others Anglo-American, provide us with five views of the relevance of the physical space or territory. We need to remind ourselves of how these views relate to the events of Eurasia in general and to those in and around Ukraine in particular. It will then be possible, in each case, to state and discuss, to use and refute these views and suggest an analysis of the dynamics since 2013 in Ukraine as case-study of the European-Asian interface.

1) vital-space → expansion / losses of 1991/ lack of space

The issue of space in geopolitics is addressed as 'a territory animated by a State', according to the views of F. Ratzel (1844-1904)². That is, all States are in a struggle for space and seek to increase their territory in order to access more resources. This classic idea that States, as a rule, extend into their neighbours, has a countervailing significance: any State having lost territory will be driven to reacquire it, as if expansion was an unstoppable trend. Applied to the case of today's Russia, it is easy to see how this approach suggests that not only is the recent reattachment of Crimea to Ukraine in 1954 relevant to later "reactive" geopolitics but also that, from the Russian point of view, 1991 has meant a large-scale loss of territory, namely that land conquered from the 16th century and the accesses to various sees in the world (Baltic, Black, Caspian, Okhotsk, ...) to the 19th century and mastery of the whole of Siberia and part of Manchuria. From the loss of space to the lack of space, especially to the subjective nature of the feeling of a lack of space in very large States, there is only a narrow margin.

2) reconstruction → power / former scenarios / from 16th century

As to power in classic geopolitical views, K. Haushofer (1869-1946)³ suggests that not only can power be constructed but that it can also be reconstructed. And so, the Japanese scenario of the late 19th century, the German scenario of the 1930s and, maybe, the Russian scenario of the 2010s would bear some resemblance. This calls for nuances. Comparisons are about looking in parallel at facts that are linkable to some analysis, not at identical facts. That Russia, having been the greatest land-power of the 19th century and the inspirer of the Soviet Empire, would seek to reconstruct its influence and might over the continent is not illogical. Haushofer would most probably, if he were to share his views with us today, contend with the logic present in the tough stance over Crimea and eastern Ukraine: geopolitics is less concerned with Westphalian legal rules than with the attempt to reach power, which is, according to another of Haushofer's views, by essence, an attempt at hegemony, that is absolute power. Relative power is but one stage to the realisation of power, in a deterministic realist approach.

² Politische Geographie (1897), 2nd ed., Munich, Oldenbourg, 1903; Géographie politique, trad. P. Rusch, Paris, Economica, 1988; Die vereinigten Staaten von Nordamerika, Munich, Oldenbourg, 1878 (t. 1), 1880 (t.2); Die Erde und das Leben: eine vergleichende Erdkunde, Leipzig, B. Institut, 1901 (vol. 1), 1902 (vol. 2); M. Bassin, Imperialism and the nation-state in F. Ratzel's political geography, in Progress in Human Geography, 11/4, 1987; J. Brunhes, Friedrich Ratzel (1844-1904), in La Géographie, 10/2, 1904; J. M. Hunter, Perspectives on Ratzel's political geography, Lanham, Press of America, 1983; A.-L. Sanguin, En relisant Ratzel, in Annales de Géographie, N°555,1990.

³ Das Japanische Reich in seiner geographischen Entwicklung, Vienne, Seidel & sohn, 1921; Weltpolitik von heute, Zeitgeschichte-Verlag Wilhelm Undermann, 1934; Weltmeere und Weltmächte, Berlin: Zeitgeschichte Verlag, 1937; Grenzen in ihrer geographischen und politischen Bedeutung, Berlin, Vowinckel, 1939; Japan baut sein Reich, Berlin: Zeitgeschichte-Verlag Wilhelm Undermann, 1941.

