UNIVERSITE DE PARIS I PANTHEON SORBONNE

N° attribué par la bibliothèque

LA POLITIQUE JURIDIQUE DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE EN MATIERE DE DROIT DE LA MER

Thèse
pour l'obtention du grade de
DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITE DE PARIS I PANTHEON SORBONNE

Spécialité : Droit international public

Présentée et soutenue publiquement
par

Zhen LIN

le juillet 2013

THESE DIRIGEE PAR :
Madame le Professeur Geneviève BASTID BURDEAU

JURY :

Mme Geneviève BASTID BURDEAU, Professeur à l'Ecole de droit de la Sorbonne (Université Paris I), directrice de la thèse
M. Hervé ASCENSIO, Professeur à l' l'Ecole de droit de la Sorbonne (Université Paris I),
M. Sébastien COLIN, Maître de conférences à l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales (INALCO)
M. Jean-Paul PANCRACIO, professeur à l'Université de Poitiers, rapporteur
M. Michel VOELCKEL, Contrôleur général des armées, Membre de l'Académie de Marine, rapporteur

L’Université n’entend donner aucune approbation ou improbation aux propos tenus dans le présent mémoire. Ceux-ci sont propres à leur auteur.

SOMMAIRE

PARTIE I. Les considérations de souveraineté territoriale et de sécurité nationale : une position ferme qui tend à persister

Chapitre I. Les conflits territoriaux et la délimitation maritime

Chapitre II. La sécurité nationale

PARTIE II. Les domaines économiques et environnementaux : une conscience croissante des responsabilités de la Chine comme nouvelle puissance maritime

Chapitre I. la projection de la puissance économique chinoise en mer

Chapitre II. La Chine et le milieu marin

ABRIEVIATIONS

ADIZ Air Defense Identification Zone

AIFM L'Autorité internationale des fonds marins

APEC Asia-Pacific Economic Cooperation

APL Armée Populaire de Libération de Chine

ARATS Association for Relations Across the Taiwan StraitsAssociation for Relations Across the Taiwan Straits

ASBM anti-ship ballistic missiles

ASCM anti-ship cruise missiles

ASEAN Association of Southeast Asian Nations

C4ISR command, control, communications, computers, intelligence, surveillance et reconnaissance

CCSBT Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna

CLC International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

CNOOC China National Offshore Corporation

COMRA China Ocean Mineral Resources Research Development Association

DORD Deep Ocean Resources Development Company

EVP Equivalent Vingt Pieds,

FAO Food and Agriculture Organization of the United Nations

FIPOL Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

FMB Fisheries Management Bureau

IATTC Convention for the Establishment of An Inter-American Tropical Tuna Commission

ICCAT La Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique

IFREMER/AFERNOD Institut français de recherche pour l'exploration de la mer et Association française pour l'étude de la recherche des nodules

ISC Interim Scientific Committee for Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean

KMT kuo-ming-tang

MARPOL The International Convention for the Prevention of Pollution From Ships)

MaRV manoeuverable reentry vehicles

MEPL marine environmental protection law

MOU memorandum of understanding

MSP Ministère de la Sécurité publique

NOWPAP The Action Plan for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Northwest Pacific Region

OIAC Organisation de L'Aviation Civile Internationale

OMI Organisation Maritime Internationale

PCS patrimoine culturel subaquatique

PEMSEA Environmental Management for the Seas of East Asia

ReCAAP The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

SAC Second Artillery Corps

SEF Taiwan-based Straits Exchange Foundation

SOA State oceanic Administratin

SNA Sous-marins nucléaires d'attaque

SNLE Soumarins Nucleaires Lanceurs d'Engins

TAC Total Allowable Catch

VMS Vessel Monitoring System

WCPFC Western and Central Pacific Fisheries Commission

WPNS Western Pacific Naval Symposium

Introduction

A l'aube d'un nouveau siècle, la Chine joue un rôle de plus en plus important sur la scène internationale. Elle est devenue un enjeu pour l'équilibre mondial dans tous les domaines, y compris les affaires maritimes. La recherche présente est consacrée à la politique juridique chinoise relative aux affaires maritimes pour éclairer la position de la Chine dans les relations internationales ainsi que ses influences.

Le Professeur Wang Tieya commence son cours sur 'le droit international et la Chine', à la Haye, en 1990, en citant l'art. 9 du statut de la Cour internationale de Justice qui prévoit que les membres de la Cour «*assurent dans l'ensemble la représentation des principaux systèmes juridiques du monde* ». Selon lui, le droit international lui-même doit être le reflet des différentes civilisations du monde. Il faut toujours prendre en considération les différents systèmes juridiques et ne pas céder à une approche ethnocentrique. Ce n'est pas à travers la seule perspective occidentale que la politique juridique chinoise sera observée. En revanche, notre recherche vise à comparer et, dans les cas nécessaires, confronter les notions occidentales avec les points de vue chinois pour mieux analyser le raisonnement juridique chinois[1].

La politique juridique extérieure d'un Etat définit son attitude à l'égard du droit international, son élaboration, son interprétation et son application. Chaque gouvernement prend des décisions sur l'aspect juridique de ses relations extérieures, en consentant à se lier par un traité international ou en faisant un acte unilatéral. «*La racine du droit international, c'est la volonté de l'Etat, une vérité qui a la force de l'évidence.* »[2] Cette volonté anime la politique juridique extérieure de l'Etat dans la manipulation des sources de droit. Selon Guy Ladreit de Lacharrière, «*le volontarisme déborde le cadre étroit d'une théorie pure du droit international. Il est à l'arrière-plan de ses conceptions juridiques et politiques.* »[3] «*Les politiques juridiques des différents Etats, en dépit de la diversité ou de la contradiction de leurs*

[1] Wang (T.Y.), «International Law in China : Historical and Contemporary Perspectives », 195-370, dans *le Recueil de Cours*, la Haye, tome 221, 1990

[2] COTTEREAU (G.), «La carrière de Guy LADREIT de LACHARRIERE et l'analyse de son œuvre », in *Guy LADREIT de LACHARRIERE et la politique juridique extérieure de la France*, éd. Masson, Paris, 1989, p. 31.

[3] VIRALLY (M.), «Réflexions sur la politique juridique des Etats », in *Guy LADREIT de LACHARRIERE et la politique juridique extérieure de la France, op.cit.*, p. 399.

contenus, ont en commun la volonté des gouvernements concernés de déterminer leurs conduites en fonction de leurs propres objectifs, c'est-à-dire de leurs intérêts nationaux tels qu'ils les apprécient. » [4] Comme pour tous les autres Etats, la politique juridique de la Chine fait prévaloir ses propres intérêts nationaux. La présente recherche est circonscrite à la politique juridique à l'égard des affaires maritimes, c'est-à-dire les positions et décisions juridiques de la Chine relatives au droit de la mer.

Avant d'aborder le problème de la politique juridique maritime de la Chine, on examinera brièvement quelques questions pertinentes dans le contexte chinois : l'arrière plan historique puis la conception chinoise du droit international en général et du droit en particulier et enfin la conception chinoise du territoire. En premier lieu, on va retracer l'histoire maritime de la Chine et sa conception unique de la conquête de la mer et d'autres activités maritimes.

Quand on parle de l'histoire maritime mondiale, on ne parle pas beaucoup de la Chine, sauf des sept expéditions de Zheng He. Cela prouve que **l'histoire navale de la Chine** est mal connue au niveau mondial. En fait, au niveau domestique, la connaissance du public sur l'histoire de la gouvernance de la Chine à propos de la mer est aussi limitée. Ce n'est qu'à partir du début du 21ème siècle qu'émerge le désir de connaître la grandeur de l'empire du milieu dans les affaires maritimes.

Tableau 1. L'Histoire de la Chine

Pouvoir en place	Durée	
Les Trois Augustes et les Cinq Empereurs	avant -2070	628+
Dynastie Xia	-2070 à-1600	470
Dynastie Shang	-1600 à-1046	554
Dynastie Zhou	-1046 à-256	790
Dynastie des Zhou orientaux *Divisé en :*	-770 à-256	514

[4] LACHARRIERE (G. de), *La politique juridique extérieure*, Economica ,1983, p. 13.

Période des Printemps et des Automnes Royaumes combattants	-722 à-476 -475 à-221	246 254
Dynastie Qin	-221 à-206	15
Dynastie des Han occidentaux	-206 à9	215
Dynastie Xin	9 — 23	14
Dynastie des Han orientaux	25 — 220	195
Trois Royaumes	220 — 265	45
Dynastie des Jin occidentaux	265 — 317	52
Dynastie des Jin orientaux	317 — 420	103
Dynasties du Nord et du Sud	420 — 589	169
Dynastie Sui	581 - 618	37
Dynastie Tang	618 — 907	289
Période des cinq dynasties et des dix royaumes	907 — 960	53
Dynastie des Song du Nord	960 — 1127	167
Dynastie des Song du Sud	1127 — 1279	152
Dynastie Liao	916 — 1125	209
Dynastie Jin	1115 — 1234	119
Dynastie Yuan	1271 — 1368	97
Dynastie Ming	1368 — 1644	276
Dynastie Qing	1644 — 1912	268
République de Chine	1912 — 1949	37
République populaire de Chine	1949 — 2012+	62+

http://www.sinoptic.ch/histoire/, visit éle 1 juin 2012

La Chine, souvent considérée comme un pays continental, possède toutefois une longue côte et de nombreuses îles. Les peuples chinois se mettent à explorer et à

exploiter la mer depuis des temps immémoriaux et ont acquis les premières connaissances des espaces maritimes qui entourent la terre où ils habitent. «*shang shu* », L'un des grands classiques datant de l'époque des printemps et des automnes a fait apparaitre l'une des premières références à la mer. « *Dong jian yu hai, xi bei yu liu sha* » [5] «*huan jiu zhou wei si hai* »[6] «*jiang han chaozong yu hai* » [7].

Avant l'époque des royaumes combattants, les chinois considéraient la mer comme la marge du monde vouéeàdes activités très limitées en mer à l'époque. A partir de plus de 200 ans avant nôtre ère, les peuples chinois menèrent diverses activités maritimes le long la côte chinoise. Les peuples des régions côtières, comme les *laiyi* de la péninsule de Shandong, les *Xuyi* de l'embouchure du fleuve Huai, les *wuren* de la région de *wu* et les *yueren* de la région de Yue, ont contribué au développement d'une culture maritime unique de la Chine. Parmi les peuples sus mentionnés, ce sont les peuples de Yue qui ont laissé le plus de traces de leur exploration et de leur exploitation de la mer. Les peuples de Yue *« yi chuan wei che, yi ji wei ma ».* [8] La marine de yue a vaincu sa principale rivale, celle du royaume de wu et le royaume de Yue a par conséquent, remplacé Wu comme puissance hégémonique régionale. Cela prouve l'importance de la marine dans les opérations militaires dans la Chine ancienne même si la marine avant la dynastie des Han était plutôt une marine fluviale[9].

Avec la multiplication des activités maritimes des peuples chinois, les connaissances sur la mer s'accumulent. Zou yan, un érudit de l'école de yinyang, considère que le monde est composéde neuf continents et que chacun d'eux peut être divisé en neuf sous-continents. La mer (baihai) relie les continents et les sous-continents l'un avec l'autre et l'ensemble des continents est entouré par l'océan qui s'appelle « dayinhai » et s' étend jusqu'à la fin du monde. « Ru zhe suo wei zhongguo zhe yu tian xia nai bas hi yi fen ju qi yi er ». (Ce qu'on appelle la Chine n'est qu'un des quatre-vingt un sous-continents)[10] . On voit que les peuples chinois à l'époque pouvaient déjà distinguer la mer de l'océan.

En 211 avant J.C, le royaume de Qin, ayant vaincu les six autres pays, a réunifié

[5] (Le pays qui reçut les soines de Iu et fut divisépar lui en 9 provinces) est baignée à l'est par la mer et limité à l'ouest par le sable mouvant. *Chou king*, Les Annales de la Chine, par Séraphin COUVREUR (1835-1919), éd. You Feng, p. 37
[6] La Chine est entourée par quatre mers. *Ibid*. p. 33
[7] Le Kiang et la Han coururent àla mer comme les princes vont àla cour impériale. *Ibid*.
[8] On prend des bateaux comme les chars et des rames comme des chevaux.
[9] http://www.zgchuan.com/article-505-1.html, visit éle 1 juin 2012
[10] http://www.cp.com.cn/emd/17/newsdetail.cfm?iCntno=264, visité le 1 juin 2012traduction par l'auteur

la Chine et a établi le premier empire féodal de l'histoire chinoise. La réunification permettait au gouvernement central de Qin de formuler une politique uniforme à propos des affaires maritimes. Pour renforcer son contrôle sur les régions côtières, l'empereur Qin shihuangdi (le premier empereur de l'histoire de la Chine) effectua quatre tournées d'inspection de la côte chinoise et six stèles furent dressées près de grands ports chinois[11]. Il est estimé que ces grands ports ont joué un rôle stratégique dans le transport des personnels et des matériaux par voie maritime pendant des opérations militaires[12].

Cependant, la dynastie des Qin n'a duré qu'une très courte période. Ce n'est que pendant la dynastie suivante que la navigation maritime et la marine ont connu un grand essor. D'abord, sur le plan militaire, *Louchuanjun*, la marine des Han, composée de 400 navires de guerre et environs 200,00 marins, était absolument sans égal en Asie au début de notre ère. Durant la guerre contre la Corée, le Général Yang Pu, commandant de *Louchuanjun*, a dirigé une flotte de 50, 000 marins en traversant le golfe de Bohai pour assister les forces terrestres des Han. Cela fut une campagne sans précédent dans l'histoire militaire de La Chine[13].

Au niveau économique, le gouvernement central renforça son contrôle sur les régions côtières. Le transport maritime connut un développement rapide. Pendant la dynastie des Han, à part des routes maritimes le long la côte, plusieurs routes internationales furent établies. L'une est la voie maritime entre la Chine et le Japon qui permettait aux navires marchands de traverser la mer de Chine orientale, via la Corée, pour gagner finalement le Japon. Les missions japonaises prirent cette voie maritime pour se présenter devant l'empereur chinois[14]. Dans le sud, la route maritime pour relier la Chine et les Etats de l'Asie du Sud-Est fut développée et la province de Canton devint le centre des échanges commerciaux entre les marchands chinois et étrangers[15].

Sous la règne de Han wudi, la route maritime fut étendue jusqu'à l'océan Indien. On peut encore trouver des descriptions très détaillées de l'itinéraire de cette voie maritime dans « Hanshu Dilizhi »de la même époque[16].

Avec la chute de l'empire des Han, la société chinoise a connu une période très

[11] Zoufengshan, zhifu, Langxie, jieshi, huiji. http://www.zgchuan.com/article-529-1.html, visité le 1 juin 2012
[12] http://www.zgchuan.com/article-529-1.html, visité le 1 juin 2012
[13] http://www.njmuseum.com/rbbook/gb/25/shiji/sj115.html, visité le 1 juin 2012, visité le 1 juin 2012
[14] http://www.huaxia.com/zt/zhwh/10-019/1926793.html, visité le 1 juin 2012
[15] *Ibid*.
[16] http://www.diyifanwen.com/guoxue/hanshu/2009470942020094719595 81_11.htm, visité le 1 juin 2012

agitée au cours de laquelle le pays fut divisé en plusieurs royaumes qui se livrèrent constamment bataille. Le pays fut énormément affaibli et cela eut inévitablement un impact sur les activités maritimes. L'Empire du Milieu reprit ses activités maritimes normales après l'établissement de la dynastie des Tang. Les échanges commerciaux et culturels, les envois de missions diplomatiques, la diffusion du savoir se multiplièrent[17].

Avec la croissance des échanges commerciaux, le gouvernement central construisit de grands ports, comme ceux de Jiao zhou, Guangzhou, Quanzhou, Fuzhou, Mingzhou, Yangzhou et Dengzhou[18]. La route maritime de la soie fut déjà l'une des routes les plus fréquentées. A Bagdad, le marché chinois apparut ; du côté chinois, les « fanfang » (les marchés étrangers) surgirent dans les grands ports où les marchands étrangers étaient rassemblés[19].

Pour gérer le commerce maritime, l'office des douanes entra en scène pour la première fois dans l'histoire chinoise. Le bureau de douane se situa à Guangzhou. La fonction principale de la douane des Tang est de percevoir les impôts, fournir les marchandises dont la vente est monopolisée par l'Etat et collecter les tributs de la part des marchands pour les gouvernements locaux ou pour la cour impériale[20]. Les revenus de la douane furent tellement importants que la trésorerie centrale se trouva presque épuisée quand la douane de Guangzhou tomba dans les mains de l'armée rebelle au moment du soulèvement de Huangchao[21].

Au niveau militaire, de 645 à 668, les Tang, alliés avec le Silla, lancèrent une série d'attaques contre le Koguryo, le Baekje et le Japon[22]. Dès sa conquête par le

---

[17] http://tang.tb.alai.net/Index/showtie/kz/1069167245/, visit éle 1 juin 2012

[18] http://lib.ecit.edu.cn/guoxue/%E5%85%B6%E4%BB%96%E5%8E%86%E5%8F%B2%E4%B9%A6%E7%B1%8D/%E4%B8%93%E9%A2%98%E7%B1%BB/%E6%96%87%E5%8C%96/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%8F%A4%E4%BB%A3%E7%9A%84%E9%80%A0%E8%88%B9%E4%B8%8E%E8%88%AA%E6%B5%B7/Resource/Book/Edu/JXCKS/TS090028/0018_ts090028.htm, visit éle 1 juin 2012

[19] http://mall.cnki.net/magazine/Article/LSYJ199004013.htm, visit éle 1 juin 2012

[20] http://59.41.8.134:8080/was40/detail?record=5&channelid=35224, visit éle 1 juin 2012

[21] *Ibid*.

[22] Les Tang étendirent leur suzeraineté sur les Trois Royaumes de Corée (Koguryo, Silla et Baekje) qui dominent la péninsule coréenne et imposèrent leur arbitrage dans les conflits opposant ces trois royaumes coréens. En 643, le Koguryo et le Baekje défièrent cependant les Tang en refusant d'interrompre leur attaque contre le Silla. Les Tang entreprennent une campagne punitive contre le Koguryo en 644. En 645, l'invasion chinoise balaie les forces du Koguryo et de ses alliés nomades (les Mohe) mais se heurte à la résistance d'une forteresse coréenne et s'interrompt à l'approche de l'hiver. Les Tang essuieront un second échec contre le Koguryo en 662. Entre 664 et 666, une guerre de succession divisera le Koguryo. Un des prétendants au trône joindra les forces alliées des Tang et du Silla, permettant la destruction du Koguryo en 668 et l'unification de la péninsule coréenne par le Silla. dans le cadre du conflit opposant le Koguryo et le Baekje à l'empire chinois des Tang et au Silla depuis 644, la Chine et le Silla (royaume situé au sud-est de la péninsule coréenne) lancent une attaque contre le Baekje (royaume établi sur la côte occidentale de la péninsule). Affaibli par les querelles politiques et la corruption, le Baekje ne peut opposer qu'une petite armée aux troupes du Silla. Victorieux, le Silla annexe et supprime le Baekje. http://danielgr.free.fr/POLITIQUE%20MA.pdf, visit éle 1 juin 2012

royaume coréen du Silla, celui du Baekje se révolta et reçut l'aide, à partir de 661, d'importants contingents japonais. Le Silla et ses alliés chinois de la dynastie des Tang parvinrent néanmoins à dominer les insurgés en 662. La Chine intercepta une importante flotte japonaise en 663, anéantissant les derniers espoirs de restauration du Baekje. Débarrassés des forces du Baekje, les Tang et le Silla purent attaquer leur dernier ennemi coréen, le Koguryo, sur deux fronts (septentrional et méridional) et le détruire en 668. Les Tang récupérèrent Liaodong précédemment perdu au Koguryo pendant la dynastie des Jin. Ainsi, on voit que la marine des Tang ne joua pas non seulement un rôle auxiliaire aux forces terrestres, mais avait acquis la capacité de lancer des attaques indépendantes contre d'autres marines[23].

A l'époque des Song, le pays était constamment menacé par les peuples nomades du nord. Pour financer ses opérations militaires, le gouvernement central mit l'accent sur le commerce. Il y avait une attitude très particulière du gouvernement envers le commerce. La société chinoise, profondément influencée par les pensées du confucianisme, éprouvait un mépris pour les marchands pour la plupart de temps. Pendant la dynastie des Song, une période parfois appelée par les Occidentaux de Renaissance chinoise, une politique libérale fut adoptée à l'égard du commerce maritime. Comme on l'a mentionné ci-dessus, le motif économique pourrait être la première considération derrière l'adoption d'une telle politique ; «dongnan liguo zhida, boshang yi ju qiyi yan…neizu zifu, waizu kang zhongguo ». (Ici, le terme zhongguo n'est pas de même sens que le mot actuel qu'on utilise pour désigner la Chine, mais il est plutôt utilisé pour indiquer les pays situés au nord de Song) [24].

Le gouvernement central envoya des missions diplomatiques dans les pays voisins pour faire venir les marchands étrangers et une série de politiques furent introduites pour encourager les échanges commerciaux. Par exemple, le gouvernement donna des récompenses aux gens s'engageant activement dans le commerce maritime et imposa des sanctions à ceux qui gênaient le bon déroulement de celui-ci.

Le gouvernement central promulgua également une politique de « raoshui » (l'exonération d'impôts) : les navires chinois partis à l'étranger sont soumis à un

[23] *Ibid*.
[24] Les impôts de la douane font une partie essentielle du profit tiré de la région sud-est, qui constituent une source d'importante des revenus du gouvernement central des Song. (Les impôts de la douane) peuvent enrichir le pays au niveau interne et financier les combats contre les pays au nord des Song. Traduction par l'auteur. http://economy.guoxue.com/?p=668&page=5, visité le 1 juin 2012

taux d'imposition plus favorable s'ils arrivent à retourner en Chine au bout de moins de 5 mois[25]. Sinon, ils ne jouissent d'aucun avantage. Les navires qui restent à l'étranger pour plus d'un an peuvent faire l'objet de mesures punitives[26]. Evidemment, il s'agit d'une politique visant à accélérer la circulation commerciale entre la Chine et les pays voisins.

Au niveau administratif, le nombre des bureaux de douanes fut élevé à sept. A part la douane de Canton établie durant la dynastie précédente, cela inclut ceux de Hangzhou, Mingzhou, Quanzhou, Mizhou et Xiuzhou. Il est estimé que les revenus de douanes représentaient environ 20% des revenus publics[27].

Dans ce contexte précis, la navigation connut un essor sans précédent. Au niveau technologique, cette période connaît en effet, grâce à l'imprimerie, apparue sous la dynastie précédente, une diffusion sans précédent des connaissances. Il existait en réalité, dès les Song, une multitude de bateaux, de types et de tailles extrêmement variés. Destinés aux voyages intercontinentaux, ces navires étaient en général de fort tonnage (environ 1250 tonnes) [28]. Certains dépassaient les cent mètres de long, et transportaient plusieurs centaines de personnes, parfois jusqu'à mille. Ils croisaient régulièrement en mer de Chine, dans l'Océan Indien, et jusqu'au Golfe Persique. Nicolo Conti parle de « navires beaucoup plus forts que les nôtres, capables de contenir deux mille muids, avec cinq mâts et cinq voiles. » [29] Ibn Battûta mentionne, lui, des bateaux emportant mille hommes, six cents marins et quatre cents soldats, construits à Quanzhou et à Canton[30]. C'est également sous les Song qu'est mentionnée pour la première fois l'utilisation de la boussole marine : « Les pilotes connaissent leur position ; la nuit, en observant les étoiles, et le jour, en regardant le soleil ; par temps couvert, ils observent l'aiguille montre-sud[31]. En astronomie, l'on commence à utiliser au début du XIIe siècle des tubes de visée polaire, servant à déterminer la position des étoiles de la Grande Ourse ; d'autre part, des portulans de plus en plus détaillés donnent des descriptions précises des côtes de la Chine orientale[32].

---

[25] http://lz.book118.com/readonline-49156-48938-206.aspx, visit éle 1 juin 2012
[26] *Ibid*. http://economy.guoxue.com/?p=668&page=5, visit éle 1 juin 2012
[27] http://baike.baidu.com/view/47344.htm, voir aussi http://culture.edu.tw/history/smenu_photomenu.php?smenuid=639&subjectid=1247, visit éle 1 juin 2012
[28] CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle», texte disponible http://www.reunion.iufm.fr/dep/mathematiques/seminaires/Resources/Che24.pdf, visit éle 9 septembre 2012
[29] *Ibid*.
[30] *Ibid*.
[31] Zhu Yu, Ping zhou ke tan, ouvrage rédigé en 1119, voir aussi CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle», texte disponible http://www.reunion.iufm.fr/dep/mathematiques/seminaires/Resources/Che24.pdf, visit éle 9 septembre 2012
[32] CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle», texte disponible

Au niveau militaire, selon les études de Philippe Che, la Chine n'émergea comme une véritable puissance maritime qu'après le Xe siècle (la dynastie des Song) [33]. Selon les récits historiques, le patrouillage des eaux sous juridiction des Song était devenue une pratique de routine. Il est estimé qu'environs 20 flottes furent déployées le long de la côte chinoise et des fleuves principaux. Selon «Wujingzongyao », la patrouille de la marine des Song était déjà étendue jusqu'aux Paracels : «ming wangshi chu shu, zhi xunhai shuishi yinglei (yu guangdong) »et «cong tunmen shan yong dong feng xinan xing, qi ri zhi Jiuru luozhou. »Ici, les Jiuru luozhou désignent les Paracels sous la dynastie des Song[34]. (La Cour ordonne aux troupes royales de placer une garnison dans la région de Canton, et créer une branche de patrouille maritime) (On navigue au vent de l'est vers le sud-ouest à partir de Tumen shan et on arrive à Jiuru luozhou le septième jour.)

Durant la dynastie mongole des Yuan, le gouvernement adopta en général une politique expansionniste. Après la conquête difficile du sud de la Chine, les Mongols disposèrent d'une importante flotte de mer, de plusieurs milliers de navires. Passé maître de la Chine entière, Qubilai réclama la soumission des autres pays d'Extrême-Orient, qu'il considéra comme ses vassaux. Ayant obtenu l'alliance de la Corée, il envoya ambassades et expéditions, peu fructueuses dans l'ensemble, vers le Japon, l'Annam, la Birmanie et Java[35]. En 1274 et 1281, Qubilai lança deux campagnes militaires contre le Japon, à la suite de l'envoi de plusieurs missions diplomatiques sans réponse. Les deux campagnes échouèrent à cause des typhons[36]. L'armée mongole attaqua Champa par voie maritime, en 1282, l'Annam en 1282 et Java en 1292. Pendant ces cinq campagnes, l'armée de Yuan mobilisa plus de 140, 000 hommes et plus de 4000 navires[37].

Au niveau économique, l'envergure du commerce maritime dépassa largement celle des dynasties précédentes: l'empire de Yuan avait des relations avec plus de 140 pays et régions ; plus de 250 genres de produits furent commercialisées, y compris

---

http://www.reunion.iufm.fr/dep/mathematiques/seminaires/Resources/Che24.pdf, visit éle 9 septembre 2012

[33] *Ibid.*,

[34]Le *Wujing Zongyao*, ou *Principes généraux du classique de la guerre* («Collection des plus importantes techniques militaires ») est un compendium militaire chinois écrit en 1044, durant la dynastie des Song du Nord. Ses auteurs sont les éminents fonctionnaires Zeng Gongliang, Ding Du et Yang Weide, dont les écrits ont ensuite influencé de nombreux écrivains militaires chinois http://www.cos.url.tw/book/4/O-1-040.htm, visité le 9 septembre 2012

[35] CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle », *op.cit.*

[36] CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle », *op.cit.*

[37] Yang Jinseng, *Zhongguo haiyang Zhanlue yanjiu wenji (Studies on the Maritime Strategies of China)*, Ocean Press, 2006, Beijing, pp. 71-72

l'or et l'argent, les objets en fer, la porcelaine, la soie, le poivre, les diamants, les pierres précieuses, l'ivoire, le corne de rhinocéros, l'ansons, les écailles de luth. Le «Daoyi zhilue »de Wang Dayuan fait référence àplus 100 Etats en Asie du Sud-Est, Asie centrale et en Afrique orientale[38].

On arrive finalement à l'apogée de la grande cause de la conquête par l'empire du milieu des espaces maritimes sous la dynastie des Ming. À la fin du XIVe siècle, cinquante millions d'arbres sont plantés dans la région de Nankin, en prévision de la construction d'une nouvelle flotte impériale. Une fois cette flotte prête, l'Empire lance durant un peu moins de trente ans, sous le commandement de l'amiral Zheng He, sept expéditions de grande envergure. Il s'agit d'opérations de prestige à caractère à la fois militaire, diplomatique et commercial. Ces expéditions, dont les principales escales seront le royaume de Champâ, Java, Sumatra, Malacca, Ceylan, les côtes indiennes, le Siam, Hormuz, Aden, Djeddah et les côtes de l'Afrique orientale, sont composées de soixante-deux jonques de haute mer géantes de cent quarante mètres de long, accompagnées de deux cents bateaux de taille moindre. Elles emportent à chaque voyage près de trente mille soldats, plus les équipages, les ingénieurs, les interprètes, etc. Cette entreprise sans précédent assurera à la Chine un prestige immense dans toutes les mers d'Asie orientale et dans l'océan Indien, et provoquera une expansion considérable du commerce maritime, et en particulier l'exportation de denrées telles que la porcelaine, les soieries, la quincaillerie de fer et de cuivre. Mais les expéditions de Zheng He marquent en même temps la fin d'une époque[39].

La politique de «Haijin » (L'interdiction de la mer) marque la fin d'une époque glorieuse de l'empire du milieu en mer et en même temps, le début du déclin de la société féodale chinoise repliée sur elle-même. En dépit du fait que la politique de Haijin fut levée de temps en temps dans les siècles à suivre, l'envergure de la politique maritime ne pouvait plus atteindre sa grandeur passée[40].

A la fin de XVe siècle, des lois interdirent aux Chinois de construire des navires maritimes ou de quitter le pays. Les historiens sont maintenant d'accord pour dire que cette mesure fut prise pour contrer la piraterie (mais en réalité, cela eut un effet contre-productif). Dans la deuxième moitié de la dynastie des Ming, l'économie de la région côtière fut ruinée par la politique de Haijin. La contrebande et la piraterie

[38] http://wenku.baidu.com/view/602883284b73f242336c5f50.html, visit éle 23 juin 2012
[39] CHE (P.), «La marine chinoise du Xe au XVe siècle », *op.cit.*,
[40] *Ibid*.

étaient devenues une véritable menace pour le gouvernement central[41].

La politique de Haijin fut renforcée par la dynastie manchoue des Qing qui avait renversé celle de Ming. Les forces manchoues rencontrèrent une forte résistance de la part des peuples de Han. Le Général Zheng Cheng gong, connu sous le nom de Koxinga en occident, prit Taiwan comme base et organisa des campagnes contre les forces manchoues. Afin de couper le lien entre les peuples de la région côtière, le gouvernement central des Qing prit la décision d'imposer l'interdiction de naviguer en haute mer sous peine de sanctions sévères contre toute violation. A partir de 1661, l'empereur Kangxi (1654-1722) promulgua trois fois l'ordre de Qianhai conduisant au déplacement de la frontière : les habitants près de la côte furent forcés à déménager jusqu'à 30-50 li vers l'intérieur. Cette politique ruina les régions côtières et une vaste zone de terre fut désertée[42].

En réalité, la forme principale du commerce international entrepris par la Chine était de nature tributaire. En Chine, le commerce tributaire était très bien codifié : la délégation étrangère désirant y commercer devait remettre son « tribut » à la cour impériale, qui elle-même remettait des présents aux émissaires étrangers, lesquels pouvaient alors acheter des produits chinois dans la capitale ou dans le port de sortie. En conférant des titres aux souverains étrangers, l'empire affirmait sa suzeraineté symbolique. Les échanges tributaires avec la Chine furent florissants jusqu'à ce que l'hostilité des fonctionnaires du bureau de finance fasse considérer ces activités maritimes comme trop dispendieuses. Le commerce tributaire était devenu à la longue défavorable à la Chine.

Cependant, cela ne signifie pas que le commerce privé n'a aucune importance. En effet, le commerce privé ne s'est pas vu accordé l'importance qu'il aurait du avoir en histoire de l'Empire du Milieu : il existe relativement peu de récits historiques sur les activités privées. Par rapport au commerce tributaire monopolisé par l'Etat, on connaît très peu de chose des échanges privés.

Au lendemain de la chute des Tang, l'envergure du commerce privé dépassait celle du commerce tributaire. A la fin de la dynastie des Ming et au cours de l'époque de Qing, le commerce privé fut strictement interdit à cause de la politique de Haijin.

http://baike.baidu.com/view/3362085.htm, visité le 23 juin 2012

[41] http://baike.baidu.com/view/133059.htm, visité le 23 juin 2012
[42] http://baike.baidu.com/view/895115.htm, visité le 23 juin 2012

Après avoir évoqué brièvement l'histoire maritime de la Chine, on voit très clairement qu'il n'existe aucun doute que la Chine était une véritable puissance maritime jusqu'à XVe siècle. Au niveau technologique, les navires construits en Chine furent beaucoup plus importants que les navires occidentaux de la même époque. Beaucoup d'historiens se sont accordés sur le fait que si l'empire n'avait pas abandonné brutalement la conquête de la mer en XVe siècle, la flotte chinoise aurait un jour rencontré les expéditions européennes quelque part près des côtes africaines.

L'empire a pris une voie complètement différente que celle des pays européens au tournant du XVIe siècle. Quand les européens, stimulés par l'attrait de l'orient, prirent la mer, la Chine se replia sur son territoire terrestre en cédant la mer aux premiers.

Cependant, cela pouvait être un choix inévitable pour l'empire du Milieu si on prend en considération l'organisation sociale et la culture particulière de la Chine.

D'abord, les incursions répétées de peuplades nomades étaient considérées comme la plus grande menace pour l'empire. Par conséquent, les souverains chinois mettaient plutôt l'accent sur le développement de l'infanterie pour contrer les ennemis venant des terres internes. En dépit du développement de la marine chinoise, son rôle dans la stratégie globale de l'armée restait limité.

Deuxièmement, les pensées confucéennes ont eu une influence profonde sur la société chinoise. L'une des idées principales du confucianisme est d'encourager l'agriculture et de contenir le commerce. Le confucianisme défend l'idée selon laquelle la richesse doit être tirée de l'agriculture et non du commerce qui est une ignominie. Naturellement, l'Empire du milieu, très influencé par cette idée, ne prit pas la même approche que les pays européens qui coururent après d'énormes intérêts générés par l'expansion maritime. En fait, l'influence du confucianisme ne se limitait pas à la Chine mais s'étendait également à d'autres pays en Asie du Nord-Est, surtout la Corée.

Finalement, l'une des raisons les plus importantes est que le système féodal de la Chine était complètement incompatible avec l'expansion maritime que connut l'Occident pendant le XVI siècle. Les découvertes géographiques, les innovations scientifiques et le développement du commerce intercontinental sont étroitement liés à la montée en puissance de la classe bourgeoise. En Europe, les gouvernements protégeaient la classe bourgeoise, composée des marchands, par un contrôle étatique,

y compris des subventions et des concessions de monopole, comme ceux accordés à la *British East India Company*. Les gouvernements absolutistes de cette période voyaient avant tout les énormes profits qu'ils pouvaient tirer du développement de la classe bourgeoise pour enrichir le trésor public. En Chine, les conditions de développement du «capitalisme naissant »de la Chine, s'apparentaient fortement à celles de l'Ouest. Cependant, le système féodal a une histoire de plus 2000 ans en Chine et la structure sociale était déjà très mature à la fin de la dynastie des Ming. Le pouvoir était concentré dans les mains des souverains et la bourgeoisie naissante était trop fragile pour générer un changement social. Le capitalisme est un système économique qui fait travailler le capital en vue de produire plus de capital. En Chine, le poids de la politique était tellement lourd qu'il était impossible d'établir un véritable ordre économique capitaliste.

Il convient d'évoquer en second lieu **la conception chinoise du droit et du droit international**. En parlant de l'origine du droit dans l'histoire chinoise, on cite le conte suivant qui révèle partiellement la nature du droit dans la tradition juridique chinoise : l'Empereur mythique Shun, qui est considéré avec son prédécesseur Yao comme le parangon du bon gouvernement, donna ses instructions à l'un de ses ministres, Gao Yao, qui exerçait la fonction de Grand Juge, équivalant à ce que seraient les fonctions d'un ministre de la justice, en ces termes: *"Gao Yao, les tribus étrangères qui nous entourent troublent notre grand et beau pays. Les brigandages et les homicides se multiplient, les malfaiteurs agissent tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Vous êtes ministre de la Justice. Infligez aux criminels les cinq grands châtiments en trois endroits différents. Mettez en vigueur les cinq sortes d'exil et assignez aux exilés trois régions différentes. Une grande perspicacité sera nécessaire pour obtenir que l'on se fie à votre justice"*[43].

Ainsi on voit que, curieusement, la première trace du droit dans l'histoire de la Chine avait pour objectif de lutter contre la barbarie des étrangers et était de nature internationale à l'époque où le mot « international » n'existait pas. Le Professeur Escarra parle aussi de «l'origine militaire et extérieure »du droit, employé dans le

[43] D. Gaurier, « Le droit, remède pour les barbares, la réception du droit dans la Chine ancienne », in *Revue internationale des droits de l'antiquité*, N °45, 1998, pp. 31-62, pp. 42-43

but de lutter contre les barbares[44]. Au cours des siècles, la conception du droit évolua et son application visait non seulement la barbarie venant de l'extérieur mais également les actes à l'intérieur de la société qui ne se conforment pas aux rites (Li), un modèle établi pour que les peuples puissent le suivre.

La Chine a une très longue tradition juridique mais essentiellement pénale. Dans le dictionnaire de «Shuowen »[45], le mot de FA (le droit) a le même sens que XING (le châtiment). Dans la Chine ancienne, le droit a pour objectif de maintenir l'ordre public mais pas de définir les droits des individus[46]. Le droit privé est réduit à un nombre insignifiant de textes, qui ne sont maintenus qu'à raison de l'importance qu'ils offrent pour l'ordre public et l'État [47]En même temps, il existe également le «*Li* » (les rites), un système établissant des normes morales pour régir de manière harmonieuse les rapports entre les individus. Deux écoles de pensées ont beaucoup influencé la formation du système juridique de la Chine. Les légistes insistent que la société soit régie par l'ensemble des lois qui prévoient des châtiments sévères pour empêcher les violations. En revanche, les confucéens mettent l'accent sur le respect des rites, la piété filiale et la loyauté envers l'Empereur. Ils considèrent que la persuasion morale est meilleure que les sanctions pénales. Dans l'histoire chinoise, ce dernier courant de pensée a eu une plus grande influence sur la société dans son ensemble. Par conséquent, les Chinois n'ont pas une opinion très haute du contentieux : la négociation et le compromis sont plus importants et la médiation joue un grand rôle dans le système juridique contemporain.

La tradition juridique d'un Etat n'est pas strictement interne et elle peut aussi influencer ses relations extérieures. En ce qui concerne la conception chinoise du droit international, il est important de souligner que la logique du droit international est totalement étrangère à la Chine ancienne. *«Le droit international public est le droit produit par le concours de deux ou plusieurs Etats »* [48]. Cela implique que le droit international est fait pour régir les relations entre des Etats égaux et souverains.

---

[44] J. Escarra, «Le droit chinois : conceptions générales, aperçue historique », 1936, p. 71http://zh.scribd.com/doc/88705960/Escarra-1936-Le-droit-chinois-Conception-generale-apercu-historique, visité le 12 septembre 2012

[45] Un dictionnaire compile au IIe siècle avant J.C., qui contient environs 10000 mots

[46] BODDE (D.), «Basic Concepts of Chinese Law: The Genesis and Evolution of Legal Thought in Traditional China », *Proceedings of American Society*, n°5, 1963, p. 107

[47] Par exemple, en matière de droit de famille, les textes des codes dynastiques (généralement venus des rituels) concernent le mariage, la répudiation, l'institution d'héritier ; en matière de droit des biens, ils visent la propriété et le nantissement immobilier. J. Escarra, « Le droit chinois : conceptions générales, aperçue historique », 1936, *op.cit.*, P.76

[48] COMBACAU (J.) et SUR (S.), *Droit international public*, éd. Montchrestien, coll. Domat Droit public, Paris, 1999, 827p, p. 275.

Néanmoins, la Chine, qui s'est toujours considérée comme le centre du monde, n'a pu entretenir de relations avec d'autres Etats, qu'elle considérait comme des terres incultes, sur une base d'égalité et de réciprocité. Toutefois, elle a développé des relations de nature tributaire avec les Etats voisins. Selon Joseph Needham, historien de Cambridge, le *jus gentium* n'a jamais vraiment existé dans le contexte chinois en raison du fait que la civilisation chinoise est isolée et il n'y a pas d'autres *gentes* avec lesquels la Chine aurait pu entretenir une relation équivalente aux relations internationales contemporaines[49].

En dépit du fait que la Chine a signé deux traités avec la Russie en 1689 et 1727[50], les conceptions sino-centriques n'ont pas changé jusqu'à l'envahissement des puissances occidentales à partir de 1840[51]. La Chine impériale, affaiblie, a été contrainte de signer une série de traités inégaux avec les puissances occidentales, puis avec le Japon. Ces traités régissaient les relations de la Chine avec l'Occident jusqu'en 1943. Ils ont modifié le cours du développement social et économique. Les ports chinois sont ouverts au commerce et aux résidents étrangers ; Les ressortissants des nations signataires bénéficient de l'extraterritorialité, qui leur permet d'être jugés par leurs propres magistrats ou dans leurs consulats, selon les lois de leur pays. Ces traités comportent en outre la clause de la nation la plus favorisée, par laquelle tout privilège accordé par la Chine à une nation est automatiquement étendu à tous les autres pays signataires. L'économie chinoise tout entière se retrouve bientôt contrôlée par un réseau d'exploitation économique étranger. Les droits de douane sur les produits importés en Chine sont plafonnés à 5 %, afin d'empêcher l'imposition arbitraire de droits excessifs. Cette mesure empêche la Chine d'établir des taxes d'importation suffisamment élevées pour protéger son industrie et permettre une modernisation de son économie. Ces traités inégaux, ont une influence profonde sur la politique extérieure de la Chine jusqu'à nos jours[52]. Le droit international a effectivement pénétré les traditions chinoises mais «*le résultat fut un droit international (...) hégémonique, dont l'expression est le régime des traités inégaux (...), c'est ainsi que les modèles et les principes occidentaux s'imposèrent sur le plan*

[49] NEEDHAM (J.), *Science and Civilization in China*, Cambridge University Press, 1959, p. 521.

[50] Le Traité de Nertchinsk, Signé le 6 septembre 1689 (27 août du calendrier julien) dans la petite ville de Nertchinsk, il délimite la frontière entre la Chine et la Russie[1] (en Sibérie), Le Traité de Kiakhta signé par Tulišen et le comte Savva Vladislavitch (Ragouzinski) dans la ville frontière de Kiakhta, le 1er novembre 1727, fixa la frontière entre la Sibérie russe et les territoires Qing de Mongolie et de Mandchourie

[51] La guerre d'opium entre la Chine et la Grande Bretagne (1840-1842).

[52] http://www.cartage.org.lb/fr/themes/geohis/Histoire/histoire/histfr/C/china.html, visité le 12 septembre 2012

mondial »[53]. Cette expérience pénible a eu une influence considérable sur la politique juridique extérieure de la Chine populaire, y compris celle relative aux affaires maritimes. En prenant des décisions pertinentes, la Chine accorde toujours une priorité à la sécurité nationale.

En ce qui concerne l'attitude de la Chine populaire envers le droit international, «*la République Populaire de la Chine n'a jamais négligé les activités de politique extérieure et ne s'est jamais désintéressée du droit international public* »[54]. Dans le préambule de la constitution de 1982, la Chine rappelle qu'elle « *s'en tient fermement à une politique extérieure indépendante* » et aux principes d' « *intégrité territoriale, non-agression mutuelle, non-ingérence mutuelle dans les affaires intérieures, égalité et avantages réciproques et coexistence pacifique* »[55]. Etat communiste, la Chine n'accepte pas nécessairement la conception des pays occidentaux du droit international. La Chine a beaucoup critiqué le droit international «bourgeois », selon lequel une politique de domination des Etats occidentaux sur les peuples opprimés est autorisée. Etat communiste, les principes marxistes-léninistes exercent une influence directe sur sa conception du droit international et sa politique juridique. La conception chinoise du droit international est caractérisée par l'analyse de classe et le droit international est considéré comme étant un instrument de la politique étrangère[56]. Or, les situations interne et externe ont tellement évolué que la politique juridique est devenue moins idéologique et plus pragmatique.

En troisième lieu, il faut évoquer **les conceptions chinoises de la souveraineté et du territoire.** La Chine ancienne a une conception totalement différente de la souveraineté et du territoire. La Chine, sous l'influence des pensées confucéennes, ne considère pas le territoire comme étant un espace qui définit les limites de l'exercice des compétences étatiques. Le terme de territoire n'est pas utilisé dans le sens juridique, mais plutôt pour désigner l'organisation sociale, l'histoire et la loyauté des sujets. L'empereur règne sur les peuples mais pas sur le territoire. Les limites géographiques de l'empire sont définies comme l'ensemble des endroits où vivent ces

[53] TRUYOL Y SERRA (A.), *Histoire du droit international public*, Economica, 1999, p. 108.
[54] TSIEN (Tche-Hao), «Conception et pratique du droit international public en République populaire de Chine », in *Journal de droit international*, 1976, p. 863.
[55] Constitution de la République populaire de Chine, adoptée le 4 décembre 1982, paragraphe 12.
[56] CHIU (H.), «Communist China's Attitude toward International Law », *AJIL*, n°60, 1966, pp. 247-249.

peuples. Par conséquent, l'étendue de la souveraineté de la Chine ancienne n'est pas délimitée par les frontières linéaires mais est réalisée par la détermination des zones d'influence. Comme la conception occidentale de la souveraineté est étrangère à l'Empire chinois, il est difficile d'évaluer certaines revendications chinoises basées sur le titre historique, surtout le problème relatif à l'effectivité. En ce qui concerne le statut de la mer, grande puissance maritime dans l'histoire, notamment sous les dynasties des Song (960/1279) et des Ming (1368/1644), la Chine ancienne n'a jamais mis beaucoup d'accent sur les mers puisque les menaces à l'empire sont venues essentiellement des peuples nomades du nord mais rarement de la mer.[57] Les mers sont considérées comme formant une ceinture protectrice pour son territoire terrestre. A partir des dynasties des Ming et des Qing, l'empire est en déclin et le pouvoir central est de plus en plus contesté à cause des crises internes. La politique de Haijin (l'interdiction de la mer, c'est-à-dire l'interdiction du commerce international par les personnes privées et la fermeture des ports) fait partie de la politique générale de fermeture. A partir de cette époque, l'empire chinois s'est replié sur lui-même jusqu'à la pénétration des puissances occidentales.

En dépit du fait que la notion de souveraineté est étrangère à la Chine ancienne, la Chine populaire accorde un statut prioritaire à la souveraineté et la considère comme le principe fondamental du droit international. En vertu du préambule de la constitution de 1982, la Chine populaire s'engage à mener ses relations extérieures sur la base des cinq principes de coexistence pacifique. Parmi les cinq principes[58], le principe du respect mutuel de la souveraineté et l'intégrité territoriale et celui de la non-ingérence mutuelle sont tous étroitement liés à la souveraineté. Selon les juristes chinois, la souveraineté implique donc l'inviolabilité du territoire et le droit de l'Etat pour décider indépendamment ses affaires internes et externes[59]. En ce qui concerne le territoire, le morcellement du territoire chinois au XIXe siècle a des impacts considérables sur la politique juridique de la Chine populaire. Par ailleurs dès 1949 avec la volonté d'affirmer l'unité du territoire de l'Etat chinois, elle adopte une attitude contraire au principe généralement accepté en droit international selon lequel le changement de gouvernement n'affecte pas les obligations internationales stipulées

[57] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, Beijing, Ocean Press, 2004, 220 p., p. 2.
[58] voir supra.
[59] SHIH (Sung), YII (Tahsin), LU (Yinghui), Ts'ao K'o, « An Initial Investigation into the Old Viewpoint in the Teaching of International Law », *CHYYC*, (en chinois),n° 4, 1958, pp. 15-16; YING (Tao), « Recognize the True Face of International Law from a Few Basic Concepts «, *KCWTYC*, (en chinois), n°3, 1960, pp. 47-52.

par les traités internationaux auxquels l'Etat est partie, *« le gouvernement de la République populaire de la Chine entend étudier les traités internationaux conclus par le gouvernement du Kuomingtang et décide, au vu de leurs contenus, de les reconnaître, de les annuler, de les modifier ou de les renégocier. »*[60] Cet article s'applique aussi aux traités conclus avant 1928. La République populaire de Chine voit dans la période à partir de 1840 une série d'humiliations nationales profondes, bouleversant la grandeur de l'empire et de son histoire. La réunification du territoire chinois est toujours un objectif essentiel de la politique juridique extérieure de la Chine populaire.

Après avoir examiné ces questions préalables, il faut aborder le sujet proprement dit de cette étude, à savoir, **la politique juridique maritime de la République populaire de Chine.**

La Chine, s'ouvrant sur une longue façade maritime, est un Etat maritime important. La côte chinoise s'étend sur 18 000km, depuis l'embouchure du Yalujiang au nord sur la frontière sino-coréenne jusqu'à celle du Beilun au sud sur la frontière sino-vietnamienne. De plus, selon le gouvernement chinois, s'ajoute un littoral de 14 000 km le long de l'ensemble des îles qu'elle revendique[61]. La Chine est bordée, sur sa façade orientale, par le golfe de Bohai, la mer Jaune, la mer de Chine orientale et au sud la mer de Chine du sud.