3) maritime → projection // access to sea // for land power

Power can also be reached as hegemonic by combining sea-power and land-power. The former, referred to as "maritime power" by A. Mahan (1840-1914)⁴, consists of a capacity to "project" power across the seas and eventually overseas, whether in a colonial or neo-colonial way. Continental powers, however, such as Russia - and China for that matter -, usually seek sea power less in order to project their power overseas than to exercise a capacity to patrol in their own waters "extended" over the dominance of "relevant seas", of which the Black sea is obviously one for Russia. The events of 2008 in Georgia remind us of the importance for Russia of the military port of Batumi in Georgia; those of 2014 of that of Sebastopol in Crimea (and of the southern China sea for China). From the point of view of Russian geopolitics over the long, multi-secular scale, there is no alternative to dominating the Black sea and that dominance calls for the control of Crimea. Two Balkan wars (1912) and, before that, the long, historical opposition to the Ottoman Empire had the same purpose.

4) heartland → key // key to back sea // and Mediterranean // as maritime Europe

Another theorist of the fact that sea-power complements land-power, H. MacKinder (1861-1947)⁵, rigidifies the power relations between the powers of the sea (England of the 18th-19th c.) and those of the land (Germany of the late 19th c.). He further suggests a deterministic, sequential dynamic for dominating the continent: from Eastern Europe to the heartland, from the heartland to the Eurasian space and from the Eurasian space to the world. On the way 'from' Germany 'to' central Asia, the Ukrainian plain seemed to him 'the space for mobility *par excellence*'. In this perspective, it is clear that Russia has traditionally as much intent on Central Asia as the "continuation" of land, as she does over the Black Sea <u>as the "continuation</u>" of access to the maritime space: from the Black Sea to the Bosporus, to the Eagan Sea and to the Mediterranean and, from there, to the Atlantic, <u>as a complement</u> to the access to the Atlantic from the Baltic Sea and the North Sea. This long-term perspective takes away much, if not all, of the contemporary tensions as attributable to a particular type of leadership or another.

5) periphery → "contain" // expansion of NATO // (Baltic, Central Europe, Rumania)

The drive to expansion triggers, according to the vision of N. Spykman (1893-1943)⁶, a 'containment' by/from the periphery of the center. History reminds us that if the ambitions of the periphery to conquer the central Asian space have failed (ancient Greece, modern France, Japan, Germany), when - on the other hand - the centre attempted to dominate the continent (Middle-Age Mongolia, modern URSS), it could not do so for longer than several decades. The concept of 'containment' helps analyse the cold war as a geopolitical occurrence. Further, the periphery is a kind of 'amphibious buffer' zone separating the properly maritime powers (England, United States) from

⁴ The Gulf and Inland Waters (1883); The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783 (1890); The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812 (1892); The Interest of America in Sea Power, Present and Future (1897); Lessons of the War with Spain, and Other Articles (1899); The Problem of Asia and Its Effect Upon International Policies (1900); Reflections, Historic and Other, Suggested by the Battle of the Japan Sea, (1906) in Proceedings magazine, US Naval Institute, June 1906.

⁵ Brian Blouet, <u>Global Geostrategy, Mackinder and the Defence of the West</u>, Londres, Frank Cass, 2005; Gerry Kearns, <u>Geopolitics and Empire: The Legacy of Mackinder</u>. Oxford UP, 2009; Geoffrey Parker, <u>Western Geopolitical Thought in the 20th C.</u>, St. Martin's Press, 1985; W. H. Parker, <u>Mackinder, Geography as an Aid to Statecraft</u>, Oxford, Clarendon Press, 1982; G. R. Sloan, <u>Geopolitics in US Strategic Policy</u>, Brighton: Wheatsheaf Books, 1988; G. R. Sloan, "Sir Halford Mackinder: the heartland theory then and now", in Gray C S and Sloan G.R., <u>Geopolitics, geography and strategy</u>. London: Frank Cass, pp. 15–38; Pascal Venier, «La pensée géopolitique de Mackinder, apôtre de la puissance amphibie », in Coutau-Bégarie (dir.), <u>Approches de la géopolitique</u>, Paris, Economica, 2013, pp. 483-507; Pascal Venier, «The Geographical Pivot of History and Early 20th C. Geopolitical Culture»», in <u>Geographical Journal</u>, vol. 170, no 4, décembre 2004, pp. 330-336.