Grande puissance maritime dans l'histoire, notamment sous la dynastie des Ming (1368/1644), la Chine a pourtant connu un déclin devant la suprématie des marines occidentales à partir du XVIIe siècle. Après la fondation de la République populaire de Chine, le gouvernement chinois a adopté une stratégie visant à transférer, au cours des années 1950, les industries côtières vers les régions intérieures[62]. Puis la Chine a subi la révolution culturelle et les industries marines n'ont pas été très développées. Au début des années 1970, la Chine est extrêmement en retard dans les domaines des transports maritimes et de la pêche. Elle n'a commencé à développer ses activités maritimes qu'après le lancement d'une nouvelle politique économique. Les ports ont

[60] L'Art. 55, The Common Programme of the Chinese People's Consultative Conference, promulgué le 29 septembre 1949, traduit par l'auteur.
[61] QIN (Shi), « La Chine », Beijing, Nouvelle étoile, 1997, 249 p., p. 1.
[62] JOYAUX (F.), *Géopolitique de l'extrême-orient*, tome 1 *Espaces et politiques*, Paris, éd., Complexe, Questions du XXe siècle, 1993, 222p., p. 164.

été modernisés, la flotte marchande beaucoup développée et les activités de pêche renforcées.

En même temps, la Chine a participé à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, pendant laquelle sa politique juridique extérieure relative à certains aspects principaux des affaires maritimes a été affirmée et clarifiée. Sa position pendant la troisième conférence est le reflet des considérations suivantes : d'abord, les intérêts maritimes doivent être assurés et un statut prioritaire doit être accordé au problème de la sécurité ; de plus, la Chine, le plus grand pays en voie de développement, soutient les revendications d'autres pays moins développés pour combattre la domination des grandes puissances sur les affaires maritimes.[63] Ces considérations constituent la base de la politique juridique maritime de la Chine.

Néanmoins, vingt-cinq ans après la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, on a pu assister à de grands développements en Chine et dans le monde entier. Actuellement, les industries marines constituent une partie très importante de l'industrie de la Chine. On estime que l'ensemble des industries marines a une valeur totale de 200 milliards euros. La Chine se situe au premier rang dans les transports maritimes sur une période de quatre années consécutives. (2003-2006) [64]. Par ailleurs, on assiste à un grand essor dans d'autres activités maritimes, en l'occurrence, l'exploitation des ressources en hydrocarbures, les recherches scientifiques, etc., qui seront abordés dans les parties suivantes.

En même temps, le monde a subi un grand changement. La globalisation est devenue une tendance irréversible et la coopération dans la plupart des affaires internationales est devenue indispensable. La Chine, ayant accédé à l'OMC, s'engage très activement dans les affaires internationales en adoptant une attitude plus pragmatique. Ce changement est aussi étroitement lié à la politique d'ouverture et de réforme économique mises en œuvre par la Chine depuis plus de vingt ans. Le commerce maritime est devenu tellement important pour la Chine et la politique maritime de la Chine donne souvent la priorité au développement de celui-ci, qui est accompagné de la projection de la puissance maritime chinoise à l'extérieur. L'objectif de cette recherche est d'analyser la politique juridique maritime actuelle de la Chine, une grande puissance maritime dans un monde globalisé.

---

[63] DONG (Shizhong), "The Positions of China at the Third Conference of United States on the Law of the Sea", in ZHAO (L.H.), *Theories and Practice of the Contemporary Law of the Sea*, Beijing, Law Press, 1987, p. 37

[64] http://www.shippingchina.com/static/brmaininfo/200612/21387.shtml, visité le 5 septembre 2007.

En dépit de l'abondance de la littérature concernant quelques problèmes les plus controversés de la politique juridique de la Chine, il y a très peu d'études systématiques sur ce sujet. Les seules études les plus complètes sur ce sujet sont *China's Practice in the law of the sea* par Jeanette Greenfield en 1992 et *China and the International Law of the Sea* en chinois par Gao Jianjun en 2004. Le premier est un peu obsolète après 15 ans tandis que le dernier vise principalement à présenter les législations internes relatives aux affaires maritimes. Notre recherche est basée non seulement sur ces deux livres mais aussi sur des ouvrages et des articles traitant de certains aspects spécifiques des affaires maritimes de la Chine ainsi que sur les documents officiels des Nations Unies et ceux du gouvernement chinois.

Pendant la période récente, l'évolution du sujet de notre travail a été très rapide. Cela pose un problème particulier pour notre recherche. Le gouvernement chinois s'engage plus activement dans les affaires maritimes au niveau régional et mondial : de nouvelles lois sont publiées et de nouveaux accords signés. Beaucoup d'efforts ont été nécessaires pour mettre à jour les données les plus récentes de la politique la plus récente de la Chine en matière du droit de la mer.

Comme on l'a déjà évoqué, la politique juridique extérieure de la Chine a été très influencée par son histoire. Par conséquent, la souveraineté territoriale et la sécurité constituent les considérations prioritaires de sa politique juridique maritime. La première partie est consacrée aux actes et législations unilatérales relevant des considérations de souveraineté et sécurité nationale, ce qui est une position ferme qui tend à persister.

Néanmoins, dans un monde de plus en plus globalisé, la Chine est tenue de s'adapter aux changements de circonstances sur le plan interne et international. La deuxième partie est consacrée aux préoccupations communes à l'ensemble des Etats en matière maritime : protection du milieu marin, protection des ressources de pêche, sécurité maritime et lutte contre la piraterie, ce qui signifie une conscience de sa responsabilité comme une nouvelle puissance maritime.

PARTIE I. Les considérations de souveraineté territoriale et de sécurité nationale : une position ferme qui tend à persister

Au milieu du XIXe siècle, les puissances occidentales, venant de la mer, ont forcé la porte de la Chine. L'Empire chinois, affaibli et assailli, a été obligé d'accepter une série de traités inégaux imposés par ces puissances. Par ces traités, des portions de son territoire lui ont été soustraites et sa souveraineté a été gravement violée. Cette expérience humiliante a une influence profonde sur la politique juridique maritime actuelle de la Chine.

Depuis sa fondation en 1949, la République populaire de Chine poursuit l'objectif de «*reconstituer le domaine impérial*[65] »et accorde une attention prioritaire à la sécurité nationale dans sa politique juridique maritime[66]. Cette position de la Chine reste inchangée depuis plus d'un demi-siècle et tend à persister.

À proprement parler, les conflits territoriaux ne sont pas régis par le droit de la mer mais par les règles de droit relatives à l'acquisition et la consolidation des titres territoriaux. Cependant, les conflits territoriaux constituent un problème incontournable pour notre étude des revendications du gouvernement chinois concernant les espaces maritimes. Les problèmes des délimitations maritimes de la Chine aggravés par des conflits territoriaux autour des îles sont souvent les plus épineux.

On parlera dans cette partie des conflits territoriaux sur les îles et des délimitations maritimes dans lesquels la Chine s'engage (Chapitre I) et de leurs conséquences sur la sécurité nationale (Chapitre II).

[65] JOYAUX (F.), *La tentation impériale. Politique extérieure de la Chine depuis 1949, éd.* Imprimerie nationale, Paris, 1994, 426 p., p. 11 et titre de la deuxième partie pp. 99-206.
[66] GAO (J.J.), *China and the Law of the Sea, op.cit.*, p. 2.

Chapitre I. Les conflits territoriaux et la délimitation maritime

Un Etat définit unilatéralement les limites de ses espaces maritimes face à la haute mer. En revanche, la délimitation des zones maritimes entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face doit être effectuée par voie d'accords, conformément au droit international [67]. La configuration des côtes chinoises entraîne des chevauchements d'espaces maritimes avec les autres États dans la région. Néanmoins, pour des raisons diverses, la plupart des frontières maritimes ne sont pas définies. Seul le golfe de Tonkin fait l'objet d'un traité de délimitation, qui a créé la première frontière maritime de la Chine avec les pays voisins. Par conséquent, la Chine a procédé à une délimitation unilatérale de certains de ses espaces maritimes, y compris l'inclusion d'une vaste zone en mer de Chine méridionale.

Le problème de la délimitation est étroitement lié au tracé des lignes de base. La Chine adopte des linges de base droites pour déterminer la mer territoriale. En vertu de la Loi de la République populaire de Chine sur la mer territoriale et la zone contiguë promulguée le 25 février 1992, le Gouvernement de la République populaire de Chine proclame les lignes de base de la mer territoriale le 15 mai 1996[68]. Les lignes de bases publiées comprennent celles tracées pour la côte principale de la Chine continentale et celles entourant l'archipel des Paracels. Les premières sont généralement conformes à la Convention de Montego Bay si on prend en compte la situation géographique de la côte principale de la Chine. Cependant, parmi ces lignes de base, celles reliant les points d'entrées du golfe de Bohai et celles entourant l'île de Hainan ont suscité des protestations de la part des Etats Unis.[69] En ce qui concerne les lignes de base entourant l'archipel des Paracels, plus de questions surgissent sur leur véritable nature et ce qui sera discuté en détail plus loin dans le paragraphe sur les Paracels et les Spratleys. La Chine a publié les lignes de base de la mer territoriale entourant Diaoyu Dao et ses îlots affiliés le 10 septembre 2012[70].

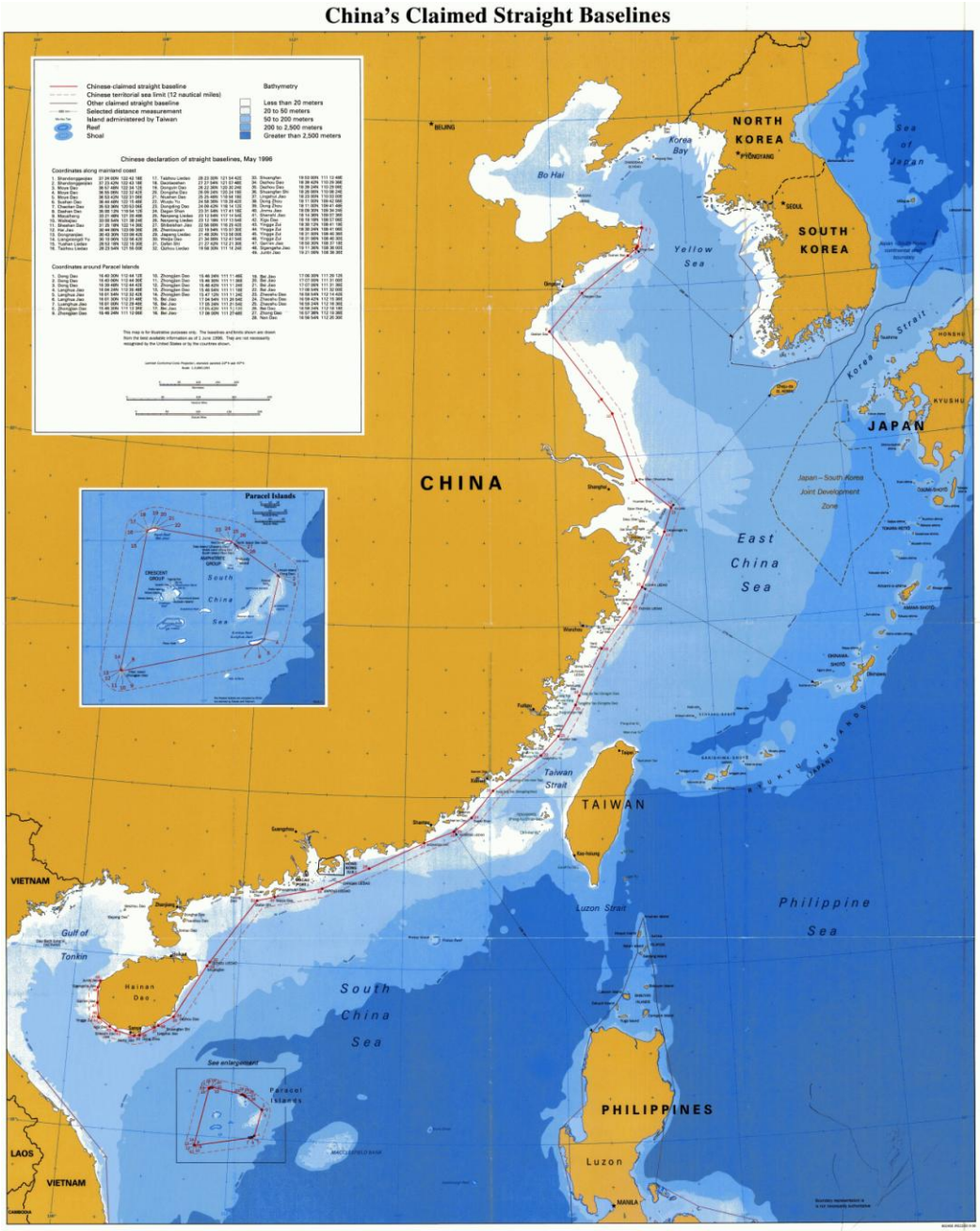
---

[67] L'Art. 74 (1) et l'Art. 83 (1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

[68] Version anglaise disponible sur http://www.en8848.com.cn/hangye/law/chinaflfg/92769.html, visité le 12 septembre 2012

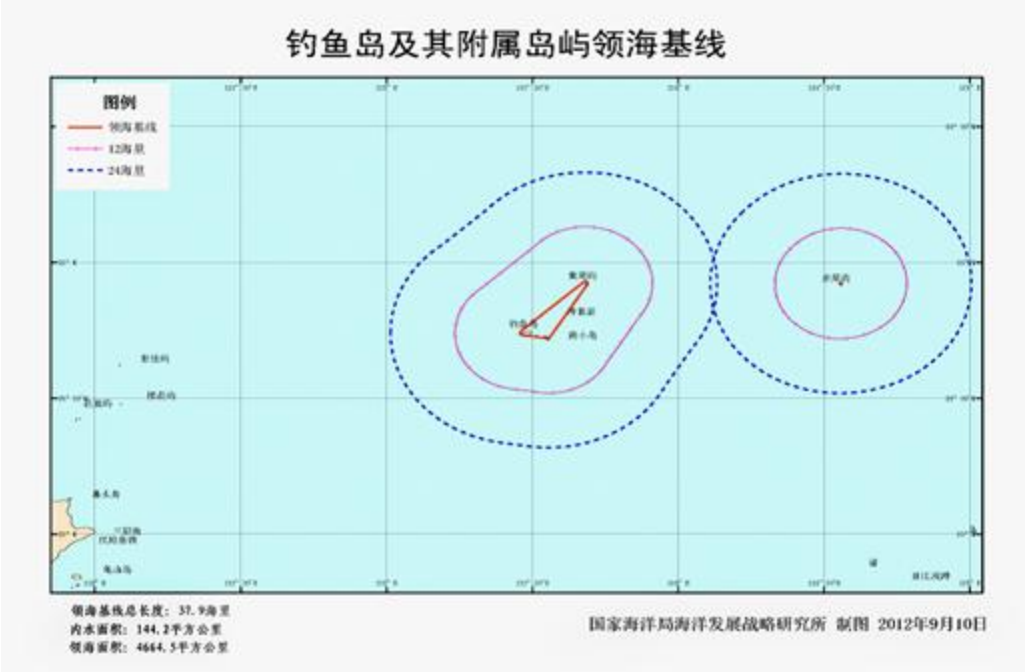
[69] U.S. Department of State, Limits in the Seas, No.117, Straight Baselines: China, le 9 juillet 1996, http://www.state.gov/documents/organization/57692.pdf, visité le 12 septembre 2012

[70] Déclaration du gouvernement de la République populaire de Chine sur les lignes de base de la mer territoriale entourant Diaoyu Dao et ses îlots affiliés, http://www.fmprc.gov.cn/fra/wjdt/gb/t969159.shtml, visité le 12 septembre 2012



Carte 1. Les lignes de base de la Chine

Source : http://t3.baidu.com/it/u=2295324805,2583350330&fm=3&gp=0.jpg, visité le 12 septembre 2012



Carte 2. Les lignes de base entourant les îles Diaoyu

Source : http://www.sinaimg.cn/dy/slidenews/8_img/2013_10/35313_228739_345746.jpg, visité le 12 septembre 2012

Les problèmes des délimitations maritimes de la Chine sont aggravés par les conflits territoriaux sur les îles. Les droits applicables ne sont pas les mêmes : tandis que les questions de délimitation relèvent du droit international de la mer, les conflits territoriaux sont régis par les règles de droit relatives à l'acquisition et la consolidation des titres territoriaux. Nombre d'îles et îlots sont revendiqués à la fois par la Chine et par des États voisins. Les principaux archipels en cause sont les îles Diaoyu/Senkaku en mer de Chine orientale, les Paracels et les Spratleys en mer de Chine méridionale.

La Chine a fait une déclaration sur le règlement des différends en vertu de l'art. 298 de la Convention le 25 aout 2006 : « Le Gouvernement de la République populaire de Chine n'accepte aucune des procédures stipulées à la section 2 de la Partie XV de la Convention à l'égard de toutes les catégories de différends mentionnés aux alinéas a), b) et c) de l'article 298 de la Convention[71] ».

Selon l'art. 298, *« lorsqu'un État signe ou ratifie la Convention, ou y adhère à*

71 http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/basic_texts/298_declarations_June_2011_french.pdf, visité le 12 septembre 2012

n'importe quel moment par la suite, il peut, sans préjudice des obligations découlant de la section 1, déclarer par écrit qu'il n'accepte pas une ou plusieurs des procédures de règlement des différends prévues à la section 2 en ce qui concerne une ou plusieurs des catégories suivantes de différends :

a) *i) les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation de zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques, pourvu que l'État qui a fait la déclaration accepte, lorsqu'un tel différend surgit après l'entrée en vigueur de la Convention et si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable, de le soumettre, à la demande de l'une d'entre elles, à la conciliation selon la procédure prévue à la section 2 de l'annexe V, et étant entendu que ne peut être soumis à cette procédure aucun différend impliquant nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire ; ii) une fois que la commission de conciliation a présenté son rapport, qui doit être motivé, les parties négocient un accord sur la base de ce rapport ; si les négociations n'aboutissent pas, les parties soumettent la question, par consentement mutuel, aux procédures prévues à la section 2, à moins qu'elles n'en conviennent autrement ; iii) le présent alinéa ne s'applique ni aux différends relatifs à la délimitation de zones maritimes qui ont été définitivement réglés par un arrangement entre les parties, ni aux différends qui doivent être réglés conformément à un accord bilatéral ou multilatéral liant les parties ;*

b) *les différends relatifs à des activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'État utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal ;*

c) *les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées par la Charte des Nations Unies, à moins que le Conseil de sécurité ne décide*

de rayer la question de son ordre du jour ou n'invite les parties à régler leur différend par les moyens prévus dans la Convention. »

Selon la déclaration de la Chine, elle n'accepte aucune procédure prévue dans la Section 2 de la XVème partie de la Convention pour tous les différends surgis en matière de droit de la mer. Cette déclaration a été faite en 2006, dix ans après la ratification par la Chine de la Convention de Montego Bay. La position du gouvernement chinois vis-à-vis des procédures de règlement des différends prévues dans la Section 2 de la Partie XV de la Convention est cohérente avec l'attitude traditionnelle du gouvernement envers les tribunaux internationaux. D'un côté, comme on l'a déjà évoqué dans l'introduction, les Chinois n'ont pas une très haute opinion du contentieux : la négociation et le compromis sont plus importants et la médiation joue un grand rôle dans le système juridique contemporain. De l'autre, le gouvernement chinois accorde peu de confiance aux tribunaux internationaux, qu'il a longtemps considérés comme un outil des puissances occidentales servant les intérêts de ces dernières. Le gouvernement chinois essaie d'éviter toute intervention d'un tiers dans les différends qui portent sur les intérêts essentiels de la Chine, surtout ceux étroitement liés à la souveraineté territoriale et à la délimitation des espaces maritimes.

En faisant cette déclaration, le gouvernement chinois peut s'assurer que les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation de zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou des titres historiques ne seront pas soumis aux procédures de règlement de différends prévus dans la Section 2 de la Partie XV de la Convention. Mais un tel différend sera soumis à une procédure de conciliation si 1) celui-ci surgit après l'entrée en vigueur de la Convention ; 2) si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable et 3) un tel différend n'implique pas nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire. De ce point de vue, seuls les différends dont on va parler dans la Section I sont susceptibles d'être soumis à la procédure de conciliation prévue dans la Section 2 de l'annexe V ; et eux seuls n'impliquent pas nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire. À moins que ce genre de différends n'ait surgi avant l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le gouvernement chinois sera obligé de les

soumettre à la procédure de conciliation obligatoire s'il n'arrive à aucun accord avec l'autre partie par voie de négociations dans un délai raisonnable.

Ce chapitre est consacré aux conflits territoriaux et délimitations maritimes de la Chine avec d'autres États. On commencera par les délimitations pures et simples qui ne sont liées à aucun conflit territorial (Section I), puis on étudiera des problèmes de délimitation liés à des contestations territoriales (Section II) avant d'aborder le problème des eaux historiques de la mer de Chine méridionale, lieu de la revendication la plus contestable de la Chine (Section III) et enfin on finira avec le problème du statut unique de Taïwan (Section IV).

Section I. La délimitation pure et simple : conflits entre les méthodes de délimitation

En ce qui concerne les délimitations pures et simples, la divergence entre les États en litige porte principalement sur la méthode de délimitation à appliquer. Sur ce point, la position chinoise est assez claire et généralement cohérente. En ratifiant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1996, la Chine a fait une proclamation selon laquelle «*The People's Republic of China will effect, through consultations, the delimitation of the boundary of the maritime jurisdiction with the States with coasts opposite or adjacent to China respectively on the basis of international law and in accordance with the principle of equitability*[72] ». Selon elle, le principe d'équité est un principe de droit international bien établi tandis que le principe d'équidistance n'est qu'une technique de délimitation, laquelle ne sera employée que dans le but d'aboutir à un résultat équitable[73]. Cette position a été réitérée dans son droit interne. En ce qui concerne la délimitation du plateau continental, la Chine préconise le principe de prolongement naturel en considérant que le prolongement naturel est le fondement principal de la revendication d'un État sur son plateau continental et que le critère de distance ne fonctionne que dans le cas où le prolongement naturel n'excède pas les 200 milles marins. Néanmoins, en tenant compte de ses propres intérêts et des situations spécifiques, la Chine n'adhère pas toujours à ces deux principes.

On parlera d'abord de la délimitation dans le golfe du Tonkin, première frontière maritime entre la Chine et les États voisins (§1), puis de la délimitation maritime en mer Jaune avec les deux Corées (§2) et enfin de la délimitation en mer de Chine orientale avec le Japon. (§3).

§1. Baie de Tonkin : l'application de la méthode d'équidistance

Situé aux confins de la province chinoise de Guangxi, le golfe du Tonkin s'étend des côtes vietnamiennes à la péninsule chinoise de Leizhou et l'île de Hainan. La

[72] http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#China%20Upon%20ratification, visit éle 7 septembre 2007.
[73] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea, op.cit.*, p. 91.

superficie du golfe est de 126 250 km² et dans sa partie la plus étendue, il mesure 176 milles nautiques de largeur. Il communique avec la mer de Chine méridionale par le détroit de Qiongzhou, qui fait partie des eaux intérieures de la Chine. La seconde entrée, d'une largeur 119 milles nautiques, s'étend de l'île de Hainan à l'île de Con Co au Vietnam[74].

Le problème de la délimitation maritime dans le golfe existe depuis longtemps. La Chine et la France ont délimité la frontière terrestre sino-vietnamienne dans la convention de Pékin du 26 juin 1887. Ce même instrument contenait également des dispositions relatives aux îles situées dans le golfe. Selon l'article 2 de cette convention : «*Les îles qui sont à l'est du méridien de Paris 105°43′de longitude est* (108°03′13"Est.), *c'est-à-dire de la ligne Nord-Sud passant par la pointe orientale de l'île Tra-co et formant la frontière sont également attribuées à la Chine. Les îles Go-tho et les autres îles qui sont à l'ouest de ce méridien appartiennent à l'Annam*[75] ».

Le 26 décembre 1973**,** le Vietnam du Nord propose à la Chine d'ouvrir des négociations pour la délimitation maritime dans le golfe entre les deux États. Des discussions ont alors lieu, du 15 août 1974 au 22 novembre 1974 et d'octobre 1977 à juin 1978. Mais elles n'aboutissent à rien, en raison des positions opposées des deux États. Le Vietnam souhaite parvenir à une délimitation sur la base de la ligne de 1887[76]. La Chine, de son côté, rejette cette ligne car elle estime que l'article 2 de la convention n'a pas fixé la frontière maritime mais a seulement réparti les îles entre les deux États.