⁶ The Geography of the Peace, New York, Brace and Company, 1944; America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power, Brace and Company (1942); "The Social Background of Asiatic Nationalism", in The American Journal of Sociology 1926, issue 3; "States' Rights and the League", in The Yale Review 1934, issue 2; "Geography and Foreign Policy, I-II", in The American Political Science Review 1938, 1-2; with A. Rollins, "Geographic Objectives in Foreign Policy, I-II", in The American Political Science Review 1939, issue 3-4; "Frontiers, Security, and International Organization", in Geographical Review 1942, issue 3.

the properly land powers (Russia, China). This brings shades into the black-and-white Manichean suggestion that Russia is 'wrong' in viewing Crimea as space of Russian control and Europe is 'right' in contesting that view. Russia is simply containing European/NATO enlargement of influence (Baltic States, Central Europe, Rumania and Bulgaria) and Europe is simply containing desires of Russia to compensate the losses of 1991, for instance with a Eurasian Economic Space.

These reminders allow us, further, to take into consideration some more contemporary geopolitical concepts, and, similarly, apply them to the situation of Russian initiatives in the eastern Balkans. These are drawn from French authors, not because they would offer a 'better' view, but really because they suggest a welcome diversity of views and a number of potential analyses.

II- Concepts updated: fine-tuning geopolitical dynamics

Contemporary authors from the last quarter of the 20th century, active within French academia and research, provide us with about ten additional, modern views of geopolitical dynamics. They are not chosen here because they share a nationality among themselves (or with the author of this article), but because they offer an array of views and analyses, that complement rather well the over-accepted views that the physical territory is the key to geopolitics. What is suggested is that there are many other determinants than the sheer material space.

1) intentions → admitted or real // prevent domino effect // Ukraine, Georgia → West

One such determinant consists of the 'real' intentions of actors, beyond their admitted intentions, often in the form of governmental rhetoric, a factor which Y. Lacoste (1929 -)⁷ brings to the fore. This suggests looking beyond material, territorial determinants. The 'real' motive of Russia in Ukraine and Crimea is most probably to prevent a novel domino-effect: countries of the former soviet zone and of the CIS space joining, one after the other, the western space dynamic (whether European or Atlantic), with now Belarus (and soon Armenia) 'secured' in the Customs' Union and the EEC. The real motive of the West is most probably to secure Ukraine in the European-Atlantic dynamic, realising that, in the 21st century, a country's decision to adhere to one or the other geopolitical space (west or east) is likely to be a *long*-term clarification. From this point of view, what happened in Crimea and what is happening in Ukraine has a significance which reaches far beyond these territories, and all the way to countries situated in the "arc" in between east and west. It is unlikely that these real intentions subside.

2) borders → typical // Soviet/Russian with Crimea as link

The acute tension of this early 21st century marks the fact that borders are again the subject of nationalist and military moves. M. Foucher (1946 -)8 looks as the border-dimension of conflicts. He suggests a simple question: why should a border be stable? And a simple answer: borders, being the products of the unequal history of victors and losers, are bound to be questioned, sooner or later. From the Russian viewpoint, 1991 has caused a reshuffling of borders in the Baltic northwest, in the

⁷ Les Pays sous-développés, 1959; Géographie du sous-développement, 1965; La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre 1976; Dictionnaire de Géopolitique, 1993; Dictionnaire géopolitique des États, 1994; La Légende de la terre, 1996; Vive la Nation! - Destin d'une idée géopolitique, 1998; Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui, 2006; L'Eau dans le monde: les batailles pour la vie, 2006; La question pos-coloniale: une analyse géopolitique, 2010.