Plus tard, la normalisation des relations sino-vietnamiennes a permis la réouverture des négociations relatives à la délimitation maritime. En novembre 1991, à Beijing, les deux parties se mettent d'accord pour régler les conflits territoriaux par des négociations pacifiques[77]. Sept tours de négociations officielles et de nombreuses discussions entre experts des deux côtés ont lieu de 1993 à 2000[78]. Les discussions aboutissent finalement, le 25 décembre 2000, à la signature de deux accords : le premier portant sur la délimitation maritime dans le golfe et le second, sur la

[74] NGUYEN (H. T.), «Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, Issue 1, 2005, pp. 25-44, p. 25.
[75] BASDEVANT (J.), Recueil des traités en vigueur entre la France et les puissances étrangères, tome I, Paris, 1958, pp. 612-615.
[76] NGUYEN (H. T.), «Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », *op. cit.*, pp. 26-27.
[77] *Ibid.*, p. 27.
[78] *Ibid*., p. 28.

coopération en matière de pêche. Les accords entrent en vigueur après l'échange des instruments de ratification, le 30 juin 2004[79]. Avec la conclusion de ces accords, le problème de la frontière maritime, qui existait depuis plusieurs décennies, est finalement réglé. Pour évaluer la conformité de l'accord de la délimitation maritime avec le droit international, notamment avec la convention de Montego Bay et la jurisprudence internationale, il faut d'abord examiner les interprétations de la convention de 1887 faites par les deux parties (A.) et l'application éventuelle du principe d'équidistance dans l'accord sino-vietnamien (B.).

A. l'interprétation de la convention de 1887

Pendant la période 1974-1993, le problème majeur relatif à la délimitation est celui d'une interprétation divergente de la convention de 1887. Selon le Vietnam, le terme « frontière » mentionné dans l'article 2 fait bien référence à l'existence d'une véritable frontière maritime[80]. Il propose de prolonger la ligne du méridien 108º03´13" Est pour répartir le golfe dans son ensemble. Mais cette position s'avère problématique puisque le Vietnam ne précise pas à quel point devrait s'achever cette ligne méridienne. En fait, si la frontière devait suivre ce méridien sur toute sa longueur, le Vietnam perdrait une partie de son territoire : plusieurs îles littorales et une partie de sa mer territoriale[81].

La Chine, quant à elle, rejette la ligne de 1887, estimant qu'elle ne fixait pas de frontière mais visait seulement à répartir les îles entre les parties et que la convention s'était limitée à déterminer la frontière terrestre et l'appartenance des îles côtières. Le nom du golfe ne figurait ni dans la convention ni dans les travaux préparatoires[82]. La Chine souhaite toujours parvenir à une répartition équitable des eaux du golfe sans prendre en compte la convention de 1887, puisque la ligne tracée dans ladite convention serait particulièrement inéquitable, attribuant plus des deux-tiers des eaux au Vietnam[83]. De plus, passant en certains points à moins de 40 milles nautiques de

[79] Pour les textes des accords, voir « China and Vietnam Initial Agreements on Delimitation of Beibu Bay/Fishery Cooperation », December 25, 2000, http://www.fmprc.gov.cn/6939.html, visité le 1er juil. 07.
Traduction jointe en Annexe 1.
[80] NGUYEN (H. T.), *Le Vietnam face aux problèmes de l'extension maritime dans la mer de la Chine méridionale*, Thèse de doctorat sous la direction du Professeur Laurent LUCCHINI, Université Paris I Panthéon Sorbonne, 1996, 2 vol., 996 p., p. 458.
[81] NGUYEN (H. T.), Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », *op. cit.*, p. 28.
[82] ZHOU (J.), *Les frontières maritimes de la Chine*, Thèse de doctorat, Université Paris X-Nanterre, sous la direction du Professeur Hubert Thierry, 1991, 615 p., pp. 482-483.
[83] GAO (J. J.), *China and International Law of the Sea*, Beijing, Ocean Press, 2004, 220 p., pp 127-128.

l'île de Hainan, le méridien est trop proche de la côte chinoise, ce qui mettrait en jeu la sécurité de cette île[84]. Par conséquent, la Chine préfère tracer une ligne en se basant sur le principe d'équidistance pour délimiter les zones maritimes dans le golfe. Pour ce faire, elle n'invoque pas le principe du prolongement naturel qu'elle applique pour la délimitation du plateau continental avec la Corée du sud et le Japon, car celui-ci ne servirait pas son intérêt, l'île de Hainan ne possédant qu'un plateau continental limité dans cette zone.

De plus, il apparaît que la jurisprudence internationale donne raison à l'argument de la Chine. Dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée Bissau, une convention de même nature existait entre la France et le Portugal. La France a conclu le 12 mai 1886 un traité de frontière avec le Portugal en Afrique de l'Ouest. Une répartition des îles par le méridien du Cap Roxo est prévue dans l'article 1er de cette convention. La Guinée, État successeur de la France, considérait la ligne de 1886 comme étant une véritable frontière. La Guinée Bissau, État successeur du Portugal, rejetait en revanche la ligne coloniale et proposait une délimitation fondée sur le principe d'équidistance. Le Tribunal arbitral a jugé que la convention de 1886 n'avait pas fixé la frontière maritime et qu'il fallait trouver une solution équitable pour délimiter la frontière[85].

Un autre élément d'une importance particulière intervient s'agissant de la délimitation maritime entre le Vietnam et le Cambodge. L'attitude du Vietnam concernant la délimitation avec le Cambodge dans le golfe du Siam n'est pas cohérente au regard de sa position dans le golfe de Tonkin. Dans une circulaire du 31 janvier 1939, le Gouverneur général Brévié avait tracé une ligne à travers le golfe du Siam pour déterminer l'appartenance des îles. Après l'indépendance, les deux États se sont accordées sur le fait que la ligne de 1939 n'avait pas établi de frontière maritime[86].

En tenant compte du droit international, qui exige une solution équitable, et des jurisprudences internationales, il apparaît que la délimitation fondée sur le principe d'équidistance est la solution la plus raisonnable dans le golfe de Tonkin.

---

[84] NGUYEN (H. T.), «Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf »,*op. cit*, p. 28.
[85] Sentence arbitrale du 14 février 1985, affaire de la délimitation maritime de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée Bissau, R.G.D.I.P., 1985, p. 484 et s.
[86] LAMANT (P. L.), «La frontière entre le Cambodge et le Vietnam du milieu du 19e siècle à nos jours », in *Les frontières du Vietnam*, Paris, L'Harmattan 1989, pp. 156-182.

B. l'application du principe d'équidistance à la délimitation dans le golfe de Tonkin et l'effet des îles

Selon les articles 74 et 83 de la Convention de Montego Bay, les parties doivent régler leur problème de délimitation maritime de manière équitable. Dans le contexte du golfe de Tonkin, une solution équitable implique la mise en place d'une ligne d'équidistance, adaptée en fonction de diverses considérations. Pour évaluer si l'accord de 2000 a été équitable pour les deux parties, on examinera dans les paragraphes suivants le contenu de cet accord.

L'accord sino-vietnamien relatif à la délimitation maritime dans le golfe du Tonkin concerne la délimitation de toutes les zones maritimes, y compris les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux. La ligne de délimitation est composée de 21 points. La ligne entre le point 1 et le point 9 sert à délimiter les mers territoriales entre les deux États, tandis que le reste de la ligne a pour objet de délimiter les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux[87].

En ce qui concerne l'effet des îles sur la délimitation, les deux États ont donné un effet partiel à quelques îles majeures du golfe. L'île vietnamienne Bach Long Vi (Bai longwei en chinois) revêt une importance particulière pour le Vietnam. Située au milieu du golfe (110 km de la côte vietnamienne et 130 km de l'île de Hainan), cette île est d'une superficie de 4,5 km² et sa population s'élève à 200 habitants. Elle a eu 25 % d'effet sur la délimitation. C'est-à-dire qu'elle a été dotée d'une mer territoriale de 12 milles nautiques et d'une zone économique de 3 milles nautiques. Une autre île, Con Co, située à13 milles nautiques de la côte vietnamienne, a eu 50 % d'effet sur la délimitation[88]. Selon certains juristes chinois, l'effet de l'île Bach Long Vi est plus contestable que celui des îles côtières comme l'île de Con Co. Certains ont préconisé que l'effet de l'île Bach Long Vi sur la délimitation soit négligé, car le fait de donner de l'effet à une île aussi petite située au milieu du golfe va faire dévier la ligne d'équidistance de manière disproportionnée[89]. Néanmoins, on peut constater que ce dénouement est bien le résultat d'un compromis généralement équitable entre les parties. Il est intéressant de noter qu'une partie de la ligne d'équidistance est en réalité

---

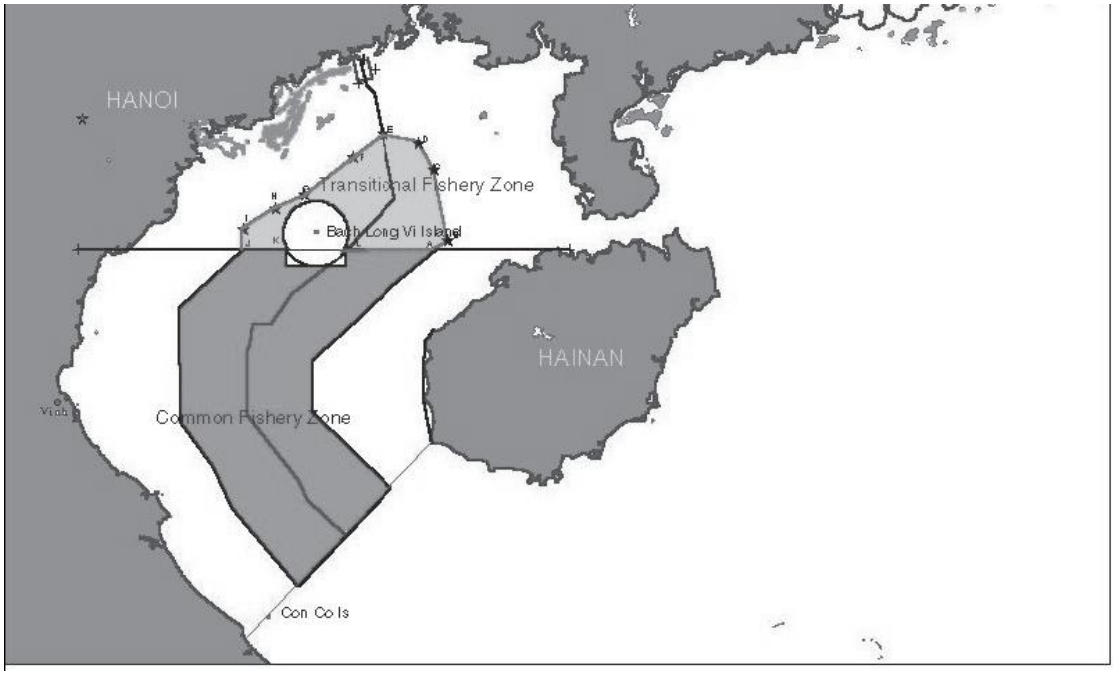
[87] Article 2.

[88] «Interview by Foreign Minister Nguyen Dy Nien about Tonkin Gulf Delimitation Agreement », le 1er juillet 2004, www.mofa.gov.vn, visit éle 1er juillet 2007.

[89] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, pp. 129-130.

basée sur la ligne de base droite appliquée à l'île de Hainan, qui était contestée auparavant par le Vietnam[90].

Pour vérifier l'équité de la délimitation, on procédera à un petit calcul de proportionnalité. La ligne de délimitation attribue 53,23 % des eaux du golfe au Vietnam et en attribue 46,77 % à la Chine. Le rapport entre les eaux attribuées à chaque partie est de 1,135/1 tandis que le rapport entre la côte vietnamienne et la côte chinoise est de 1,1/1 dans la région. On peut donc dire que la ligne fixée a bien abouti à une solution équitable[91].



Carte 3. Delimitation line and joint fishing zones in the Tonkin Gulf

Source: NGUYEN (hong thao), « Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, Issue 1, 2005, p. 26

§2. La délimitation maritime avec la Corée du Nord et la Corée du Sud

La mer Jaune, se situe entre la Chine continentale et la péninsule coréenne. Dans le sens des aiguilles d'une montre, elle est entourée successivement par la péninsule coréenne, la péninsule de Liaodong, le golfe de Bohai et la province du Shandong. Elle est séparée de la mer de Chine orientale par la ligne reliant l'embouchure du

[90] ZOU (K.), «The Sino-Vietnamese Agreement on Maritime Boundary Delimitation in the Gulf of Tonkin », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, Issue 1, 2005, pp. 13-24, pp. 14-15.
[91] « Interview by Foreign Minister Nguyen Dy Nien about Tonkin Gulf Delimitation Agreement », le 1er juillet 2004, , *op.cit.*

fleuve Yangtsé (Chine) et l'île de Chenju Do (Corée du Sud). La mer Jaune s'étend sur une longueur de 470 milles nautiques du Nord au Sud et sur une largeur de 360 milles nautiques de l'Est à l'Ouest. Sa superficie est de 380 000 km². Sa profondeur moyenne est de 44 mètres et sa profondeur maximum est de 140 mètres. Une ligne de limon, formée par les sédiments fluviaux des deux grands fleuves chinois, le fleuve Jaune et le Yangtsé, s'étend aux deux-tiers du plateau continental de la mer jaune vers la Corée du Sud[92].

Dans la mer Jaune, la Chine est confrontée à des problèmes de délimitation maritime avec la Corée du Nord et la Corée du Sud. En raison de la structure géographique relativement simple de cette région, la délimitation dans la mer Jaune avec les deux Corées est moins problématique que dans la mer orientale. Néanmoins, jusqu'à aujourd'hui, aucun accord à ce sujet n'a encore abouti[93].

A. la délimitation des mers territoriales, des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux avec la Corée du Nord

La Corée du Nord a signé la Convention de Montego Bay mais ne l'a pas ratifiée jusqu'à présent. Or, elle se réclame d'une zone économique exclusive de 200 milles marins[94]. Mais la distance séparant les côtes chinoises des côtes de la Corée du Nord est en tout point inférieure à 400 milles marins. Les deux États doivent délimiter leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs plateaux continentaux[95]. Or, la Corée du Nord et la Chine ne retiennent pas la même méthode de délimitation : Pyongyang est favorable à la règle d'équidistance, tandis que Beijing prend la position que son plateau est la prolongation naturelle du territoire sans d'ailleurs que la limite géographique soit précisée en l'espèce[96]. Il semblerait pourtant qu'une ligne d'équidistance serait plus favorable à la Chine. Le rapport entre la côte de la Corée du Nord et celle de la Chine est de 0,6/1. Si une ligne d'équidistance s'appliquait, le rapport entre les zones maritimes sous juridiction de la Corée du Nord et celles attribuées à la Chine serait alors de 0,57/1. De plus, la ligne d'équidistance serait

[92] YANG (J.) et GAO (Z.), *Les politiques juridiques dans la zone Asie-Pacifique*, Beijing, Ocean Press, 1990, pp. 31-34.
[93] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, pp. 92-95.
[94] PARK (Ch.-H.), «Les juridictions maritimes dans la mer de Chine. Les pratiques étatiques actuelles », in *R.G.D.I.P.*, 1980, pp. 331-332.
[95] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, p. 94.
[96] ZHOU (J.), *Les frontières maritimes de la Chine*, *op.cit.*, p. 442.

tracée en tenant compte des îles chinoises au large de la province du Liaoning. En réalité, la Chine et la Corée du Nord n'ont pas ouvert de négociations officielles mais seulement des discussions non-officielles de 1997 à 1998[97]. Actuellement, les deux États mènent des travaux d'exploration pétrolière chacun de leur côté, en respectant la ligne d'équidistance.

B. la délimitation des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux avec la Corée du Sud

La Corée du Sud a signé la Convention de Montego Bay le 14 mars 1983 et l'a ratifiée le 29 janvier 1996. Il est intéressant de noter que la Corée de Sud invoque le principe d'équidistance pour la délimitation du plateau continental avec la Chine, alors que face au Japon, elle invoque le principe de la prolongation naturelle.

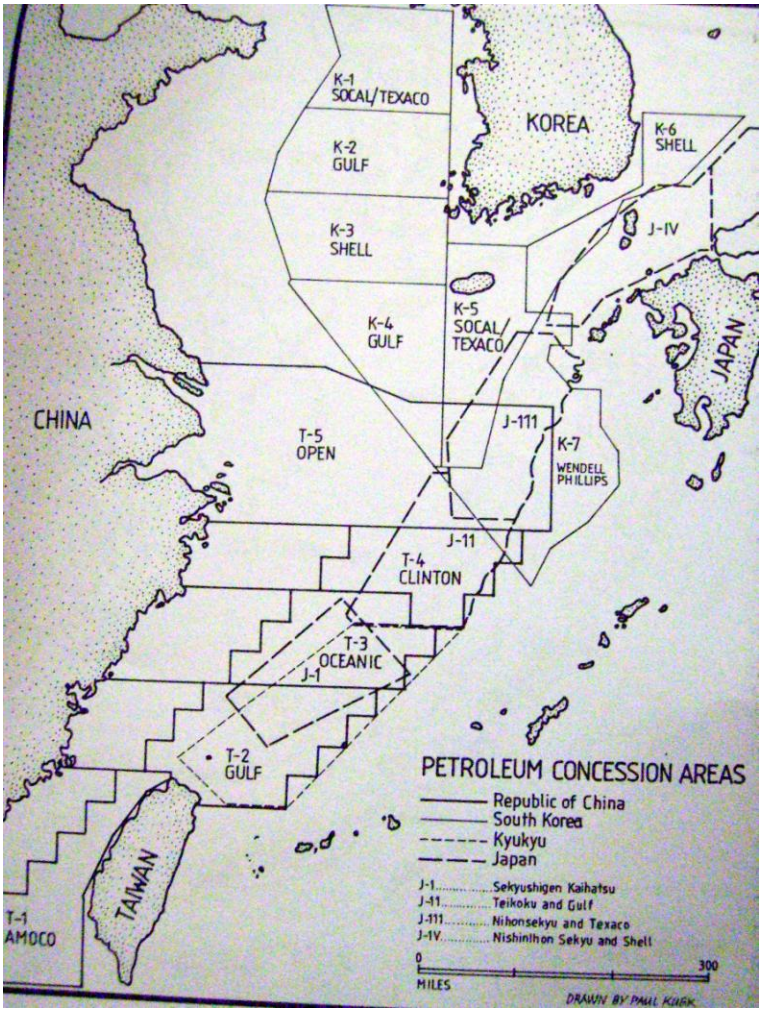
Dans sa loi du 1er janvier et son décret présidentiel N°5020, sept concessions pétrolières sont indiquées[98]. Ces concessions s'étendent sur une superficie de 300 000 km², soit 1,5 fois celle de la péninsule. Selon la Corée du Sud, les limites de K1, K2, K3, K4 et une partie de K5 forment une ligne d'équidistance qui sert à délimiter le plateau continental avec la Chine. Quant au bloc K7, il s'étend, jusqu'à 28°36'nord de latitude, à plus de 250 milles marins du territoire terrestre de la Corée du Sud et à moins de 12 milles marins de l'île japonaise de Tro-shima[99]. Les limites des blocs sont étroitement liées aux stratégies de délimitation avec la Chine et le Japon. On peut constater que certains blocs relèvent de revendications excessives et que des chevauchements avec les concessions de Taïwan existent[100].

Une ligne d'équidistance dans la mer Jaune entre la Chine et la Corée du Sud est probablement plus favorable à cette dernière, compte tenu de la souveraineté coréenne sur Sassuksan Do et Chenju Do. Il est estimé que la Chine préfère la méthode du prolongement naturel, revendiquant un plateau continental jusqu'à la ligne de limon formée par les sédiments apportés par le fleuve jaune et le Yangtsé. Si cette méthode est retenue, la mer Jaune dans son ensemble va tomber sous la juridiction de la Chine[101]. Néanmoins, même parmi les internationalistes chinois, le rôle de la ligne de

[97] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, p. 94.
[98] Voir *Submarine Mineral Resources Development Law, Code No. 2184*, 1er janvier 1970. (Corée du Sud)
[99] GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, XXIII-321p., p. 125.
[100] Voir la carte, K4, K5, K7.
[101] GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea,* Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992,

limon reste controversé[102]. Selon la plupart des écrits scientifiques qu'on a lus, y compris celle d'auteurs chinois, la ligne de limon empêche que le plateau continental entre la Chine et la Corée du Sud soit uniforme et ininterrompu[103]. Si c'est le cas, la position de la Chine sera plus difficile à maintenir.

Les deux États ont ouvert des négociations sur la délimitation en 1995 mais jusqu'à présent, aucune n'a abouti. En revanche, en attendant une délimitation maritime définitive, les deux États ont signé et ratifié un accord de pêche pour promouvoir l'efficacité d'une gestion commune des ressources partagées.



Carte 4 : 7 blocs définies par la Corée du Sud et concessions pétrolières de Taïwan

Source: GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, Oxford,

XXIII-321p., p. 126-127.

[102] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, p. 92.

[103] YANG (J.) et GAO (Z.), *Les politiques juridiques dans la zone Asie-Pacifique*, Beijing, Ocean Press, 1990, pp. 31-34

Clarendon Press Oxford, 1992, XXIII-321p., p. 126.

§3. Le principe de prolongement naturel : délimitation du plateau continental avec le Japon

La mer de Chine orientale est une mer marginale qui fait partie de l'océan Pacifique. Elle s'étend sur 770 000 km². Fermée à l'est par les îles de Kyūshū et de Ryū-Kyū, au sud par Taïwan et à l'ouest par la Chine elle-même, elle est reliée à la mer de Chine méridionale et à la mer du Japon et s'ouvre au nord sur la mer Jaune. Sa situation géologique est beaucoup plus compliquée que celle de la mer Jaune. La majeure partie de la mer de Chine orientale est peu profonde et le plateau continental couvre 70 % du fond de la mer. Peu profond au nord-ouest et plus profond au sud-est, il est bordé au sud-est par la fosse d'Okinawa, l'arête de Ryū-Kyū et la fosse de Ryū-Kyū. La mer de Chine orientale est d'une largeur de 150 à 360 milles nautiques. Par conséquent, on constate des chevauchements entre les différentes revendications émises par les États côtiers : la Chine, le Japon et la Corée du Sud. Le conflit relatif à la délimitation des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux qui oppose la Chine et le Japon est le plus tendu et le plus épineux de la région.

En réalité, le problème de la délimitation maritime opposant la Chine et le Japon n'est pas celui d'une délimitation pure et simple, en raison du conflit territorial relatif aux îles de Diaoyu/Senkaku. Néanmoins, on pense que les îles Diaoyu/Senkaku n'ont pas d'effet sur la délimitation des plateaux continentaux. Ce point sera discuté en détail dans le prochain chapitre. Dans la présente section, on discutera de l'effet de la fosse d'Okinawa sur la délimitation des plateaux continentaux, un préalable essentiel pour comprendre la position chinoise et sa position en faveur du prolongement naturel.

Pour traiter ce problème, on examinera les jurisprudences internationales pertinentes (A) en tenant compte de la particularité de la fosse d'Okinawa pour évaluer les solutions possibles (B).

A. les jurisprudences internationales pertinentes

La convention de Montego Bay définit le plateau continental comme suit : « le

plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale (souligné par l'auteur) 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[104] ». Selon l'article 76 (10), «le présent article ne préjuge pas de la question de la délimitation du plateau continental entre des États dont les côtes sont adjacentes ou se font face ». Néanmoins, «que les questions de titre et de définition du plateau continental, d'une part, et de délimitation du plateau, de l'autre, soient non seulement distinctes mais en outre complémentaires est une vérité d'évidence. La base juridique de ce qui est à délimiter et du titre correspondant ne saurait être sans rapport avec la délimitation[105] ».

Dans l'affaire du plateau continental de la mer du nord, la cour a parlé de la primauté du principe du prolongement naturel. Selon elle, le principe d'équidistance n'est pas inhérent à la conception fondamentale du plateau continental ; plus importante est la conception fondamentale du plateau continental envisagé comme un prolongement naturel du territoire[106].

Cependant, la Cour a changé d'attitude dans l'affaire du plateau continental. (Jamahiriya Arabe Libyenne/Malte) «Selon la Cour, du moment que l'évolution du droit permet à un État de prétendre que le plateau continental relevant de lui s'étend jusqu'à 200 milles de ses côtes, quelles que soient les caractéristiques géologiques du sol et du sous-sol correspondants, il n'existe aucune raison de faire jouer un rôle aux facteurs géologiques ou géophysiques jusqu'à cette distance[107] ». Or, cela ne signifie pas que le principe du prolongement naturel soit devenu obsolète. La Cour s'est exprimée assez clairement sur ce point : «A moins de 200 milles de la côte, le prolongement naturel se définit en partie par la distance du rivage. Les notions de prolongement naturel et de distance ne sont pas des notions opposées mais complémentaires qui demeurent l'une et l'autre des éléments essentiels de la conception juridique du plateau continental[108] ».

---

[104] L'Art. 76(1) de la Convention de Montego Bay.
[105] L'Affaire du plateau continental (Jamahiriya Arabe Libyenne/Malte), Arrêt du 3 juin 1985, http://www.icj-cij.org/, § 27.
[106] Les affaires du plateau continental de la mer du nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas), Arrêt du 20 février 1969, http://www.icj-cij.org/, § 60-82.
[107] L'affaire du plateau continental (Jamahiriya Arabe Libyenne/Malte), Arrêt du 3 juin 1985, *op.cit.*, § 39.
[108] *Ibid.*, § 34.

L'idée est que les différents fondements du titre invoqués dans la convention de Montego Bay ont été créés pour régir les droits des États avec des situations géographiques divergentes : le critère de distance s'applique aux États avec un plateau continental très étroit, tandis que le critère de prolongement naturel permet aux États avec un plateau continental étendu d'exercer leur juridiction sur tout le plateau continental, à moins que ce dernier ne s'étende à plus de 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ou à 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres. Donc, ni le principe d'équidistance, ni celui du prolongement, ne prime sur l'autre. Les deux principes sont complémentaires et doivent être considérés ensemble pour délimiter le plateau continental.

On examinera ensuite les éléments géographiques et leur effet sur la délimitation du plateau continental selon la jurisprudence.

Dans l'arbitrage de 1977 relatif à la délimitation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni, ce dernier avait proposé que la faille centrale soit la frontière au lieu d'une ligne d'équidistance. Après avoir étudié le cas très attentivement, le tribunal arbitral a conclu que ladite faille n'affectait pas la nature uniforme du plateau continental et par conséquent, elle a rejeté l'application du principe du prolongement naturel invoqué par le Royaume-Uni[109].

Dans l'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), le sillon tripolitain a été invoqué par la Tunisie comme « une véritable frontière naturelle sous-marine[110] ». Le sillon tripolitain comprend la fosse de Jarrafa et la vallée tripolitaine. La fosse de Jarrafa est longue de 60 km, large de 15 km et d'une profondeur de 300 à 450 mètres. La vallée tripolitaine est beaucoup plus grande avec une longueur de 300 km et une profondeur maximale de 795 mètres[111]. La Cour a examiné avec soin les preuves et arguments invoqués par les deux parties au sujet de l'importance des accidents sous-marins. Selon la Cour, ce sillon n'est pas important au point d'interrompre la continuité du bloc pélagien, prolongement naturel commun du territoire des deux parties, et de constituer « une véritable frontière naturelle sous-marine ». « Ainsi qu'il a été signalé en plaidoirie, une particularité aussi notable que la Fosse centrale elle-même, ne s'est pas vue reconnaître cet effet dans l'arbitrage

[109] « Arbitration between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic on the delimitation of the continental shelf: (decisions of the court of arbitration dated 30 June 1977 and 14 March 1978) », in *International legal materials: current documents*, vol. 18, 1979, pp. 397-494.
[110] L'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt du 24 février 1982, § 64, http://www.icj-cij.org.
[111] § 3.32 du mémoire de la Jamahiriya arabe libyenne.

de 1977 relatif à la délimitation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni[112] ».

Quant à la délimitation opposant la Libye à Malte, la première a insisté sur le fait qu'il s'agissait de deux plateaux continentaux distincts divisés par ce que la Libye appelait la « zone d'effondrement ». Cette zone comprend une série de fosses : la fosse de Malte, la fosse de Pantelleria et la fosse de Linosa, parmi lesquelles la fosse de Malte est la plus grande avec une profondeur maximale de 1715 mètres, une largeur de 11 milles nautiques et une longueur de 87 milles nautiques. À l'est de ces fosses se trouvent deux chenaux de moindre profondeur : le canal de Malte et le chenal de Medina[113]. Néanmoins, l'argument de la Libye n'a pas été retenu. Selon la Cour, bien que cette région présente de nombreuses particularités géologiques ou géomorphologiques qui pourraient être qualifiées de « discontinuités » au sens scientifique du terme, elle n'a pas été convaincue qu'une « discontinuité fondamentale » existe et puisse constituer une rupture du prolongement naturel au sens juridique du terme[114].

Néanmoins, les jurisprudences internationales ne doivent pas être interprétées dans le sens où les éléments géologiques ou géomorphologiques ne sont pas à prendre considération. Dans l'affaire du plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte), la Cour n'a pas rejeté immédiatement l'argument libyen selon lequel la « zone d'effondrement » constitue une « discontinuité fondamentale ». Elle ne l'a rejeté qu'après avoir étudié les preuves pertinentes et être arrivée à la conclusion que cette zone n'était pas assez marquante pour constituer une « discontinuité fondamentale ». La Cour a précisé dans l'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne) que « l'identification du prolongement naturel peut, si les circonstances géographiques s'y prêtent, avoir un grand rôle à jouer dans la définition d'une délimitation équitable, vu l'importance que le prolongement revêt dans certains cas comme fondement des droits sur le plateau continental[115] ». De plus, « la Cour n'exclut pas forcément que certaines configurations géomorphologiques du fond de la mer, ne constituant pas vraiment des interruptions du prolongement naturel d'une Partie par rapport au prolongement de l'autre, puissent néanmoins être retenues aux

[112] L'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt du 24 février 982, *op.cit.,* § 66.
[113] § 3.14, 3.18.
[114] L'affaire du plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte), Arrêt du 3 juin 1985, *op.cit.,* § 41.
[115] L'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt du 24 février 1982, *op.cit.,* § 44.

fins de la délimitation[116] ».

Même si l'étude de la jurisprudence internationale démontre une tendance à tracer une ligne d'équidistance pour délimiter le plateau continental, les accords bilatéraux pour résoudre un problème de délimitation prennent quand même plus ou moins en considération les éléments géologiques ou géomorphologiques. Selon l'étude de Keith Highet sur 54 cas où certaines particularités géologiques ou géomorphologiques existent, 11 accords de délimitation ont pris en compte ces éléments et 6 accords les ont probablement pris en considération[117]. Parmi ces accords, la délimitation des plateaux continentaux entre l'Australie et l'Indonésie est d'une importance particulière. Les deux États se font face et ont été confrontés à un problème de délimitation dans la mer d'Arafura et la mer de Timor. En 1971, les deux États se sont mis en accord pour tracer une ligne d'équidistance afin de délimiter les zones maritimes dans la mer d'Arafura[118]. Néanmoins, la ligne ne s'applique pas à la mer de Timor en raison de l'existence de la fosse de Timor. Au sud de l'île de Timor, cette fosse est large de 70 milles nautiques et d'une profondeur maximale de 2 380 mètres.

En ce qui concerne l'effet de cette fosse sur la délimitation, les opinions des chaque côté divergent. En préconisant une ligne d'équidistance, l'Indonésie a insisté sur le fait que la fosse n'était qu'un accident géologique insignifiant et ne constituait pas une discontinuité dans le plateau continental concerné. L'Australie, en revanche, a proposé comme délimitation la ligne médiane de la fosse, parce qu'elle sert à séparer deux plateaux continentaux distincts l'un de l'autre. Finalement, un accord a été conclu en 1972. Après avoir examiné cet accord, on peut constater l'influence effective de la fosse de Timor. La frontière se trouve entre la ligne d'équidistance et la ligne médiane de la fosse. En outre, elle est plus proche de la ligne médiane, attribuant 80 % du plateau continental en contestation à l'Australie[119]. De plus, la ligne médiane de la fosse a été utilisée pour définir la limite nord de la zone de développement

---

[116] *Ibid.*, § 68.

[117] Highet (K.), « The Use of Geophysical Factors in the Delimitation of Maritime Boundaries », in J.I.Charney & L.M.Alexander, *International Maritime Boundaries*, Nijhoff, 1993, vol. I, pp. 185-195. (163-202).

[118] Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Republic of Indonesia establishing Certain Seabed Boundaries of 18 May 1971, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1973/31.html, visit éle 14 juillet 2007

[119] Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Republic of Indonesia establishing certain seabed boundaries in the area of the Timor and the Arafura Seas supplementary to the agreement of 18 May 1971, le 9 octobre 1972, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1973/32.html, visit éle 13 juillet 2007.

conjoint pétrolier[120]. En 1997, les États ont délimité leur plateau continental respectif dans le « Timor Gap ». Au lieu d'une ligne d'équidistance, les deux États ont tracé une ligne plus proche de l'Indonésie, attribuant probablement un certain effet à la fosse de Timor. Il est vrai que le traité de 1997 a fait appliquer la ligne d'équidistance, mais seulement pour délimiter la zone économique exclusive. D'ailleurs, cet accord n'a toujours pas été ratifié et n'est pas entré en vigueur[121].

B. les caractéristiques de la fosse d'Okinawa et leur incidence sur la délimitation

Située au sud-est du plateau continental de la mer de Chine orientale, la fosse d'Okinawa est d'une longueur de 1 200 km et d'une largeur allant de 36 à 150 km. S'étendant des îles de Ryū-Kyū à l'île de Taïwan, sa superficie est de 100 000 km². Sa profondeur minimale est de 894 mètres et sa profondeur maximale, de 2 700 mètres. La fosse d'Okinawa est séparée de la fosse de Ryū-Kyū par l'arête de Ryū-Kyū, dont la partie située au-dessus du niveau de la mer forme l'archipel Ryū-Kyū.

La question essentielle est de savoir si la fosse peut constituer une discontinuité du plateau continental entre la Chine et le Japon. La Chine, pays continental dont le plateau continental est assez étendu, est favorable à la règle du prolongement naturel. Mais ni la convention de Montego Bay, ni la jurisprudence n'offrent de définition du « prolongement naturel ». Généralement, cette notion peut être interprétée dans le sens géologique et géomorphologique[122]. On peut observer que l'Art. 76 de la convention de Montego Bay a utilisé les éléments géomorphologiques pour déterminer le rebord d'un prolongement naturel.

Dans l'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), la Cour Internationale de Justice a examiné la situation géologique et géomorphologique du fond marin de la région. Dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, la chambre de la Cour Internationale de Justice a

---

[120] Treaty between Australia and the Republic of Indonesia on the Zone of Cooperation in an Area between the Indonesian Province of East Timor and Northern Australia [Timor Gap Treaty], le 11 décembre 1989, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1991/9.html, visit éle 14 juillet 2007.

[121] Treaty between the Government of Australia and the government of the Republic of Indonesia establishing an Exclusive Economic Zone Boundary and Certain Seabed Boundaries, 14 mars 1997, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/notinforce/1997/4.html, visit éle 13 juillet 2007.

[122] « Conciliation commission on the Continental shelf area between Iceland an Jan Mayen: report and recommendations to the governments of Iceland and Norway », in *International legal materials: current documents*, vol. 2, 1981, pp. 797-842.

d'abord évalué les aspects géologiques, en concluant que la structure géologique était essentiellement continue[123]. Mais elle a mis l'accent sur le fait qu'en raison de l'absence de relief et de dépressions marquées, le plateau continental entre les États-Unis et le Canada reste ininterrompu et uniforme[124].

On peut donc observer que les cours internationales prennent en considération des éléments géologiques et géomorphologiques pour définir le prolongement naturel. Bien que la structure géologique puisse servir à délimiter le rebord du prolongement naturel, la particularité géomorphologique demeure le critère le plus important et le plus utilisé[125].

Pour éclaircir la notion de prolongement naturel, la Cour Internationale de Justice a étudié la fosse norvégienne dans l'affaire du plateau continental de la mer du Nord. La mer du Nord est peu profonde et son lit est entièrement constitué d'un plateau continental d'une profondeur de moins de deux cents mètres. La fosse norvégienne, qui longe les côtes sud et sud-ouest de la Norvège, est d'une largeur moyenne de 80 à 100 km et d'une profondeur allant de 235 à 650 mètres[126]. Selon la cour, «les zones du plateau continental de la mer du Nord séparées de la côte norvégienne par une fosse de quatre-vingts à cent kilomètres de large ne sauraient être considérées au point de vue géographique comme étant adjacentes à cette côte ou comme constituant son prolongement naturel[127]. Néanmoins, dans l'accord de délimitation de 1965, le Royaume-Uni et la Norvège ont ignoré l'effet de la fosse et tracé une ligne médiane pour délimiter leurs plateaux continentaux respectifs. Cela peut être expliqué par le souci du Royaume-Uni de ne pas retarder l'exploitation des ressources pétrolières. Une dépression plus marquée que la fosse norvégienne doit donc être considérée comme constituant une discontinuité du prolongement naturel du territoire d'un État à celui de l'autre. De plus, étant donné le fait que la Cour n'a pas hésité à la qualifier de discontinuité fondamentale, on peut en déduire que la fosse norvégienne n'établit pas de critère minimum. C'est-à-dire que même une dépression moins marquée que la fosse norvégienne peut servir à séparer deux plateaux continentaux distincts. Le tableau suivant indique les caractéristiques de

[123] L'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe de Maine (Canada/États-Unis d'Amérique), cour internationale de justice, Arrêt du 12 octobre 1984, http://www.icj-cij.org, § 44.
[124] *Ibid.*, § 45.
[125] Malcolm D. Evans, *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, Oxford, Clarendon Press, 1989, pp. XVI-257, p. 105.
[126] Les affaires du plateau continental de la mer du nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas), Arrêt du 20 février 1969, *op.cit.*, § 4.
[127] *Ibid.*, § 45.

quelques-unes des fosses dont on a déjà parlé et celles de la fosse d'Okinawa. On peut constater que la fosse d'Okinawa est pratiquement la plus marquée et qu'elle est plus large, plus longue et plus profonde que la fosse norvégienne.

Tableau 2

Nom	Longueur (milles nautiques)	Largeur (milles nautiques)	Profondeur (mètres)	Profondeur des eaux environnantes (mètres)	
Fosse centrale	80	1-3	121-240	80-90	Royaume-Uni/France
Fosse de Malte	87	11	1 715 (profondeur maximale)	<534	Libye/Malte
Fosse norvégienne	430	30-70	530-742	<200	Royaume-Uni/ Norvège
Fosse d'Okinawa	**650**	**42-81**	**894-2700**	**90**	Chine/Japon
Fosse de Timor	625	70 (largeur maximale)	3 100 (profondeur maximale)	95	Indonésie/ Australie

Source : GAO (Jianjun), *China and International Law of the Sea, op.cit.*, p. 123.

En ce qui concerne les aspects géologiques, les structures des deux côtés de la fosse d'Okinawa sont très différentes. La structure géologique à l'ouest de la fosse appartient à la croûte continentale stable dont l'épaisseur est de plus de 30 km. À l'est de la fosse, l'activité de la croûte terrestre est très dynamique près de l'arc insulaire des îles de Ryū-Kyū. La fosse est dans la zone de transition entre la croûte continentale et la croûte océanique[128].

On peut supposer que le Japon lui-même a admis, dans un certain sens, que la fosse d'Okinawa pouvait influencer la délimitation des plateaux continentaux. L'accord conclu entre la Corée du Sud et le Japon pour la mise en place d'une zone de coopération peut être considéré comme une preuve indirecte de cette admission. La Corée préconise le principe du prolongement naturel face au problème de la délimitation des plateaux continentaux avec le Japon tandis que le Japon retient la méthode d'équidistance.

[128] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea, op.cit.*, p. 123.

Alors que la question de la délimitation est toujours en suspens, la Corée du Sud et le Japon ont néanmoins abouti, en 1974, à un accord d'exploitation conjointe, grâce auquel une zone losangée de coopération est établie. La majeure partie de cette zone, d'une superficie de 100 000 km², s'est retrouvée du côté japonais d'une ligne d'équidistance entre le Japon et la Corée du Sud[129]. On peut alors en conclure que la fosse d'Okinawa a été prise en compte dans le tracé de cette zone. Le gouvernement de la Corée du Sud s'est appuyé sur cette ligne pour déterminer la limite est de la zone de coopération afin de déterminer la limite extérieure de son plateau continental au-delà de 200 milles nautiques (points KOR01-KOR04 de la carte N°6)[130]. Il faut noter que la Chine a protesté très vivement contre cet accord bilatéral puisqu'elle n'a pas été consultée, alors que cette zone inclut une zone maritime qu'elle revendique[131].

En ce qui concerne les solutions possibles, il semble qu'il y a très peu de chances que la Chine et le Japon soumettent l'affaire à la Cour Internationale de justice ou à l'arbitrage. Au vu de sa politique étrangère en général, il semble que la Chine préfère régler le problème par un accord bilatéral résultant de négociations. Il est même estimé que la déclaration du gouvernement chinois concernant l'art. 298 de la Convention des Nations Unies vise en particulier le problème de la délimitation en mer de Chine orientale avec le Japon.

Cependant, cette déclaration ne peut pas exclure toute intervention de procédures de règlement de différends prévues par la Convention de Montego Bay. Comme on l'a vu plus haut, selon l'art. 298 de la Convention, un État peut, sans préjudice des obligations découlant de la section 1, déclarer par écrit qu'il n'accepte pas une ou plusieurs des procédures de règlement des différends prévues à la section 2 en ce qui concerne les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation de zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques. Mais un tel différend sera soumis à conciliation si 1) celui-ci surgit après l'entrée en vigueur de la Convention ; 2) si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable et 3)

[129] JAGOTA (S.P.), *Maritime Boundary*, Martinus Nijhoff, 1985, p. 87.

[130] Preliminary Information regarding the Outer Limits of the Continental Shelf, soumis par la République de Corée, le 15 avril 2009, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/kor_2009preliminaryinformation.pdf, visité le 11 septembre 2012

[131] Voir Statement of Huang Mingfa at the Apr. 1974 ECAFE meeting, Colombo, *'The Chinese government holds that the continental shelf is the natural extension of the continent ; it stands to reason that the question of how to divide the continental shelf in the East China Sea should be decided by China et other countries concerned through consultations. The marking off is an infringement on China's sovereignty.*

un tel différend n'implique pas nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire.

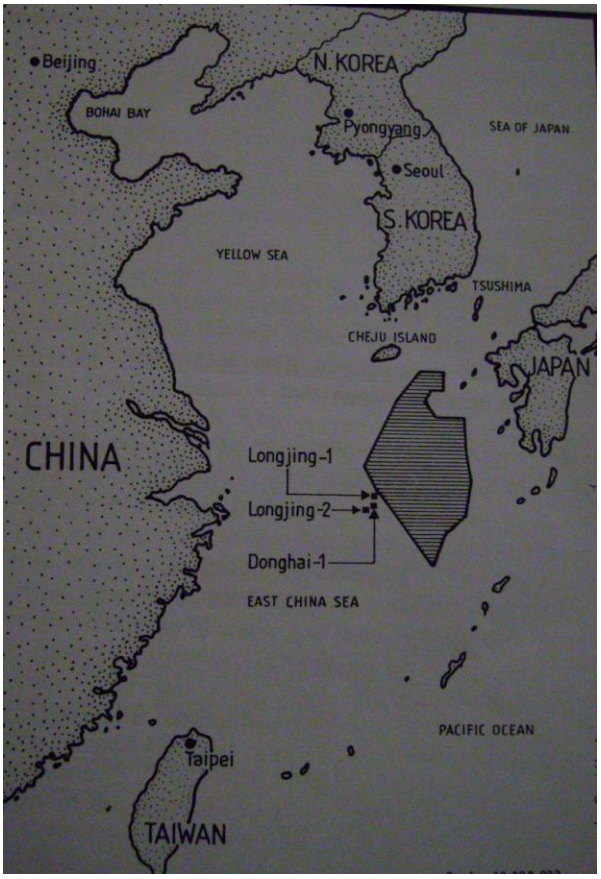
En ce qui concerne la délimitation en mer de Chine orientale, il est clair que le différend a surgi avant l'entrée en vigueur de la Convention. Quand le Japon et la Corée du sud ont signé un accord de développement conjoint des ressources d'hydrocarbures en mer de Chine orientale en 1974, le gouvernement chinois a formellement protesté en estimant que ce geste portait atteintes à ses intérêts concernant le plateau continental de la région. De plus, en dépit du fait qu'il est considéré que l'existence des îles de Diaoyu ne doit pas affecter la délimitation maritime entre la Chine et le Japon en mer de Chine orientale, il n'est pas clair que les gouvernements soient de cet avis. Le gouvernement japonais tend vers la position selon laquelle les îles de Diaoyu doivent jouir de leur propre plateau continental et zone économique exclusive. Dans ce contexte, le recours à la conciliation prévue dans la Section 2 de l'annexe V de la Convention de Montego Bay est peu probable, même si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable.

Néanmoins, rien n'a abouti jusqu'à présent. Selon l'ancien juge du tribunal du droit de la mer, le Professeur Zhao Lihai, la délimitation des plateaux continentaux entre la Chine et le Japon pourrait suivre le même chemin que l'accord de 1972 entre l'Australie et l'Indonésie. En effet, il a mis en évidence des éléments communs aux deux cas. D'abord, les situations géologiques sont les mêmes. La fosse de Timor, comme la fosse d'Okinawa, se trouve dans la zone de transition entre la croûte continentale et la croûte océanique. Par conséquent, les structures géologiques de chaque côté de la fosse sont très différentes. Ensuite, il s'agit, dans chacun de ces deux cas, d'une délimitation entre un pays continental et un pays archipel situés l'un en face de l'autre. Le premier (la Chine, l'Australie), jouit souvent d'un plateau continental étendu et peu profond tandis que le second (le Japon, l'Indonésie), possède souvent un plateau continental étroit et escarpé. Enfin, la Chine et l'Australie préconisent toutes les deux une délimitation basée sur le prolongement naturel tandis que le Japon et l'Indonésie préfèrent une ligne d'équidistance[132].

Un autre juriste, le Professeur Gao Jianjun, a proposé qu'au lieu d'une ligne

[132] ZHAO (L.H.), Studies on the Issues of the Law of the Sea, *Beijing*, Peking University Press, 1996, p. 82.

d'équidistance entre la Chine et le Japon soit tracée une ligne médiane entre la fosse d'Okinawa et les limites de 200 milles marins à partir des lignes de base du Japon pour délimiter les plateaux continentaux. Selon lui, ce sont les différents fondements du titre (prolongement naturel, distance) fournis dans la convention de Montego Bay qui ont causé ce chevauchement des revendications. La méthode la plus équitable serait alors de partager « la zone où se situe le chevauchement des droits résultant de la convention de Montego Bay[133] ». Dans cette hypothèse, la frontière se trouverait à l'est de la ligne d'équidistance proposée par le Japon[134].

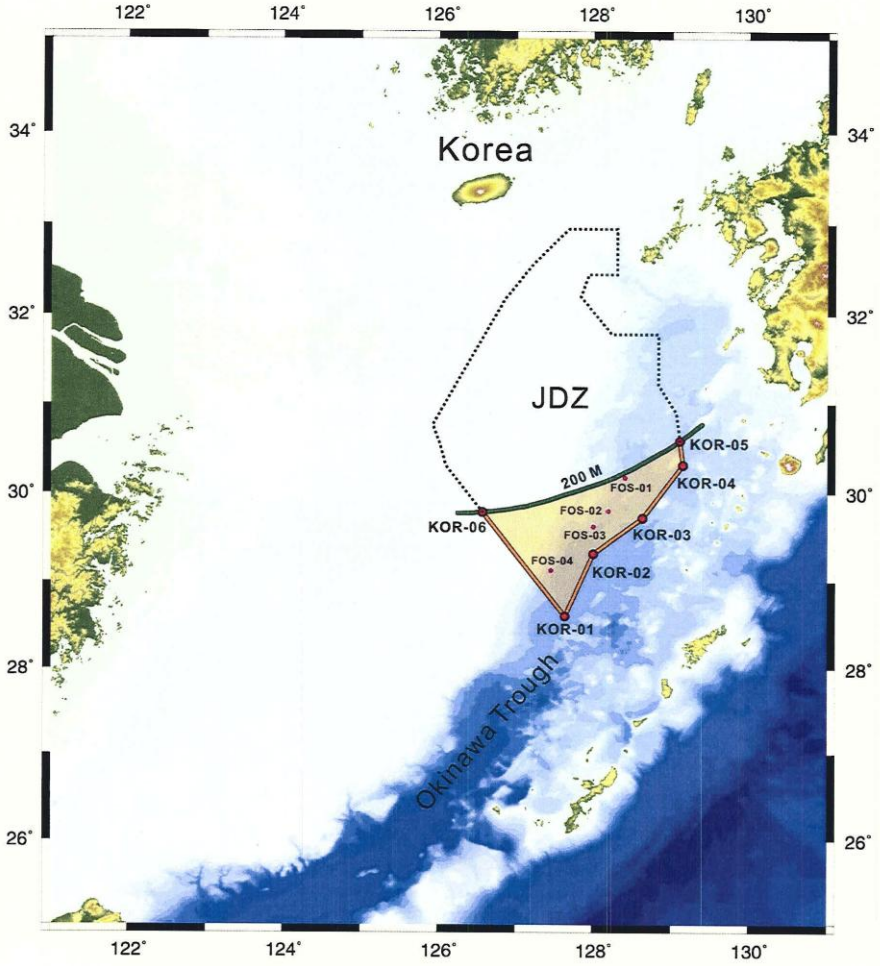


Carte 5 : La zone de coopération entre la Corée du Sud et le Japon

Source : GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, *op.cit.*, p. 123

[133] Traduit par l'auteur.
[134] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, p. 124.