⁸ L'Invention des Frontières, FEDN, 1986; Fronts et Frontières, un tour du monde géopolitique, Fayard, 1988, 1991; (sous la dir.) Fragments d'Europe-Atlas de l'Europe Médiane et Orientale, Fayard, 1993; (sous la dir.) L'Europe Prochaine, essai sur les alternatives et les stratégies pour une nouvelle vision de l'Europe, Fondation BBV, Madrid, 113 pages, 1994; Les Défis de Sécurité en Europe Médiane, FED, Documentation Française, Paris 1996; La République européenne. Entre histoires et géographies, Belin, Paris, 1999; (sous la dir.) Asies nouvelles, Belin, 2002; L'Europe et l'Avenir du monde, Éditions Odile Jacobs, 2009, 144 p.; L'Europe entre géopolitiques et géographies (dir.), Armand Colin, CNED, SEDES, 2009; Nouveaux (dés)équilibres mondiaux, La Documentation Française, oct. 2009; L'Obsession des frontières, 3e édition, Tempus Perrin, janvier 2012.

Centralasian southeast, in the Caucasian south, very uncomfortable at that, given five centuries of expansion. Conversely, 1991 has brought, in the West, a renewed awareness that the time has come (?) to contain post-soviet Russia in zero-sum games, probably untimely in these modern times of multilateral regionalisations, no longer times of sovereignist antagonisms. The West and the EU have more to bear in mind by way of Russian economic competition: the Eurasian economic space is already linking the 'in-between' countries (Belarus, Armenia) and central Asia (Kazakhstan, Kirghizstan, Tajikistan) to Russia.

3) structuration → of space // maritime as continuation of Russian land

The resemblance of maritime space to terrestrial space, suggested by H. Couteau-Bégarie (1956-2012)⁹, historian of the seas and of naval confrontations, enables us to understand that space "structures" ambitions and initiatives, from a geopolitical viewpoint, whether space under State sovereignty (land) or space with an open international legal status (high sea). Space is structured and competitive: sea-lanes as much as land-corridors. Applied to Russian geopolitical visions of maritimity, this suggests the Black Sea and Crimea to be both a 'continuation' of Russian territorial management. 'Continuation' is a much connoted word since Clausewitz' famous 'war is the mere continuation of politics with other means"¹⁰. Here, war is not necessarily the main characteristic of the unfolding ambition but one of the forms taken by this ambition. The recent Russia-inspired Eurasian Economic Community is, as suggested above, a much more serious contender of rivalry with Europe and "the West": in 2013, instability in Ukraine started precisely when the idea of an "association" of Ukraine to the EU became fashionable.

4)geoeconomics → recovery post crisis //90s : Russia in crisis // 2000s: Europe in crisis: opportunity

In a geo-economic perspective of 'de-territorialisation', for instance with Ph. Moreau-Desfarges (1943-)¹¹, actors are viewed no longer in terms of the 'rapport' to the physical territory as a powerbase but according to the impact of economic stability or cyclical downturns on their status *vis-à-vis* other actors. In this vein, Russia underwent in the 1990s an economic crisis when Europe was doing better but the reverse occurred in the 2000s, with the Russian economy benefiting from higher world prices for energy (Russia is among the major world producers of natural gas and crude oil) and Europe in the deepest economic and monetary upheaval since its creation. A Europe in crisis is an opportunity for any actor wishing to adopt assertive stances over the interests of weaker competitors and, if Ukraine was perceived as a possible 'associate' partner to the EU, non-European contestation of that possibility manifested itself more when the EU was weakened in/since 2008. With oil prices going down again, Russia is probably getting more determined in this stance vis-à-vis Ukraine and the Balkans.

⁹ La puissance maritime soviétique, Economica, 1983, 1998; Le phénomène « Nouvelle Histoire ». Stratégie et idéologie des nouveaux historiens, Economica, Paris, 1983, 1999; Le problème du porte-avions, Economica, 1990; Le désarmement naval, Economica, 1995; L'histoire maritime en France, Economica, 1998; L'œuvre de Georges Dumézil, Economica, 1998; La lutte pour l'empire de la mer, Economica, 1999; L'évolution de la pensée navale Vol. 7, Economica, 1999; Pensée stratégique et humanisme, Economica, 2000; Géostratégie du Pacifique, Economica, 2001; Traité de stratégie, 3e édition, Economica, 2002; Le meilleur des ambassadeurs, théorie et pratique de la diplomatie navale, Economica, 2007; Approches géopolitique, Economica, 2013 en collaboration avec Martin Motte.

¹⁰ K. Von Clausewitz, Der Krieg ist eine bloße Fortsetzung der Politik mit anderen Mittelnn.

¹¹ Relations internationales, collection "Points-Essais", Le Seuil, 7ème edition, 2007; Introduction à la géopolitique, collection "Points-Essais", Le Seuil, 2e édition, 2005; Dictionary of Geopolitics, Armand Colin, 2002; Repentance et Réconciliation, Presses de Sciences Po, 1999; La mondialisation, PUF, collection "Que sais-je?" n° 1687, 8ème édition, 2010; L'ordre mondial, Armand Colin, 3e édition, 2003; La gouvernance, collection "Que sais-je?" n° 3676, PUF, 3e édition, 2008; Où va l'Europe?, Presses de Sciences Po, 2006; Droits d'ingérence, Presses de Sciences Po, 2006; La guerre ou la paix demain?, Armand Colin, 2009, 160 pages.

5) 'grey zones' → face of citizens : Russian passport issue = South-Ossetia 2008 ?

In any territory, international situations bear upon citizens, who often suffer from open conflicts among state decision-makers. From a humanitarian angle, J.-C. Rufin (1952-)¹² devised the concept of "grey zones" to qualify portions of a territory which escape the control of public authorities and where various forms of violence set in and disrupt the normal course of life. The fate of citizens becomes trapped and engulfed in possible manipulations dictated more by geopolitical interests than by humane motives. In Georgia, South-Ossetia and Abkhazia in 2008, in Crimea, Ukraine and east-Moldova from 2014, the fact that citizens are Russian-speakers was equated with their longing to revert to the Russian nationality and to see their living space attached to the Russian Federation. Humanitarian concerns go to citizens with differing views, intent on remaining within the existing sovereignty, since their uprooting does not agree with the stability or protection to which they are entitled. Whatever the inter-governmental dynamic, war-like actions have cause many casualties and deaths.

6) regional geopolitics → specificity "in between" West/East - East/West

Is there a specificity of the Balkans and of the Black Sea that would suggest a sub-regional geopolitics different from that of other regions? Inspired by F. Joyaux (1938-: Asia would be a region with lines of divide equating physical, civilisational and cold-war political traits when, elsewhere, these lines of divide do not match)¹³, we should deepen the hypothesis that Ukraine today belongs to the arc of countries "in-between" East and West, an arc mentioned in the introduction to this paper. Indeed, in the post-cold war, such an arc exists in between i) an Asia that extends West as the "Shanghai dynamic" of the SCO has affiliations encroaching upon the CIS space (Belarus, ...) as well as into the Middle East (Iran, ...) and as the EEC has affiliations with the region (Armenia, ...); and ii) a Europe that extends East as the EU, the OSCE and NATO have enlargements into the former soviet zone (the Baltic space) and into continental Asia (the Balkan EU-members). Reverting to cold-war (West-East) dynamics would again ascertain the specificity of that zone more than physical or civilisational dimensions.