Attachment 2



7

Carte 6. Les limites du plateau continental au-delà de 200 milles nautiques qui correspondent aux limites est de la zone de développement conjoint entre la Corée du Sud et le Japon

Source : Preliminary Information regarding the Outer Limits of the Continental Shelf, soumis par la République de Corée, le 15 avril 2009,

http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/kor_2009preliminaryinformation.pdf, visité le 11 septembre 2012



Carte 7: La fosse d'Okinawa

Source : ZHOU (Jian), Les frontières maritimes de la Chine, *op.cit.*, p. 372

Par ailleurs, la Chine a soumis les informations préliminaires indicatives sur les limites de son plateau continental au-delà de 200 milles nautiques à la CLPC le 11 mai 2009. Les informations qu'elle a fournies concernent surtout son plateau continental en mer de Chine orientale[135]. En raison de l'existence de la fosse d'Okinawa, le gouvernement chinois défend la position selon laquelle cette dernière constitue une discontinuité majeure et par conséquent sépare son plateau continental

[135] Preliminary Information Indicative of the Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 nautical miles of People's Republic of China, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/chn2009preliminaryinformation_english.pdf, visité le 11 septembre 2012

de celui de Japon. La Chine prétend donc étendre les limites de son plateau continental jusqu'à la fosse d'Okinawa.

Selon l'article 76 (4)a, conformément à la Convention, l'État côtier définit le rebord externe de la marge continentale, lorsque celle-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, par : i) une ligne tracée conformément au paragraphe 7 en se référant aux points fixes à chaque extrémité où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au minimum au centième de la distance entre le point considéré et le pied du talus continental ; ou ii) une ligne tracée conformément au paragraphe 7 en se référant à des points fixes situés au maximum à 60 milles marins du pied du talus continental. En ce qui concerne le pied du talus continental, l'art. 76 (b) prévoit que «sauf preuve du contraire, le pied du talus continental coïncide avec la rupture de pente la plus marquée à la base du talus ».

Les cartes suivantes, fournies par le gouvernement chinois, illustrent la situation du pied de talus (point C dans chacune des cartes) situé à l'ouest de la fosse d'Okinawa. Le point fixe situé à 60 milles marins du pied du talus continental peut ainsi être identifié (point E dans chacune des cartes). Le point A représente le point de base à partir duquel la mer territoriale chinoise a été mesurée et le point B correspond à la limite de 200 milles nautiques. En prenant en considération les «conditions géographiques réelles et les ruptures dans le profil de la topographie sous-marine », le gouvernement chinois prétend étendre le limite de son plateau continental jusqu'à la ligne reliée par les points correspondant à la profondeur maximum de la fosse d'Okinawa. Cette ligne ne dépasse pas la limite de 350 milles nautiques pour le plateau continental étendu ou la limite de 60 milles nautiques à partir du pied du talus continental.[136]

Pour conclure, le conflit entre la Chine et le Japon à propos de la délimitation du plateau continental est par nature un conflit entre les différentes méthodes servant à définir la limite d'un plateau continental telles que fournies par l'art. 76 de la Convention. En réalité, les deux points de vue ont raison. Cela signifie que le conflit est en fait un conflit entre les intérêts des États continentaux et ceux des États archipélagiques. La situation géographique est souvent favorable aux premiers et le critère de distance fourni par la Convention pourrait être un remède pour les derniers,

[136] *Ibid.*

dont le statut géographique est désavantageux. C'est le cas pour la délimitation du plateau continental en mer de Chine orientale qui oppose la Chine au Japon.

La question qui se pose ici est de savoir s'il faut accorder une priorité au droit d'un État au plateau continental qui n'excède pas 200 milles nautiques par rapport à celui d'un autre État au plateau continental qui s'étend au-delà de 200 miles nautiques.

En effet, cette question ne se pose que dans le cas où la distance entre les lignes de base de deux parties n'excède pas 400 milles nautiques mais dépasse quand même les 200 milles. Lorsque la distance entre les deux parties n'excèdent pas 200 milles nautiques, un État ne peut pas revendiquer un plateau continental s'étendant au-delà de 200 milles nautiques et seule la règle de distance s'applique. En revanche, dans les cas où la distance entre les deux parties dépasse 400 milles nautiques, la revendication d'une partie sur le plateau continental au-delà de 200 nautiques est pertinente uniquement à la juridiction de l'AIFM à propos de la Zone. La mer de Chine orientale mesure 150 milles nautiques de largeur à son point le plus étroit et 360 milles nautiques à son point le plus large. La distance maximale entre la côte chinoise et les îles de Ryū-Kyū ne dépasse pas les 400 milles nautiques[137].

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'a pas traité directement cette question mais selon la sentence du tribunal d'arbitrage sur l'Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau, il n'y a ni priorité ni hiérarchie entre les deux règles prévues dans l'art. 76 de la Convention[138]. Donc, quand la revendication de la Chine basée sur le principe du prolongement naturel est confrontée à celle du Japon, fondée sur la règle de distance, les deux revendications doivent être traitées d'une manière égalitaire et aucune n'aura priorité sur l'autre si l'une peut effectivement être établie selon la Convention.

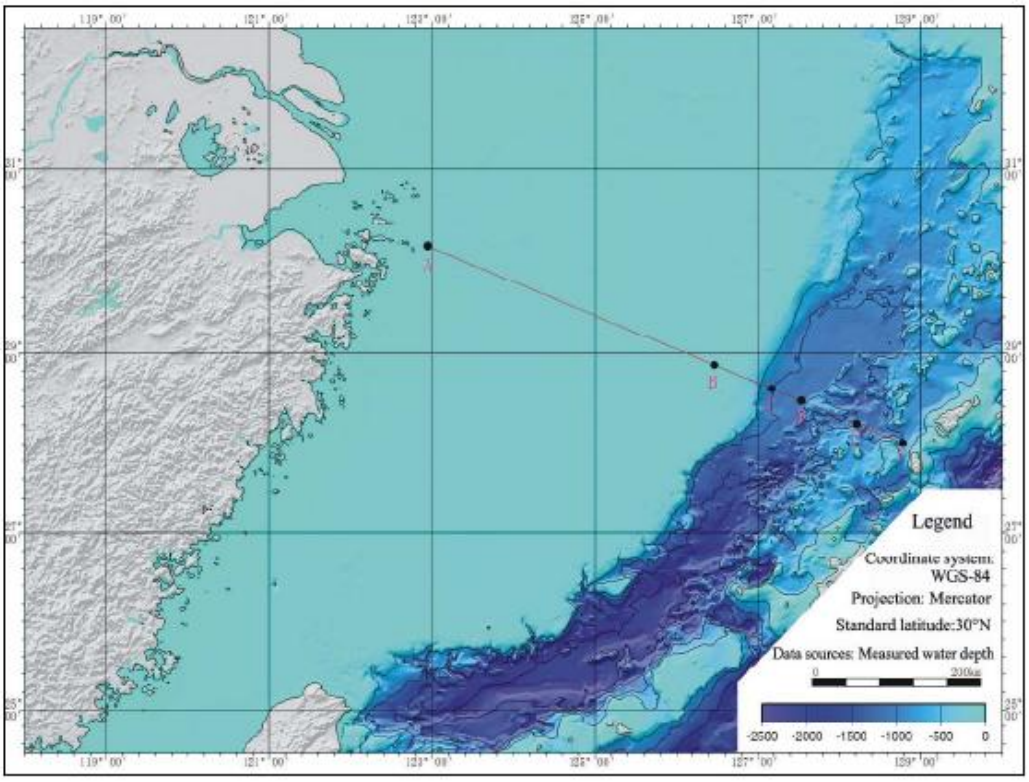
Cependant, il existe une tendance à délimiter le plateau continental et la zone économique exclusive ensemble par une même ligne au lieu de les délimiter séparément. Cette pratique est d'une part le résultat du développement de la définition du plateau continental par la distance et d'autre part le résultat des considérations des tribunaux internationaux sur la mise en place de sa décision. Si un fond marin appartient à un État alors que les eaux sus-jacentes sont sous la juridiction d'un autre,

[137] GAO (J. J.), China and International law of the Sea, *op.cit.*, p. 96

[138] Affaire de la délimitation de la frontière maritime, entre la Guinée et la Guinée-Bissau, Sentence du 14 février 1985, Recueil des sentences arbitrales, volume XIX, pp. 149-196, Nations Unies, 2006, § 116

cela pose inévitablement des problèmes pour l'exploitation des ressources halieutiques et d'hydrocarbures.

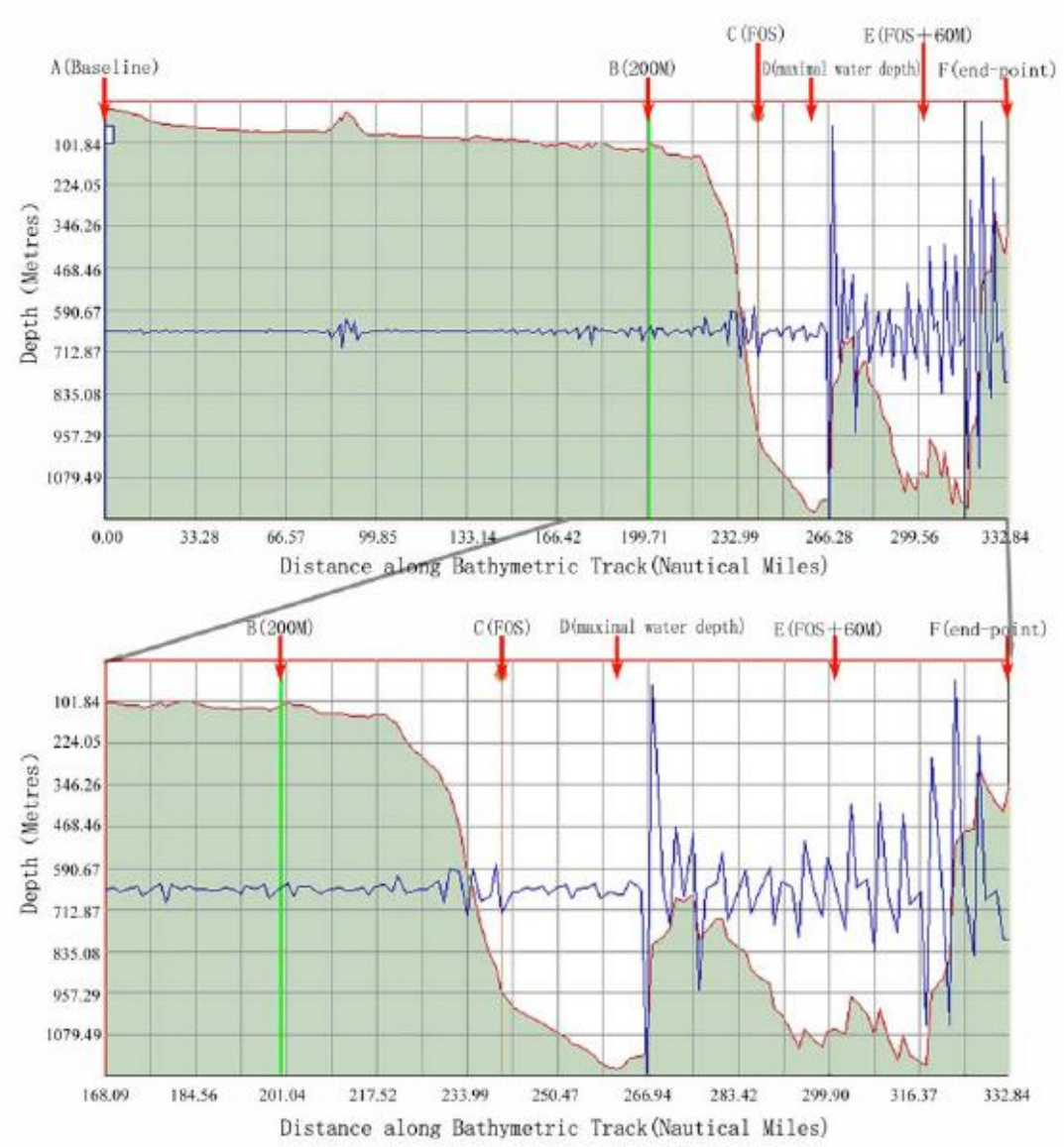
Figure 1-1 Location of Profile 1 on Map



Carte 8

Source : Preliminary Information Indicative of the Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 nautique miles of People's Republic of China, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/chn2009preliminaryinformation_english.pdf, visité le 11 septembre 2012

Figure 1-2 Profile Map of Profile1



Carte 9

Source : Preliminary Information Indicative of the Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 nautique miles of People's Republic of China, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/chn2009preliminaryinformation_english.pdf, visité le 11 septembre 2012

Table 1-1 Notes on the Points in Profile 1

Serial Number	Location (Latitude & Longitude)	Interpretation on & determining methods of point	Distance to the Baseline (nm)
A	30-10-06.0017N 122-56-44.8767E	Base point (Liangxiongdiyu) contained in the Statement on the Baseline of the Territorial Sea of the People's Republic of China anncounced by the Chinese Government in 1996	0
B	28-52-06.4807N 126-27-56.6954E	Intersection point of profile line and the 200 nm limit line	200
C	28-36-22.6722N 127-10-12.8362E	Point of maximum change in the gradient at continental slope	240
D	28-28-13.7700N 127-32-04.0600E	Point of maximum water depth in the Okinawa Trough Water depth: 1177.76m	261
E	28-12-58.6402N 128-12-53.8783E	60 nm extended from the foot of slope along the profile line	300
F	28-00-17.9517N 128-46-45.7597E	End of the profile line	333

Tableau 3

Source : Preliminary Information Indicative of the Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 nautique miles of People's Republic of China, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/chn2009preliminaryinformation_english.pdf, visité le 11 septembre 2012

Section II. Les problèmes de délimitation liés aux conflits territoriaux

Comme on l'a déjà évoqué, des conflits territoriaux viennent se greffer aux problèmes de délimitation. Nombre d'îles et îlots sont revendiqués à la fois par la Chine et par d'autres États de la région. Bien que la souveraineté territoriale soit toujours essentielle dans la politique juridique extérieure des États, il est estimé que les ressources des zones maritimes adjacentes font l'objet de réelles convoitises de la part des États. Cette section a pour objectif d'analyser non seulement les revendications des États suivant les règles internationales relatives à l'acquisition de territoires mais aussi le rôle que jouent les îles dans la délimitation maritime selon le droit de la mer.

Les principaux archipels en cause sont l'archipel Diaoyu/Senkaku, en mer de Chine orientale, dont la souveraineté est revendiquée à la fois par la Chine et par le Japon (§1), celui des Paracels, qui est revendiqué par la Chine et par le Vietnam et enfin celui des Spratly, revendiqué par plusieurs États (§2).

§1. Le problème des îles Diaoyu/Senkaku

Les îles Diaoyu/Senkaku constituent un groupe de cinq petites îles et de trois rochers situé en mer de Chine orientale, à 90 milles marins à l'ouest d'Okinawa, à 120 milles au nord-est de l'île de Taïwan, à 200 milles de la côte de Chine continentale et à 240 milles au sud-ouest des îles Ryū-kyū. Ces îles, toutes inhabitées, ont une superficie totale de 6,5 km²[139]. Elles sont néanmoins revendiquées à la fois par la Chine et par le Japon. Le conflit territorial, animé par de profonds sentiments nationalistes de la part des États, est étroitement lié à des considérations économiques, puisque des prospections pétrolières y ont laissé entrevoir l'existence de gisements

[139] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea, op.cit.*, p. 99-100.

pétroliers[140]. Ces prospections ne sont cependant pas forcément précises ni crédibles.

Dans un premier temps, on étudiera les revendications souveraines de la Chine et du Japon sur les îles Diaoyu/Senkaku (A) et dans un deuxième temps, l'effet possible que peuvent avoir ces îles sur la délimitation maritime entre ces deux États (B).

A. les revendications de souveraineté de la Chine et du Japon sur les îles Diaoyu/Senkaku

Après la Seconde Guerre mondiale, les îles ont été sous administration des États-Unis d'Amérique, conformément au régime international de tutelle établi sur les territoires japonais d'outremer par le traité de San Francisco du 8 septembre 1951, auquel la Chine n'a pas pris part[141]. Pendant cette période, ni la Chine populaire ni Taïwan n'ont contesté l'inclusion des îles Diaoyu/Senkaku dans le régime de tutelle. Le conflit territorial a surgi dans les années 1970, au moment où ce régime a expiré et où les Etats-Unis ont proclamé leur intention de restituer les territoires au Japon, conformément à l'Accord de Restitution d'Okinawa[142]. Les îles Diaoyu étaient alors incluses dans l'archipel de Ryū-kyū. Cela a provoqué de fortes protestations de la part des chinois de Hongkong, de Taïwan et de la Chine continentale. Dans les années 1970 et 1980, les revendications territoriales ont été suspendues en raison de l'amélioration des relations sino-japonaises. Mais le conflit territorial a ressurgi à plusieurs reprises au cours des années 1990. En 1992, la Chine a adopté la loi sur la mer territoriale et la zone contiguë, dont l'article 2 fait explicitement mention des îles Diaoyu comme étant un territoire chinois[143]. Depuis 1996, la tension s'est accrue avec la ratification de la Convention de Montego Bay par les deux parties et l'extension de leurs zones maritimes. Le conflit territorial est caractérisé par les actions et contre actions des ressortissants des deux côtés pour consolider leurs revendications

[140] EMERY (K.O.), «Geological Structure and Some Water Characteristics of the East China Sea and Yellow Sea », in *UNECAFE/COOP Technical Bulletin*, vol. 2, 1969, p. 41.
[141] Art. 2 et art. 3 du traité de San Francisco, le 8 septembre 1951, 135 U.N.T.S., p. 45.
[142] « Agreement Concerning the Ryukyu Islands and the Daito Island », signé le 17 juin 1971, entré en vigueur le 10 novembre 1971.
[143] The Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and Contiguous Zone, adopté le 25 février 1992.

territoriales respectives. Ces actions sont parfois violentes : un manifestant chinois a ainsi été tué lors d'une confrontation avec la Garde côtière du Japon («Japan Coast Guard » en anglais). Depuis 1999, la Chine a envoyé des navires de recherche scientifique dans la région pour y renforcer sa présence et consolider ses revendications, ce qui provoque de temps en temps des crises diplomatiques. On étudiera ce problème des recherches scientifiques dans les eaux faisant l'objet d'un conflit plus loin dans le deuxième chapitre.

Après une présentation très brève du contexte du problème, on examinera d'abord les arguments de chacune des parties de ce conflit (a.), puis les problèmes posés par ces revendications (b.).

a. La position chinoise et la position japonaise concernant les îles Diaoyu/Senkaku

Les arguments chinois sont fondamentalement basés sur la découverte et l'occupation. Pékin invoque une possession historique des îles, fondée sur des faits anciens. Selon les documents et cartes historiques, la Chine a découvert ces îles au début du XVe siècle, puis les a intégrées à son territoire au XVIe siècle[144].

On trouve les premières mentions des îles Diaoyu dans le «shun feng xiang song », l'un des livres chinois introduits en Europe au cours du XVIe siècle. L'ouvrage, rédigé entre 1403 et 1639, relate en détail l'itinéraire maritime de la province de Fukian au royaume de Ryū-kyū et sa précision a été confirmée par les géographes et historiens actuels[145].

Au cours des dynasties des Ming et des Qing, de nombreux récits attestent que les îles Diaoyu étaient déjà incluses dans le territoire de l'empire chinois. Le «shi liuqiu lu », mémoire de la visite diplomatique au royaume de Ryū-kyū (traduit par l'auteur) de Chen Kan, chef d'une mission envoyée à Ryū-kyū en 1534, contient les

[144] Déclaration du Ministère des affaires étrangères de la Chine du 30 décembre 1971 reproduite in *Problèmes politiques et sociaux*, Paris, La Documentation française, 1972, n°170, p. 22.
[145] ZHENG (H.L.), *Diaoyu Dao lieyu zhi Lishi yu Fali Yanjiu, (Legal and Historical Studies of the Problem of Diaoyu Island),* Zhong Hua Shuju, 2007, Beijing, pp. 3-8

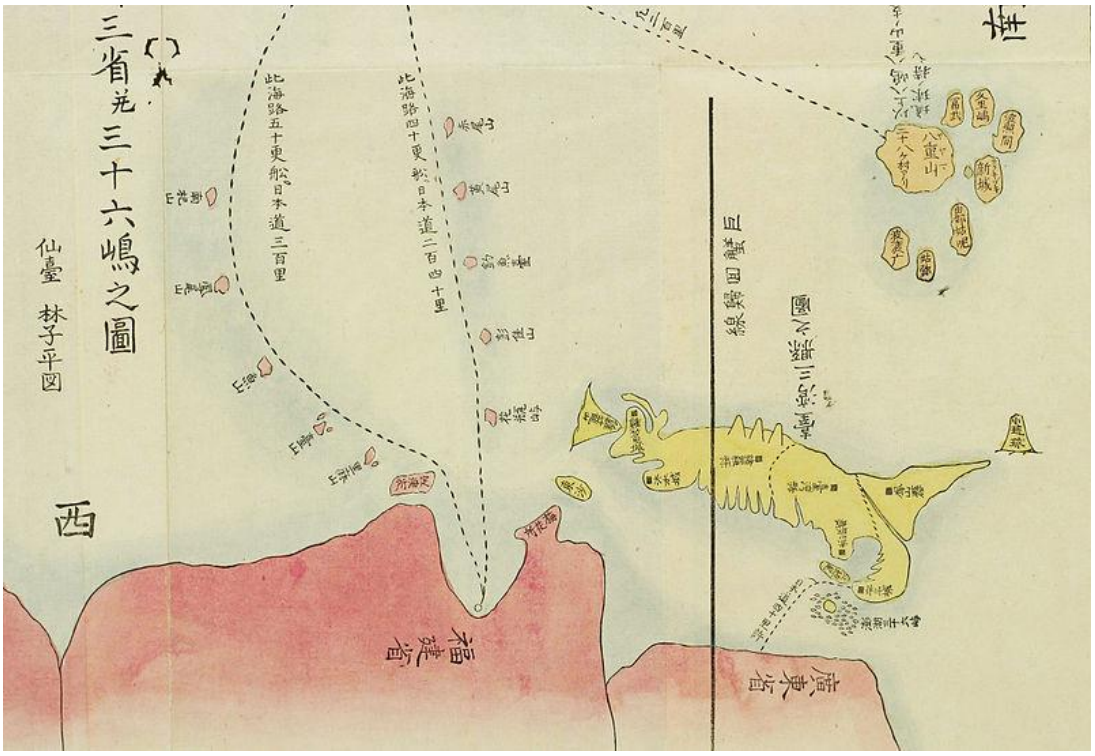
descriptions suivantes : «guo pingjia shan, guo diaoyu yu, guo huangmao yu, guo chiyu … shiyi ri xi, jian gu mi shan, nai shu liuqiu zhe… » (On passe par l'île de Pingjia, l'île de **Diaoyu,** l'île de Huangmao, l'île de Chi... À la fin de la onzième journée, on voit de loin Gumi shan, qui sert de **frontière** entre la Chine et le royaume de Ryū-kyū.)[146]. On a déjà vu dans l'introduction que la Chine n'avait pas la même conception du territoire que ce qu'implique le droit international. Mais dans le cas des îles Diaoyu, le gouvernement chinois manifestait alors explicitement sa souveraineté sur le groupe d'îles. Le mémoire du chef d'une autre mission diplomatique chinoise confirme le témoignage de Chen Kun : «chiyu zhe, jie liuqiu di fang shan ye »[147] (L'île de Chi marque la frontière entre la Chine et le royaume de Ryū-kyū.). La description n'est pas contradictoire avec le mémoire de Chen kan. En prenant en considération les caractéristiques de la langue chinoise, on est d'accord avec l'interprétation des historiens concernant cette phrase : elle signifie que l'île de Chi et l'île de Gumi shan marquaient respectivement la limite extérieure du territoire de la Chine et du royaume de Ryū-kyū.

Si on étudie plus attentivement les récits historiques, on peut remarquer que les Chinois de l'époque affirmaient non seulement leur souveraineté sur les îles Diaoyu mais définissaient aussi la frontière maritime entre les deux pays. «(sui zhi chiyu)…bo mu guo jiao… wen « 'jiao' zhi yi he qu ? » yue «zhong wai zhi jie ye. »[148] (après être passé par l'île de Chi…on passe par la fosse…on me demande : Que signifie la fosse ? je réponds : c'est la frontière entre la Chine et l'étranger.). Ici, la fosse désigne, selon les historiens, la fosse de la mer de Chine orientale, d'une profondeur de 2 700 mètres[149]. Elle se situe entre l'île de Chi du côté chinois et l'île de Gumi shan du côté du royaume de Ryū-kyū. En raison de sa profondeur, la couleur de l'eau y est plus foncée[150]. Quand les navires chinois venant de l'ouest approchaient de la fosse, les Chinois considéraient qu'ils entraient dans la «mer noire ». La fosse servait de frontière naturelle entre la «mer bleue » («cang shui » en chinois) qui

[146] *Ibid*., p. 19
[147] *Ibid*., p. 21
[148] *Ibid*., p. 28
[149] *Ibid*., p. 22
[150] *Ibid*.

appartenaient à l'empire chinois, et la «mer noire »(«mo shui ») qui appartenait au royaume de Ryū-kyū[151]. Cela est confirmé par la description de Xia Ziyang : «shui li hei ru cang, bi shi zhong guo zhi jie » (Dès qu'on part de la mer noire et qu'on entre en mer bleue, on entre certainement dans le territoire chinois.). Cette ancienne frontière entre l'empire chinois et le royaume de Ryū-kyū était reconnue par les deux gouvernements, les marins, les pêcheurs et les navigateurs de l'époque[152].