7) national interest → enhance status leadership - Putin's style // "cyclical" presidency

The 'national interest' is also a constant of geopolitical action as M.-F. Garaud (1934-)¹⁴ reminds us in the case of France. It can be mobilised to analyse yet further the situation in the Balkans and Ukraine. Russian stances from the late 2000s in the Black Sea (Georgia, Ukraine, Crimea) correspond to the service of post-soviet Russian leadership status, in addition to other notable services, namely the active participation of Russia to the construction of both the "new Asia" and of the "new Eurasia". The pursuit of the national interest cannot be disputed as being the common denominator of all governments and leaders. What has changed since the Westphalian order began in the mid-17th century, confirmed by the UN system of world management, is that international actions should be negotiated and accepted before being undertaken (which applies also to western interventions in 1991 and 2003 in the Middle East). The issue over Crimea is also one of time-

¹² Le Piège humanitaire – Quand l'humanitaire remplace la guerre, éd. J.-Cl. Lattès, 1986; L'Empire et les Nouveaux Barbares, éd. J.-Cl. Lattès, 1991, 2001; La Dictature libérale, éd. J.-Cl. Lattès, 1994, prix Jean-Jacques-Rousseau 1994; L'Aventure humanitaire, éd. Gallimard, 1994; Géopolitique de la faim – Faim et responsabilité, éd. PUF, 2004.

¹³ La Chine et le règlement du premier conflit d'Indochine, Genève 1954, Publications de la Sorbonne, 1979; La nouvelle question d'Extrême-Orient, 1 L'ère de la guerre froide (1945-1959), Bibliothèque historique Payot, 1985; La nouvelle question d'Extrême-Orient, 2 L'ère du conflit sino-soviétique (1959-1978), Bibliothèque historique Payot, 1988- Préface de Jean-Baptiste Duroselle; La nouvelle question d'Extrême-Orient, 3 L'ère de l'ouverture chinoise (1979-1994) (inédit); Géopolitique de l'Extrême-Orient, Espaces et politiques, Bruxelles, Éditions Complexe, 1991, Collection Questions au XXe siècle; Géopolitique de l'Extrême-Orient, Frontières et stratégies, Bruxelles, Éditions Complexe, 1993, Collection Questions au XXe siècle; La Tentation impériale. Politique extérieure de la Chine depuis 1949, éd. Imprimerie nationale, 1994; La Politique extérieure du Japon, PUF, 1993, Collection Que Sais-je?; La Politique extérieure de la Chine populaire, PUF, 1994, Collection Que sais-je?; L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, PUF, 1998 Collection Que sais-je?; Mao Tse-toung, Les Cahiers de l'Herne, 1972.

¹⁴ De l'Europe en général et de la France en particulier, Le Pré aux clercs, coll. « Pamphlet », 1992 ; Maastricht, pourquoi non, Plon, 1992; La Fête des fous : qui a tué la Ve République ?, Plon, 2006; Impostures politiques, Plon, coll. « Tribune libre », 2010.

dimensions and cyclical leaderships in both Russia and Ukraine, as well as one of assertive leadership "vs" constructive leadership.

8) criticise? \rightarrow Russia just another country ? cold-war ideology // US position //G2 with China

Russia's stances in the Balkans, justified for some and untimely for others, suggests to ask "is possible to criticise Russia?", a question which P. Boniface (1956-)¹⁵ asked about Israel's policies towards Palestine¹⁶. The issue is that of bias. For criticising a contemporary dynamic, one may be accused of stirring past deeds which belong to the past and ought not to be mobilised to account for present dynamics. It is certainly a biased analysis to equate what some call the "annexation" of Crimea (2014) by Russia with the annexation of Austria by Germany (1937). It is equally biased to equate criticism of Russia's today with and cold-war-type criticism of the past. If i) Russia did not annex Crimea in 2014 similarly to what happened in Austria in 1937, then ii) to criticise Russia today does not amount to an ideological primary anti-Russian attitude. Any country and any foreign policy can be criticised and this may lead to improvements in international relations. Russia and Europe and Ukraine could monitor the situation in the Balkans differently: the recent Putin-Hollande-Merlk meeting (6/2/2015) can be criticised as a modern Yalta "over the heads" of Ukrainians.