Il semblerait que cette frontière ait été également reconnue par d'autres pays de l'époque. Des documents historiques de plusieurs pays ont démontré que le groupe d'îles était inclus dans le territoire chinois, y compris le «Sangoku tsuran zusetsu »du géographe japonais Hayashi Shihei[153], une carte de 1809 de Pierre Lapié et la Colton's China, publiée en 1859 aux Etats-Unis d'Amérique[154].



Carte 10. «Sangoku tsuran zusetsu », du géographe japonais Hayashi Shihei

Source : http://www.wul.waseda.ac.jp/kotenseki/html/ru03/ru03_01547/index.html

On voit ici que les îles Diaoyu sont incluses dans le territoire chinois et sont coloriées de la même couleur (rouge) que les provinces côtières de la Chine.

151 *Ibid*.
152 *Ibid*., p. 32
153 Hayashi Shihei, sangoku tsuran zusetsu, edo. sn, 1785, 117
154 ZHENG (H.L.), *Diaoyu Dao lieyu zhi Lishi yu Fali Yanjiu*, (Legal and Historical Studies of the Problem of Diaoyu Island), Zhong Hua Shuju, 2007, Beijing, pp. 198-199

Sur le plan administratif, les îles ont été historiquement considérées comme étant rattachées à l'île de Taïwan[155]. Un document de 1561 montre que la marine chinoise a inclus ces îles dans sa zone de patrouille pendant la confrontation avec les pirates japonais (« wokou » en chinois)[156]. Selon ce document, les îles figurent sur les cartes intitulées Fu 7 et Fu 8 (fujian 7 et fujian 8)[157]. Sur le plan militaire, les îles et les espaces maritimes à proximité étaient attachés à la province de Fujian. En outre, en 1893, l'impératrice Ci-Xi a fait cadeau de trois des îles Diaoyu à un célèbre herboriste chinois, Sheng Xuanhai, dont les descendants possèdent encore aujourd'hui l'acte de propriété[158].

Dès lors que la Chine estime avoir exercé sa souveraineté sur les îles avant 1895, certains internationalistes chinois considèrent que les îles Diaoyu lui ont été injustement arrachées par le Japon après la première guerre sino-japonaise (1894-1895) et ils insistent sur le fait que les îles auraient été annexées par le Japon en même temps que Taïwan, dont elles dépendent, sur la base du traité inégal de Shimonoseki[159]. Selon le traité de San Francisco, le Japon a renoncé à tout droit relatif aux îles de Formose et des Pescadores[160] et il a accepté que tout traité conclu entre la Chine et le Japon avant le 9 décembre 1941 soit considéré comme nul et sans aucun effet[161]. Néanmoins, la Chine n'est pas partie à ce traité. En ce qui concerne son silence lors de l'inclusion des îles dans le régime de tutelle américaine et pendant la longue période de 1894 à 1970, Beijing n'a fourni aucune explication, tandis que le silence taïwanais pourrait être expliqué par le fait que les autorités taïwanaises et les Etats-Unis ont signé un traité de défense mutuelle selon lequel les Etats-Unis peuvent envoyer leurs forces autour de Taïwan et des Pescadores[162].

---

[155] JI (G.), « The Diaoyudao (Senkaku) Disputes and Prospects for Settlement », in t*he Korean Journal of Defense Analysis*, 1994, pp. 287-288.
[156] Wei (S. S.), « The Territorial Dispute over the Tiaoyu/Senkaku Islands : An Update », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, 2005, pp. 45-61, p. 48.
[157] ZHENG (H.L.), *Diaoyu Dao lieyu zhi Lishi yu Fali Yanjiu*, (Legal and Historical Studies of the Problem of Diaoyu Island), *op.cit.*, p. 56
[158] CABESTAN (J.P.), « A qui appartiennent les îles Diaoyu ? », in *Perspectives chinoises*, n°37, septembre-octobre 1996, p. 46.
[159] Signé le 17 avril 1895, ce texte disponible sur : http://www.taiwandocuments.org/shimonoseki01.htm, visité le 21 juillet 2007.
[160] Art. 2(b) du traité de San Francisco de 1951, *op.cit.*
[161] *Ibid.*, art. 3.
[162] Art. VII, Mutual Defense Treaty between the United States and the Republic of China, signé en décembre 1954, 248 U.N.T.S., p. 213

À l'inverse, le Japon nie toute présence effective des autorités chinoises sur les îles Diaoyu/Senkaku avant 1895. En outre, il ne fonde pas l'annexion des îles sur le traité de Shimonoseki mais sur une décision du cabinet d'annexer les îles comme *terra nullius* quelques mois avant la signature du traité de Shimonoseki[163]. Selon le Japon, le silence de la Chine pendant une si longue période constitue un acquiescement de la souveraineté japonaise sur les îles[164].

Le nom chinois de «Diaoyu» a été inspiré par la forme de l'île principale du groupe qui ressemble à une terrasse de pêche à la ligne. Le nom japonais de Senkaku vient de l'appellation anglaise «Pinnacle Islands» qui est apparue pour la première fois dans «Narrative of the Voyage of HMS Samarang During the Years 1843-46» du Capitaine Sir Edward Balcler en 1848. Tous les noms des îles de l'archipel viennent du dialecte du peuple de la province de Fujian, y compris Hoapin-san et Tiau-su[165].

b. Analyse juridique des revendications des deux États

Deux aspects caractérisent les principaux problèmes relatifs à la question de Diaoyu/Senkaku : 1) les règles générales du droit international à appliquer sur l'acquisition de la souveraineté territoriale et leurs différentes interprétations ; 2) les implications juridiques du silence d'un État. En ce qui concerne le premier de ces aspects, les règles dans ce domaine ont été bien établies par une série de jurisprudences, en particulier la sentence sur l'île de Palmas, et il semble qu'il n'existe pas de divergence entre les positions des deux parties sur les règles à appliquer dans le cas présent. Ce sont plutôt les différentes façons d'interpréter les règles qui posent des problèmes. Par opposition, il n'existe probablement pas de règle généralement acceptée pour le deuxième aspect du problème.

[163] «The Basic View on the Sovereignty over the Senkaku Islands», Japan's Ministry of Foreign Affairs, http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/senkaku.html, visité le 21 juillet 2007.
[164] *Ibid.*
[165] ZHENG (H.L.), *Diaoyu Dao lieyu zhi Lishi yu Fali Yanjiu*, (Legal and Historical Studies of the Problem of Diaoyu Island), *op.cit*, pp. 75-79.

En ce qui concerne le titre historique invoqué par la Chine, la question est de savoir si les preuves de son occupation des îles sont suffisantes pour établir sa souveraineté. Il est évident que la Chine a bien « découvert » ces îles alors qu'elles étaient sans maître, mais la découverte ne suffit pas pour établir la souveraineté territoriale. Pour consolider son titre sur un territoire par l'occupation, l'État concerné doit appliquer des actes d'administration sur ledit territoire et y assurer « l'exercice paisible et continu de l'autorité étatique »[166]. En pratique, pour évaluer si les actes d'un État sont suffisants pour assurer « l'exercice paisible et continu de l'autorité étatique » et établir un titre territorial, il faut prendre en considération des éléments divers parmi lesquels les caractéristiques dudit territoire[167]. Pour des îles isolées et inhabitées, une autorité étatique, même peu exercée, qui impliquerait la volonté de l'État de se comporter comme souverain sur le territoire, pourrait suffire pour établir le titre, en l'absence de revendication concurrente. Par conséquent, les faits invoqués par la Chine peuvent être suffisants pour soutenir ses revendications.

La portée du silence de la Chine entre 1895 et 1970

En ce qui concerne le silence de la Chine pendant une période de 70 ans, au cours de laquelle elle n'a exercé pratiquement aucune action pour consolider sa revendication sur les îles, le Japon l'a considéré comme un acquiescement de la part de Beijing à sa souveraineté sur les îles. Néanmoins, l'exercice de l'autorité étatique ne doit pas nécessairement être continu pour conserver un territoire. Au contraire, la Cour internationale et d'autres tribunaux internationaux ont souvent toléré de longues ruptures dans l'exercice de la souveraineté[168]. Par exemple, une interruption de 40 ans (1858-1897) dans l'exercice de la souveraineté par la France sur l'île Clipperton n'a pas été considérée comme affectant le titre français sur l'île[169]. Dans l'affaire de l'île de Palmas, il s'agit d'une rupture de 100 ans (1726-1825), qui n'a pas affecté la

[166] Max Huber, Sentence arbitrale du 4 avril 1928, affaire de l'île de Palmas, in *R.S.A*, II, pp. 839-840.
[167] SHARMA (S.), *Territorial Acquisition, Disputes and International Law*, Martinus Nijhoff, 1997, pp. 70-107.
[168] SHARMA (S.), *Territorial Acquisition, Disputes and International Law*,*op.cit.*, p. 104.
[169] Judicial Decisions Involving Questions of International Law, France-Mexico, Arbitral Award on the Subject of the Difference Relative to the Sovereignty over Clipperton Island, en janvier 1931, reproduit in *AJIL*, 1932, vol. 26, pp. 392-393.

souveraineté hollandaise sur l'île[170]. On peut donc soutenir que le silence de la Chine sur une période de 70 ans n'est pas fatal à son titre, s'il a été effectivement établi avant 1895.

On peut se demander si le silence de la Chine de 1895 à 1971 pourrait être justifié dans le cas présent. Pour répondre à cette question, il faut analyser les comportements du gouvernement chinois à différentes époques. Cette période de plus de 70 ans peut être divisée en trois phases : avant 1895, entre 1895 et 1951 et de 1951 à 1971. Le silence du gouvernement chinois pendant ces différentes périodes peut avoir des implications différentes sur sa souveraineté à propos du territoire en cause au niveau du droit international. Le silence et le non-exercice de l'administration d'un État vis-à-vis du territoire en litige peuvent constituer un abandon d'une souveraineté territoriale acquise antérieurement. Dans le cas des îles Diaoyu/Senkaku, le gouvernement du Japon considère que lesdites îles n'ont pas de maitre à cause de ce silence et de l'absence de l'administration étatique de la Chine. Par contre, le silence du gouvernement chinois après 1895 est interprété comme un acquiescement de la part de la Chine de l'exercice de la souveraineté japonaise sur ces îles. Donc, le silence du gouvernement chinois à différentes époques revêt différentes natures en droit international.

En ce qui concerne le «silence »du gouvernement chinois avant 1895, il s'agit plutôt d'interprétations différentes de son comportement que de règles générales à appliquer. Selon notre étude, les actions du gouvernement chinois, telles que l'octroi des îles par l'impératrice à une personne privée, si elles sont prouvées, seront suffisantes pour réfuter la thèse que les îles Diaoyu étaient des territoires sans maître avant 1895.

La question de la bonne foi

La question de l'implication du silence du gouvernement chinois entre 1895 et 1951 est étroitement liée à la faiblesse des arguments japonais. Il faut noter que le Japon n'a pas établi son titre par une méthode des plus courantes pour acquérir un

[170] Island of Palmas Case, *R.I.A.A.*, 1928, p. 864.

territoire. Au lieu de faire une proclamation publique de son intention d'annexer l'île ou de planter une borne et un drapeau national, il a choisi d'annexer l'île par une décision de son cabinet, ce qui n'est pas du tout la norme dans la pratique internationale. Dans l'affaire de l'île de Clipperton, la France a publié sa revendication territoriale dans un journal hawaiien et l'a notifiée au gouvernement d'Hawaii, qui pouvait avoir une revendication potentielle sur l'île[171]. Par ses actions, la France a bien satisfait à l'exigence de notoriété publique que requiert un acte étatique pour établir un titre territorial, exigence qui n'est évidemment pas remplie par le Japon dans le cas des îles Diaoyu/Senkaku. Un juriste japonais, le Professeur Matsui, a argué qu' «aucune règle du droit international n'exige que l'occupation du territoire soit notifiée à d'autres États pour être valide »[172].

Néanmoins, il est généralement reconnu que les actes étatiques visant à établir un titre territorial doivent être accessibles aux États concernés pour qu'ils puissent faire l'objet d'une revendication concurrente[173]. De plus, en étudiant les documents historiques japonais, on peut supposer que le titre territorial japonais sur ces îles n'a pas été fondé de bonne foi. Les documents ont montré que le Japon savait que la Chine avait une revendication sur les îles et qu'il a préféré les occuper sans attirer l'attention de celle-ci. En 1885, la préfecture d'Okinawa a demandé au gouvernement japonais de planter une borne nationale sur les îles Diaoyu/Senkaku. Le gouvernement a finalement décidé de laisser tomber cette proposition en raison de l'objection soulevée par le ministre des affaires étrangères : «*The Islands involved were very small islands, having Chinese names and very close to the Chinese coast. [Such an act] would attract attention [of China].[So Japan] should await a more opportune time* ». Finalement, le Japon a choisi d'annexer les îles à la veille de sa victoire pendant la première guerre sino-japonaise. «*When a decision was made, Japan's victory in the sino-japanese war was close at hand, and therefore the Japanese Government no longer needed worry about possible diplomatic trouble with*

[171] Voir aussi DICKINSON (E.), «The Clipperton Island Case », in *AJIL*, 1933, vol. 27, pp. 130-133.
[172] MATSUI (Y.), «International Law of Territorial Acquisition and the Dispute over the Senkaku/Diaoyu Islands », in *JAIL*, vol. 40, 1997, p. 18.
[173] SHARMA (S.), *Territorial Acquisition, Disputes and International Law*,*op.cit.*, p. 74-75.

China. »[174] Tokyo a décidé de ne pas planter de borne nationale pour ne pas provoquer de soupçons de la part de la Chine[175]. Par conséquent, le titre japonais basé sur l'occupation d'une *terra nullius* est vicié.

De plus, son argument selon lequel le silence chinois constitue un acquiescement perd de sa force car les îles concernées sont petites, isolées et inhabitées et le Japon les a annexées secrètement afin de ne pas attirer l'attention de la Chine. La Chine peut donc arguer du fait qu'il lui était impossible d'avoir connaissance de cette annexion. Par conséquent, elle n'aurait pas eu l'opportunité d'émettre une revendication concurrente. En fait, il y aurait également une autre raison à l'acquiescement de la Chine. Selon les autorités taïwanaises, les activités des pêcheurs taïwanais autour des îles Diaoyu n'ont pas été affectées jusqu'à la fin des années 1960[176]. La revendication du Japon n'a été rendue publique qu'après 1969.

Sans aucun doute, il n'existait pas de différend à propos des îles Diaoyu avant 1895. Aucun État n'a contesté la souveraineté chinoise sur ces îles. On en arrive à la conclusion que la Chine détenait un titre valable à propos des îles Diaoyu avant 1895, si la précision des récits historiques est prouvée. Donc, la question qui se pose ici est de savoir si la Chine détenait encore ce titre en 1971 du fait de son long silence face à l'occupation japonaise puis américaine des îles.

La situation à l'issue de la Deuxième Guerre mondiale

Pour étudier le statut des îles Diaoyu à l'heure actuelle, il faut se référer au traité de San Francisco de 1951. L'art. 3 prévoit que :

«*Le Japon donnera son agrément à toute proposition présentée par les États-Unis à l'Organisation des Nations Unies en vue de placer sous le régime de tutelle de cette Organisation et de confier à la seule administration des États-Unis la partie du Nansei Shoto située au sud du 29e degré de latitude nord (y compris les*

[174] MATSUI (Y.), «International Law of Territorial Acquisition and the Dispute over the Senkaku/Diaoyu Islands », *op.cit.*, p. 17.
[175] *Ibid.*
[176] Qiu Hongda, «Diaoyutai Lieyu Zhuquan Zhengzhi Wenti yu Jiejue Fangfa deYanjiu »(Studies on the Dispute over the Diaoyu Islands and Possible Solutions),in Cheng Jiarui, *Diaoyutai Lieyu zhi Falv Diwei*, 1998, Dongwu Daxue Faxueyuan, Law School of Dongwu University, Taipei, p. 164

Ryū-kyū et les Daito), la partie du Nanpo Shoto située au sud de Sofu Gan (y compris les Bonin, l'île Rosario et les Volcano) ainsi que l'île Parece Vela et l'île Marcus. En attendant le dépôt d'une telle proposition et l'adoption d'une décision en ce sens, les États-Unis auront le droit d'exercer sur le territoire et les habitants de ces îles, y compris leurs eaux territoriales, tous les pouvoirs dans les domaines administratif, législatif et judiciaire. » [177]

À l'origine, les îles Diaoyu n'étaient pas incluses dans le territoire à mettre sous la tutelle des États-Unis. En ce qui concerne l'effet du traité de San Francisco, ni la République populaire de Chine ni la République de Chine n'avaient signé le traité. En revanche, les deux côtés ont respectivement signé un traité de paix avec le Japon par la suite. L'absence de la Chine dans ce traité est due au fait que les grandes puissances n'avaient pas pu se mettre d'accord sur la question de la représentation légitime de la Chine. Par conséquent, en dépit du fait que beaucoup d'articles du traité de San Francisco touchent d'une matière ou d'une autre aux intérêts de la Chine, ni la République populaire de Chine ni la République de Chine n'étaient présentes pour défendre leurs propres intérêts. Cela constitue un défaut du régime établi par le traité de San Francisco. De nombreux conflits territoriaux dans cette région y trouvent leur origine.

C'est le décret N° 27 de l'Administration Civile américaine des Ryū-kyū[178] qui a étendu la tutelle américaine jusqu'aux îles Diaoyu. L'art I dudit décret prévoit que :

« *The territorial Jurisdiction of the United States Civil Administration of the Ryukyu Islands, and the Government of the Ryukyu Islands are redesignated as all of those islands, islets, atolls and rocks and territorial waters within the following geographic boundaries:*

28 North Latitude, 124.40' East Longitude; thence 24 North Latitude, 122 East Longitude; thence 24 North Latitude, 133 East, Longitude; thence 24 North Latitude, 133 East, Longitude; thence 27 North Latitude, 131.50' East Longitude; thence 27

[177] http://www.taiwandocuments.org/sanfrancisco01.htm, visit éle 6 septembre 2011

[178] United States Administration of Ryukyu Islands, Office o Deputy Governor, APO 719, 25 december 1953, civil administration proclamation No 27, Geographical Boundaries of the Ryukyu Islands, http://www.niraikanai.wwma.net/pages/archive/caproc27.html, visit éle 12 septembre 2012

North Latitude, 128.18' East Longitude; thence 28 North Latitude, 128.18' East Longitude; thence to the point of origin.. »[179]

Cet article n'inclut pas expressément les îles Diaoyu dans le territoire à mettre sous la tutelle des États-Unis. Cependant, les îles en litige se trouvent bien à l'intérieur de la portée géographique du décret de l'Administration civile.

La question qui se pose est de savoir si le silence de la Chine face à l'occupation japonaise de 1895 jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, et en particulier son silence face à l'inclusion de ces îles dans le territoire placé sous tutelle américaine de 1953 à 1971, équivaut un acquiescement de la souveraineté territoriale japonaise sur les îles Diaoyu.

Dans le cas des Diaoyu, il existe deux possibilités quant à leur statut avant 1895, soit que la Chine ait effectivement détenu un titre valable sur les îles, soit qu'aucun titre n'ait existé au moment de l'occupation japonaise des îles. Il semblerait que les États concernés, y compris le Japon et le royaume de Ryū-kyū, n'ont jamais contesté la souveraineté chinoise sur les îles avant 1895. Le comportement du gouvernement japonais avant l'adoption du décret décidant d'annexer les îles renforce cette hypothèse.

Selon la sentence arbitrale rendue dans l'affaire Campbell entre le Royaume-Uni et le Portugal : 1) la renonciation ne se présume pas ; 2) elle doit être interprétée restrictivement et limitée à l'objet précis visé ; 3) même si on admet la possibilité d'une renonciation tacite, elle doit s'induire de faits qui n'admettent pas une autre interprétation dans les circonstances d'espèce[180].

Comment interpréter le silence de la Chine ? L'adage « qui ne dit mot consent » ne constitue pas un principe juridique applicable à toutes les circonstances dans lesquelles un sujet s'abstient de réagir face au comportement d'un autre[181]. «Le silence peut signifier l'approbation, la désapprobation ou l'indifférence. »[182]

---

[179] Art. I, *Ibid.*

[180]. Sentence arbitrale du 10 juin 1931, voir aussi KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale,* Presses Universitaires France, 1997, 579 p, p. 357

[181] *Ibid*., p. 293

[182] Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, première session, Vienne, le 26 mars – 24 mai 1968, Documents Officiels, Nations Unies, New York, p. 428

Dans l'hypothèse où la Chine avait effectivement établi un titre sur les îles avant 1895, son silence n'aurait probablement pas le même effet que si les îles étaient *res nullius*.

La notion de prescription acquisitive évoquée par le gouvernement japonais

Il semblerait que les internationalistes japonais admettent que l'origine du titre du Japon sur ces îles était plus ou moins douteuse. C'est la raison pour laquelle ils invoquent la prescription acquisitive («positive acquisition »en anglais) comme étant le mode d'acquisition de la souveraineté territoriale sur les îles Diaoyu par le Japon[183].

En droit interne, la prescription acquisitive est un mode d'acquisition de la propriété par la possession prolongée[184]. Elle joue au profit de celui qui n'est pas le propriétaire et contre celui qui l'est[185]. Toutes les législations internes ont ceci en commun : d'exiger l'écoulement d'un laps de temps et une possession paisible, publique et non interrompue[186].

Quant à l'existence d'une institution sembable en droit international, la doctrine est profondément divisée sur le sujet[187]. En parlant de la pratique des États, on n'arrive pas à dégager une règle en droit international qui affirme ou dénie l'existence d'une telle institution. Dans les litiges où la question de la souveraineté territoriale a été touchée, plusieurs États ont fait référence à la prescription acquisitive en leur faveur. Les juges prennent aussi l'occasion de prononcer leur avis personnel.

Les États-Unis ont fait référence à la prescription acquisitive dans l'affaire Chamizal contre le Mexique. Le Tribunal n'a pas semblé se concentrer sur la question de savoir si l'existence de la prescription acquisitive est un principe généralement accepté en droit international. Il indique simplement que les États-Unis n'ont pas rempli les conditions pour établir un titre valable basé sur la possession contre le titre préexistant, y compris l'occupation paisible ininterrompue, non contestée et l'attitude

183 http://english.qstheory.cn/international/201109/t20110924_112577.htm, visit éle 12 septembre 2012
184 KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit.*, p. 17
185 *Ibid*.
186 Art. 2229, code civil fran çais
187 KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit.*, pp. 17-34

de l'État dépossédé[188].

Dans l'affaire du Statut juridique du Groenland oriental, le mémoire danois a invoqué également la prescription acquisitive mais en lisant plus attentivement l'argument danois, on observe que le titre danois est basé davantage sur une possession immémoriale que sur une possession opposée à un titre norvégien qui aurait existé avant l'occupation danoise[189].

Dans les exposés oraux qui ont précédé l'avis consultatif de la Cour Internationale de Justice de 1971 sur la Namibie, le représentant du Secrétaire Général de l'ONU, M. Stravopoulos, a abordé la revendication sud-africaine basée sur la prescription acquisitive. Il a analysé les conditions à remplir pour invoquer avec succès la prescription, à savoir une possession prolongée avec l'*animus*, une *iusta causa possessionis,* un *iusta titulus* et la bonne foi[190].

Dans l'affaire de Temple de Préah Vihéar, le Professeur Reuter a, dans sa plaidoirie pour le Cambodge, fait l'analyse des éléments requis normalement pour qu'une prescription soit admise. Mais il a également exprimé des doutes quant à la réception de la notion en droit international[191].

Le cas de la souveraineté sur certaines parcelles frontalières est particulièrement intéressant pour notre étude ; la Cour a fait les observations suivantes : les autorités belges et néerlandaises ont négocié en vue d'aboutir à un accord définitif sur la question de la souveraineté territoriale, et même si l'accord n'est pas entré en vigueur, les difficultés rencontrées par la Belgique pour découvrir les empiétements néerlandais sur la souveraineté belge ou pour exercer celle-ci ont permis à la Cour d'affirmer que les actes néerlandais étaient insuffisants pour déplacer le titre[192].