9) 'track-2' diplomacy → to some extent - Lavroff-'Lavroffisation' // Sochi Olympics

And so, finally, crisis management can revert to track-II diplomacy as practiced by various IR Institutes in the world, notably at IFRI, lead by Th. de Montbrial (1943-)¹⁷. To be sure, the crisis over Ukraine and Crimea, just as many international crises since the cold war (over Iraq in 1990, over North-Korea since 1994, ...) yield to various diplomatic dances-of-the-slow-snail. These dances mobilise both forefront diplomats, here S. Lavroff in particular, and track-II actors, such as "experts". They also mobilise international events not directly linked to diplomacy but attracting high international visibility, such as sporting events¹⁸. In this vein, the year 2014 witnessed, all at once, the crisis in Ukraine and Crimea, the displaced G-7 meeting (from Sochi-Russia to Brussels) and the Olympic Games in Sochi-Russia, where some Ukrainian athletes protested against the referendum held in Crimea (at the risk of being disqualified for breaking Olympic neutrality). Classic track-II conferences over Ukraine did and do complete the picture: crises are also "managed" by a recourse to lay-mobilisations.

¹⁵ La Puce, les hommes et la bombe : l'Europe face aux nouveaux défis technologiques et militaires, avec François Heisbourg, Hachette littérature, 1986; Vive la bombe : éloge de la dissuasion nucléaire, Édition nº 1, 1992 ; Les Nouvelles Pathologies des États dans les relations internationales, Dunod, 1993 ; Contre le révisionnisme nucléaire, Édition Marketing, 1994 ; La Puissance internationale, Dunod, 1994 ; La Volonté d'impuissance : la fin des ambitions internationales et stratégiques ?, Éditions du Seuil, 1996 ; Repenser la dissuasion nucléaire, Éditions de l'Aube, 1997 ; Les Guerres de demain, Éditions du Seuil, 2001 ; Le Monde contemporain : grandes lignes de partage, Presses universitaires de France, 2001 ; Le Monde contemporain : grandes lignes de partage, Presses universitaires de France, 2003 ; Le monde nucléaire : arme nucléaire et relations internationales depuis 1945, avec Barthélémy Courmont, Armand Colin, 2006) ; Comprendre le monde, Armand Colin, 2010 ; La Géopolitique : les relations internationales, Eyrolles, 2011.

¹⁶ P. Boniface, Est-il permis de critiquer Israël ?, Laffont, 2003 ; *La France malade du conflit israélo-palestinien*, Salvator, 2014.

¹⁷ L'énergie: le compte à rebours, J.-C. Lattès, 1978; La revanche de l'Histoire, Julliard, 1985; Que faire?: les grandes manœuvres du monde, La Manufacture, 1990; Mémoire du temps présent, Flammarion, 1996; Dictionnaire de stratégie (codirecteur avec Jean Klein), PUF, novembre 2000; La France du nouveau siècle (dir.), PUF, février 2002; L'action et le système du monde, PUF, février 2002, 2º édition, coll. « Quadrige » octobre 2003; Réformes-révolutions: le cas de la France (dir.), PUF, 2003; Quinze ans qui bouleversèrent le monde, Dunod, octobre 2003; La guerre et la diversité du monde, L'Aube - Le Monde, 2004; Géographie politique, coll. « Que sais-je? », PUF, 2006; Vingt ans qui bouleversèrent le monde, édition Dunod, 2008; Journal de Russie – 1977 - 2011, published on March 1st, 2012.

¹⁸ P. Boniface, L'Europe et le sport (dir.), Presses universitaires de France, 2001; La Terre est ronde comme un ballon : géopolitique du football, Édition du Seuil, 2002; Football & mondialisation, Armand Colin, 2006; De But en Blanc, avec Pape Diouf, Hachette, 2009; Football & mondialisation, Armand Colin, 2010; JO politiques, Gawsewitch Éditeur, 2012; Sport et géopolitique : une décennie de chroniques, Éditions du Cygne, 2013; Le sport, c'est bien plus que du sport!, avec Denis Masseglia, Gawsewitch Éditeur, 2013; Géopolitique du sport, Armand Colin, 2014.

This rapid *promenade* in the alleys opened by contemporary analysts of geopolitical determinants in the late 20th century usefully completes the reminders of classic authors of the late 19th century. Applying all of these in order to make sense of events of the early 21st century (not "*To use 21st c. tools to hold Russia accountable for 19th c. behavio[u]r*" …) suggests that what is at stake is not particularly just Russia or Ukraine or even Crimea, but broader dynamics. Russia is acting but as a "western-Eurasian" power belonging to an Asia that is more and more China-inspired. Europe is an actor but also a Union more and more inclined to manage initiatives and crises as a continental power, which raises for Europe the eery decision to (partly) des-atlanticise its security.

*

In conclusion, Russia is at a crossroad between vertical determination ("annexing" Crimea ?) and multilateral construction (constructing the Eurasian EEC !). This is suggested for at least three reasons.

First, in the post-cold war, adjustments are massive and numerous, not just in the zone of the Black Sea, Ukraine, Crimea, or even in the whole of the zone "in between" Eurasia and Europe. It is a much more widespread phenomenon and therefore particular dynamics must be analysed from a wide perspective. The post-cold war international order is questioning many givens inherited from the cold war, for instance Euro-African relations, Sino-Russian relations, South Asian dynamics, East-Asian construction, Latin-American assertions, etc.

Second, the nature of international power is affected by the opening of the political borders in the world since 1991, and is therefore evolving, from an essentially political and military nature, to an economic nature at large, and particularly commercial and financial. It is necessary to analyse events again according to economic cycles, in the neo-critical manner of, for instance, S. Amir and E. Wallerstein. More generally than the neo-critical approach, we suggest that the present Black Sea dynamic is affected by the economic crises either in Russia, Europe or the world at large.

Third, above all, the change taking place in the world at present, and therefore also in the former Soviet zone, is one from vertical to multilateral dynamics. That is to say, it is no longer appropriate or even possible for a State to act according to unilateral ways or even strict bilateral ways. This means that (unilaterally) neither Russian in the Black Sea, nor the USA in international politics, whether around Ukraine or in Afghanistan, nor China for that matter, can succeed long in seeking to initiate domination. This also means that (bilaterally) neither Russia with only China can seek to dominate Asia, nor the USA with only the EU can seek to dominate "western Eurasia".

Coming to Russian foreign policy in the present times, Russia has "no choice" but the multilateral SCO format, together with five other members and in a collective dynamic of, altogether, sixteen "SCO-affiliated" countries, which is both inevitable for Russia and uncomfortable: risking to appear as the "armed arm" of China (against the West), in Ukraine or elsewhere. Or else, Russia is acting in a way that paves the way for the enlarging EEC, another multilateral initiative, involving large parts of the CIS space, also in a competition with China, but an economic competition, not a military one as with the CSTO.

Pierre CHABAL

Maître de conférences habilité à diriger des recherches en Science politique Université Le Havre Normandie & Sciences-po Europe-Asia Campus, France Invited professor, *al-farabi* Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan



Revue de Droit Maritime

de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Direction éditoriale

Solenn Piton

Direction artistique

Solenn Piton

Direction de la publication

Adrien D'almeida

Comité éditorial

Solenn Piton, Elise Leroux, Adrien D'almeida, Esra Atici, Metehan Motugan

Éditeur

Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Maison de l'Étudiant

50 rue Jean-Jacques Rousseau

76600 Le Havre

http://aedmh.fr/

ISSN: 2607-2920

Numéro 4 - Septembre 2020



La maquette, le logo de l'AEDMH ainsi que les articles sont protégés par le droit d'auteur. Les photographies utilisées pour la couverture de la maquette ainsi que pour illustrer les articles sont issues, sauf mention contraire, des librairies en ligne Pexels et Pixabay et sont soumises à une licence d'exploitation Creative Commons Zero (CCO).