Cette étude très brève de la jurisprudence ne permet pas d'affirmer ou de nier l'existence de la prescription acquisitive en droit international, qui est un système complètement différent des législations internes. En principe, un titre fondé sur la

---

[188] The Chamizal Case, Mexico/United States of America, R.SA., vol. XI, p. 328
[189] Statut juridique du Groenland oriental, C.P.I.J, série N °62, p. 51
[190] KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 54
[191] La Cour Internationale de Justice, Mémoires, Temple de Préah Vihéar , vol. II, pp. 205, 207-208
[192] Affaire relative à la souveraineté sur certaines parcelles frontalières, Arrêt du 2 juin 1959, C.I.J, Recueil 1959, pp. 2217-230

prescription acquisitive implique l'existence d'un titre préexistant appartenant à un autre État. Cependant, selon certains internationalistes, les débats autour de l'existence de la notion de la prescription acquisitive n'ont qu'une signification purement théorique[193]. Selon Max Huber, une possession effective pendant un laps de temps peut éventuellement prévaloir sur un titre non exercé préexistant sur le même territoire[194]. Donc, ce qui importe, c'est que tous les critères nécessaires pour établir la prescription acquisitive soient remplis afin de créer un titre valable en droit international : la possession paisible, ininterrompue et non contestée ainsi que la bonne foi[195]. C'est le dernier critère, la bonne foi, qui est particulièrement intéressant pour les analyses du cas de Diaoyu.

La bonne foi s'applique à toutes les obligations internationales quelle que soit leur source, tant pour leur exécution que pour leur interprétation. « La fonction de la bonne foi ne s'arrête pas là. Elle imprègne chaque domaine de droit international. »[196] La bonne foi implique la croyance d'agir conformément au droit international[197]. Elle implique également la confiance réciproque. Selon le Professeur Kohen, la bonne foi est l'un des principes fondamentaux qui président à la création et à l'exécution des obligations juridiques. La confiance réciproque est une condition de la coopération internationale[198]. Une possession de mauvaise foi implique que le possesseur, pour entrer en possession d'un territoire, fasse appel à des titres qu'il sait défectueux[199]. Le droit international ne donne pas une prime à la ruse. Le fait d'induire intentionnellement l'autre partie en erreur ou de lui présenter comme vrais des faits qu'il sait être faux ne doit pas être invoqué en faveur de la partie qui a ainsi agi[200].

Il faut donc interpréter le silence chinois dans un contexte historique précis. Cette période pendant laquelle la Chine est restée silencieuse peut être divisée en deux phases : de 1895 à 1945 et puis de 1945 à 1971. En ce qui concerne la première, le

[193] KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 59
[194] L'affaire de l'île de Palmas, Cour permanente d'arbitrage, sentence arbitrale, la Haye, le 4 avril 1928, disponible sur http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=1143, p. 17
[195] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 25
[196] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 380
[197] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 381, voir également O.Connor, J.F, *Good Faith in International Law,* Aldershot, Dartmouth, 1991, p. 124
[198] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 380
[199] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 386
[200] Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale, op.cit,* p. 388

silence chinois avant la fin de la Deuxième Guerre mondiale ne signifie pas forcément un acquiescement de la part du gouvernement chinois. D'abord, selon beaucoup d'internationalistes chinois, l'acquisition des îles Diaoyu a été réalisée de manière secrète. Le gouvernement japonais de l'époque a annexé les îles en adoptant une loi intérieure dont la publicité a été très limitée. Les documents du gouvernement japonais ont révélé que celui-ci l'a fait exprès pour que la Chine ne prenne pas connaissance de l'inclusion, par le Japon, de ces îles dans son territoire. En réalité, avant la révélation des documents gouvernementaux japonais concernant les îles Diaoyu, les internationalistes, pendant longtemps, ont considéré que ces dernières avaient été cédées au Japon avec l'île de Taïwan, puisqu'elles étaient traditionnellement attachées à l'administration de cette île. Ensuite, avec l'invasion générale des troupes japonais, la situation n'a plus permis au gouvernement chinois de protester contre l'occupation d'îles minuscules alors que la moitié du territoire chinois était déjà tombé aux mains des Japonais.

Pendant la deuxième phase, les îles ont été sous tutelle des États-Unis la plupart de temps. Théoriquement, le traité de San Francisco ne devrait pas être opposable à la Chine. En effet, ni la République populaire ni la « République de Chine » de Taïwan ne l'ont ratifié. Beijing a exprimé expressément son opposition à ce traité de paix aux négociations duquel la délégation chinoise n'avait pas participé. La République populaire de Chine s'oppose au traité de San Francisco dans son intégralité, et non pas spécialement à l'art. 3 qui place les îles de Ryū-kyū sous tutelle américaine.

En fait, le traité de San Francisco ne mentionne les îles Diaoyu nulle part. L'Administration civile américaine des îles de Ryū-kyū a inclus unilatéralement les îles sous sa tutelle. En principe, le silence à l'égard d'une déclaration unilatérale d'un État n'affectera pas la position et les droits d'un autre pourvu que le dernier contrôle effectivement l'île en question.

Dans le contexte de la Guerre froide, le silence de la « République de Chine » pouvait se comprendre facilement. Taipei dépendait étroitement des États-Unis pour maintenir son régime et son statut au niveau international et ne voulait naturellement pas vexer son puissant allié à cause de ces îles minuscules. D'après les études

taïwanaises, à l'époque de l'occupation américaine, les pêcheurs taïwanais étaient toujours libres de pêcher dans les eaux autour des îles de Diaoyu. Dans ce contexte, il est possible que Taipei ait jugé que ses droits en tant que souverain n'avaient pas été affectés ; il est aussi possible que Taipei se soit contenté de maintenir ses droits traditionaux de pêche.

Le problème de la souveraineté sur les îles Diaoyu n'a pas été résolu par le traité de paix avec la Japon à San Francisco à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. L'Article 3 prévoit que « *Le Japon donnera son agrément à toute proposition présentée par les États-Unis à l'Organisation des Nations Unies en vue de placer sous le régime de tutelle de cette Organisation et de confier à la seule administration des États-Unis la partie du Nansei Shoto située au sud du 29e degré de latitude nord (y compris les Ryū-kyū et les Daito), la partie du Nanpo Shoto située au sud de Sofu Gan (y compris les Bonin, l'île Rosario et les Volcano) ainsi que l'île Parece Vela et l'île Marcus.* » Les îles de Diaoyu n'ont pas été mentionnées dans le traité. Cependant, les internationalistes japonais le citent souvent pour justifier leur souveraineté. Selon l'interprétation faite par le Japon à l'époque, les îles au sud du 29° de latitude nord couvrent en gros la zone d'influence du royaume antique de Ryū-kyū.

B. L'effet possible que peuvent avoir les îles Diaoyu/Senkaku sur la délimitation maritime entre la Chine et le Japon

Une question essentielle pour notre étude est de savoir quel effet donner aux îles Diaoyu/Senkaku pour arriver à une délimitation équitable. Selon la convention de Montego Bay, « une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. »[201] « La mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicable aux autres territoires terrestres »[202], mais « les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou une vie économique

[201] Art. 121 (1).
[202] Art. 121 (2).

propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental. »[203] Bien que les îles Diaoyu/Senkaku soient de véritables îles selon l'art. 121 (1), elles n'ont pas forcément droit à une zone économique exclusive ou à un plateau continental. Il semble qu'il y ait un certain consensus parmi les auteurs chinois et japonais sur le fait que ces îles inhabitées, sans eau potable[204], ne «se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique »[205].

De plus, pour arriver à une délimitation équitable, l'idée prévaut de ne pas laisser des îles insignifiantes avoir un effet disproportionné sur la délimitation. L'importance d'une île est souvent déterminée par sa superficie, sa population et d'autres éléments économiques et sociaux. L'influence qu'une île pourrait avoir sur la délimitation dépend de sa position par rapport aux côtes principales des deux États concernés. En fonction de la distance d'une île par rapport à la côte principale de son pays, on peut classer les îles dans plusieurs catégories : les îles proches du littoral, les îles dans la zone médiane et les îles détachées. Les premières sont à moins de 12 milles marins de la côte principale et sont souvent considérées faisant partie de la côte. En revanche, les dernières sont plus proches de la côte d'un autre État que de celle de leur propre pays. Il ne leur est accordé qu'une mer territoriale afin d'éviter d'avoir une interruption dans la délimitation[206].

On va discuter ensuite de la pratique internationale relative à l'effet qu'ont les îles situées à proximité de la ligne médiane, telles que celles de Diaoyu/Senkaku. D'abord, certaines îles dans la zone médiane se sont vu reconnaître un plein effet dans la délimitation entre deux pays, en l'occurrence, les îles Shetland du Royaume-Uni à 96 milles marins du Royaume-Uni et à 173 milles marins de la Norvège[207], l'île

---

[203] Art. 121 (3).
[204] PRESCOTT (J. R. V.), *The Maritime Political Boundaries of the World*, New York, Methuen, 1985, xv-377 p., p. 245.
[205] GAO (J. J.), *China and International Law of the Sea, op.cit.*, p. 103.
Kiyofumi Nakauch, «le problème de la délimitation dans la mer de Chine orientale et la mer japonaise / **Mer du Japon** », traduit par Shao Jin, http://www.wenmionline.com/FreePaper/LegalSystem/2006-09-22/FreePaper_20060922230643_24335_2.html, visité le 17 juillet.
[206] Voir «Treaty between Australia and the Independent State of Papua New Guinea concerning sovereignty and maritime boundaries in the area between the two countries, including the area known as Torres Strait, and related matters », signé le 18 décembre 1978, entré en vigueur le 15 février 1985.
[207] Voir «Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Norway relating to the delimitation of the continental shelf between the two countries », signé le 10 mars 1965, entré en vigueur le 29 juin 1965.

japonaise de Tsushima à 29 milles marins de la Corée du Sud et à 45 milles marins du Japon[208]. Un plein effet a été donné à ces îles pour diverses raisons. Premièrement, elles ont une superficie significative et une population importante[209]. Deuxièmement, dans chaque accord, l'État bénéficiaire (le Royaume-Uni, le Japon) a donné une forme de compensation à l'autre partie. Par exemple, dans l'accord de 1965, les deux parties se sont mises d' accord pour négliger l'effet de la fosse norvégienne, qui constitue une discontinuité des plateaux continentaux en laissant une marge étroite de 11 milles marins pour la Norvège[210]. Dans l'accord de 1974, le Japon a accepté l'île de Chenju Do, située à 45 milles marins de la côte coréenne comme faisant partie des lignes de base.

Dans certains accords, les îles dans la zone médiane ont eu un effet partiel. C'est le cas pour les quatre îles italiennes de l'accord de 1971 entre l'Italie et la Tunisie[211]. Les trois grandes îles, chacune avec une population assez importante[212], ont finalement eu une zone maritime de 13 milles marins. L'île Lampione, la plus petite, a obtenu une zone de 12 milles marins[213]. Dans l'accord de 1988 entre la Suède et l'URSS, le point focal a été le statut à donner à l'île de Gotland, d'une superficie de 3 200 km² et d'une population d'environ 55 000 habitants[214]. Si elle avait eu le plein effet, la Suède aurait une zone maritime de 112 milles marins tandis que l'URSS n'aurait eu qu'une zone de 39 milles marins. Si l'effet de cette île avait été négligé, la frontière serait passée à seulement 5 milles marins de l'île. Finalement, les deux parties ont donné 75 % d'effet à cette île.

Très souvent, les îles situées dans la zone médiane sont négligées pour ne pas avoir un effet disproportionné sur la délimitation. Ainsi, l'île de Farsi et l'île d'Arabi,

---

[208] Voir « Agreement between Japan and Republic of Korea concerning Establishment of Boundary in the Northern Part of the Continental Shelf Adjacent to the two Countries », signé le 30 janvier 1974, entré en vigueur le 22 juin 1978.
[209] Voir le tableau 7.
[210] Voir supra.
[211] « Agreement Between the Government of the Italian Republic and the Government of the Tunisian Republic Relating to the Delimitation of the Continental Shelf Between the Two Countries », signé le 20 août 1971, entré en vigueur le 6 décembre 1978.
[212] Voir le tableau 7.
[213] Il faut noter que l'Italie revendiquait à l'époque une mer territoriale de 6 milles marins.
[214] « Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the delimitation of the continental shelf and of the Swedish fishing zone and the Soviet economic zone in the Baltic Sea », signé le 18 avril 1988, entré en vigueur le 22 juin 1988.

deux petites îles inhabitées, ne se sont vu reconnaitre que la mer territoriale dans la délimitation de 1968 entre l'Iran et l'Arabie Saoudite[215]. C'est aussi le cas pour les petites îles désolées de Jabal al-Tay et Zubayr[216]. Dans l'accord de 1973 entre le Canada et le Danemark, l'île Hans fait partie de la frontière du plateau continental et par conséquent, elle n'a pas obtenu sa propre zone maritime[217].

Après cette brève étude, on arrive à la conclusion suivante : les îles situées près de la ligne d'équidistance pouvant influencer considérablement la délimitation si un effet ou un statut important leur est accordé, elles sont souvent négligées ou se voient accorder un effet symbolique pour éviter qu'elles aient une influence disproportionnée sur la délimitation. Cependant, il est vrai que dans certains cas, des îles de la zone médiane peuvent aussi avoir un statut important dans la délimitation. Mais il s'agit seulement de grandes îles, d'une superficie considérable et avec une population importante, comme par exemple les îles Shetland, l'île de Tsushima et l'île de Gotland. De plus, il faut noter que dans le cas des îles de Shetland et de l'île de Tsushima, certains compromis ont été faits par l'État exerçant la souveraineté sur ces îles. Sur le tableau suivant, on peut facilement observer que les petites îles inhabitées de Diaoyu/Senkaku sont similaires aux îles Farsi et Arabi et aux îles Jabal al-Tay et Zubayr. Donc, pour arriver à une délimitation équitable, les îles Diaoyu/Senkaku doivent être négligées dans la délimitation et elles auront tout au plus une mer territoriale.

De plus, cet argument sera renforcé par la tendance qui consiste à ne pas accorder d'effet à de petites îles médianes faisant l'objet d'une contestation territoriale. C'est le cas pour les îles Farsi et Arabi, les îles Jabal al-Tay et Zubayr et l'île de Hans. Quelle que soit la souveraineté s'exerçant sur les îles Diaoyu/Senkaku, elles ne devraient pas affecter la délimitation maritime entre la Chine et le Japon.

---

[215] « Agreement concerning the sovereignty over the islands of Al-'Arabiyah and Farsi and the delimitation of the boundary line separating submarine areas between the Kingdom of Saudi Arabia and Iran », signé le 24 octobre 1968, entré en vigueur le 29 janvier 1969.

[216] La cour permanente d'arbitrage, Eritrea/Yemen Arbitration, Award of Dec. 17, 1999 (Second Stage : Maritime Delimitation), para. 119, http://www.pca-cpa.org, visité le 18 juillet 2007.

[217] « Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Canada relating to the delimitation of the continental shelf between Greenland and Canada », signé le 17 décembre 1973, entré en vigueur le 13 mars 1974.

Il est vrai que la contestation territoriale et la délimitation maritime sont régies par des règles différentes en droit international. Néanmoins, ces deux problèmes sont souvent inséparables. Dans la plupart des affaires, l'intérêt des États au conflit ne réside pas dans les petites îles désolées elles-mêmes, mais plutôt dans le droit aux zones maritimes adjacentes, fondé sur la souveraineté des îles. En théorie, un État peut réclamer une zone de 125 660 milles nautiques carrés autour d'une île désolée si les circonstances s'y prêtent[218]. Il est impossible de trouver une solution au conflit territorial sans tenir compte de l'effet qu'une île pourrait avoir sur la délimitation. D'un autre côté, si les parties s'accordent pour que certaines îles faisant l'objet d'une contestation n'aient qu'un effet limité sur la délimitation, il sera plus facile de résoudre éventuellement le problème de la souveraineté sur ces îles. De plus, il est même possible de délimiter les zones maritimes sans déterminer l'appartenance des îles puisque le conflit territorial demeure toujours le problème le plus compliqué et le plus épineux. Par exemple, le Canada et le Danemark ont délimité leur frontière sous-marine en laissant la question de l'appartenance de l'île Hans en suspens.

Considérant les problèmes historiques, les sentiments nationalistes et la relation instable entre la Chine et le Japon, il y a très peu de chances de résoudre le problème de la souveraineté des îles Diaoyu/Senkaku. Néanmoins, une délimitation maritime entre les deux États est envisageable.

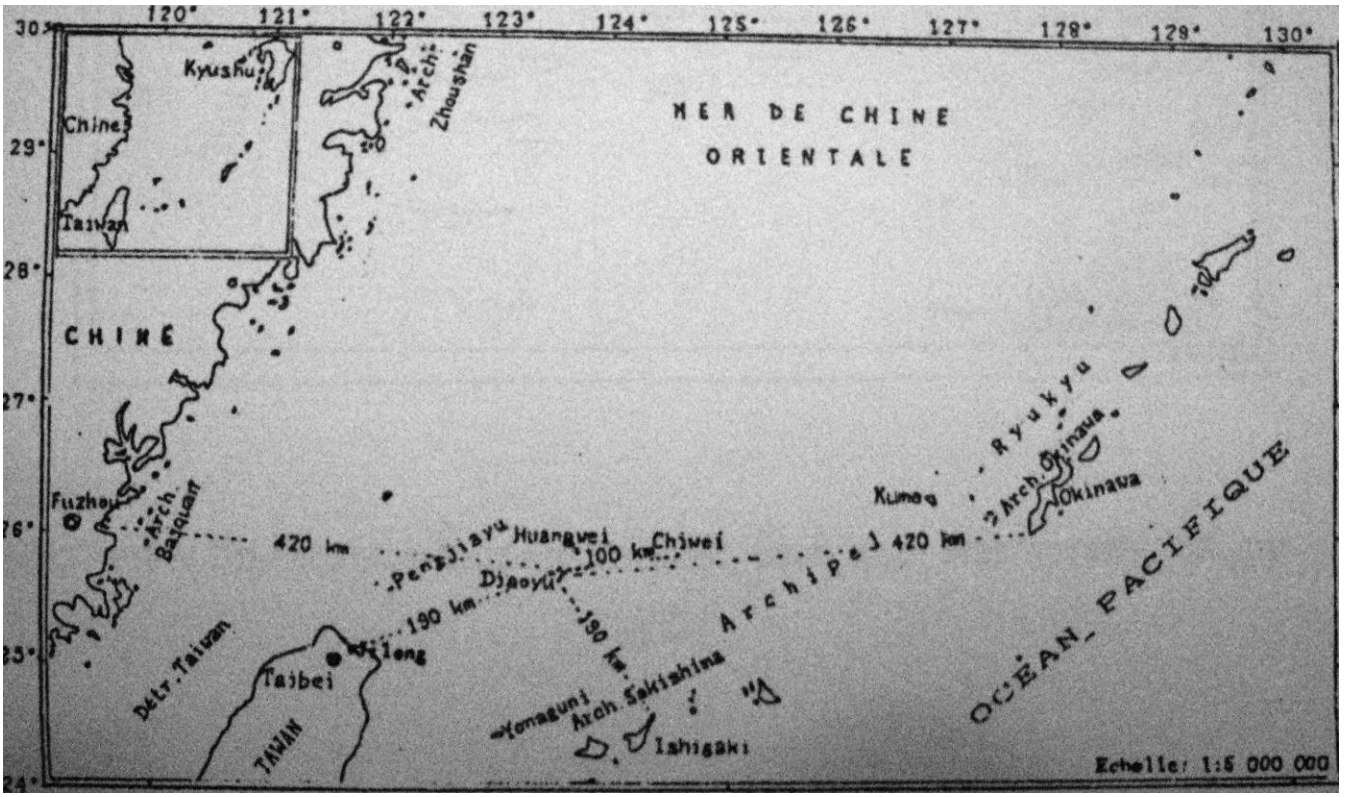
Tableau 4. L'effet de certaines îles dans la délimitation

Parties à la délimitation	**Iles**	**Superficie (km²)**	**population**	**effet**	
Royaume Uni/Norvège	Shetland	552	17 298	Plein effet	
Japon/Corée du sud	Tsushima	271	58 672	Plein effet	
Suède/URSS	Gotland	3 200	55 000	75%	
Italie/Tunisie	Pantelleria	83	9 267	Effet partiel	
Italie/Tunisie	Lampdusa	21	4 387	Effet partiel	
Italie/Tunisie	Linosa	5	336	Effet partiel	
Iran/Arabie	Farsi, Arabi	Pas d'info	inhabitées	Mer	conflit

[218] SMITH (R.W.) et THOMAS (B.L.), « Island disputes and the law of the sea : an examination of sovereignty and delimitation disputes », Durham : International Boundaries Research Unit, University of Durham, 1998, 27 p, p. 14.

Saoudite				territoriale	territorial
Erythrée/Yemen	Jabal al-Tay et Zubayr	Pas d'info	inhabitées	Mer territoriale	conflit territorial
Canada/Danemark	Hans	longueur moins d'un mile		Pas de zone maritime propre	conflit territorial
Chine/Japon	**Diaoyu/Senkaku**	**6.5**	**inhabitée**		**conflit territorial**

LEE (Wei-chin), «Troubles under Water: Sino-Japanese Conflict of sovereignty on the Continental Shelf in the East China Sea», in *Ocean Development and International Law*, vol. 18, 1987, p. 598.



Carte 11.Les îles Diaoyu/Senkaku

Source : ZHOU (Jian), Les frontières maritimes de la Chine, *op.cit.*, p. 202

§2. Le problème des spratleys et des paracels

A. Le problème de la souveraineté sur les îles

En mer de Chine méridionale, la Chine est confrontée à des conflits territoriaux avec le Vietnam, sur les Paracels, et avec les Philippines sur le *Scarborough Reef*. Le plus complexe de ces conflits est le conflit territorial multilatéral sur les Spratleys entre la Chine, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie et Brunei.

Les Paracels, situées au large du centre du Vietnam et de l'île de Hainan, comptent plus de quinze îles et environs trente îlots, rochers et bancs de sable répartis sur une surface de plus de 15 000 km². Tout comme les îles Diaoyu/Senkaku, les Paracels sont inhabitées et de dimension très réduite. Les Paracels sont sous le contrôle effectif de la Chine mais la souveraineté de cette dernière sur les îles est contestée par le Vietnam[219].

Les Spratleys, situées au sud des Paracels, en pleine mer de Chine méridionale, sont très étendues. Plus d'une centaine d'îles, îlots coralliens, bancs de sable et rochers, souvent éloignés les uns des autres, sont répartis sur une surface de 160 000 km² entre les 6° et 12° de latitude nord et les 111° et 118° de longitude est. Les Spratleys se trouvent à plus de 1 000 km de l'île de Hainan et à 1 700 km de Taïwan[220]. De nombreuses formations des Spratleys sont submergées à marée haute tandis que les îles demeurant émergées sont inhabitées et, pour la plupart, inhabitables. Elles font pourtant l'objet de revendications de la part de cinq États de la région. La Chine et le Vietnam revendiquent la totalité des îles ; les Philippines revendiquent la plupart de l'archipel à l'exception de quelques rochers dans le sud[221] ; la Malaisie a des revendications sur 11 îlots et rochers dans le sud[222] ; le Brunei, enfin, a des revendications sur quelques îles adjacentes[223]. Les ressources, surtout les ressources potentielles en hydrocarbures, sont l'objet essentiel des convoitises de ces États. On va commencer par examiner les revendications de chaque partie (a) et continuer en étudiant les règles du droit international applicables dans le cas présent (b).

---

[219] GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, *op.cit.*, pp. 130-133.
[220] Pour une description géographique détaillée, voir DEFENCE (E.), *Géostratégie de la mer de Chine méridionale*, l'harmattan, 1999, pp. 64-73.
[221] GAO (J.J.), *China and Inetrnational Law of the Sea op.cit.*, pp. 134-135.
[222], *Ibid.*, p. 135.
[223] *Ibid*.

a. les fondements des revendications des différentes parties

1. *L'acquisition d'un titre prenant son origine dans une occupation depuis des siècles*

La Chine et le Vietnam évoquent tous deux une connaissance et une occupation des archipels depuis des temps immémoriaux. Les deux États prétendent avoir un «titre historique » sur les îles. Leurs arguments juridiques sont complètement différents de ceux formulés par les trois autres parties au litige, ces derniers n'ayant proclamé leur revendication territoriale qu'après la Deuxième Guerre mondiale. On va donc d'abord étudier les aspects juridiques des revendications chinoises et vietnamiennes.

i. Les revendications de la Chine

Les revendications chinoises sur les deux groupes d'îles sont essentiellement fondées sur les arguments de la découverte et de l'occupation pacifique. Le gouvernement chinois considère que la Chine a découvert les Paracels et les Spratleys et qu'elle a été la première à utiliser ces îles et la première également à y exercer sa juridiction[224].

Selon les sources historiques, les Chinois naviguent en mer de Chine méridionale depuis des temps immémoriaux. Sous la dynastie des Han, la mer offrait déjà d'importantes routes maritimes aux navigateurs chinois. Yang Fu, de la dynastie des Han de l'Est (23-220), fait référence pour la première fois aux Spratleys dans son livre Yiwu Zhi (« Record of Rarities ») : «*Zhanghai qitou, shui qian er duo cishi* »(«*There are islets, sand cays, reefs and banks in the South China Sea, the water there is shallow and filled with magnetic rocks or stones* »)[225]. Le général Kang tai, l'un des navigateurs reconnus de l'époque des trois royaumes, a également mentionné les îles de Nansha. Dans le livre Funan Zhuan («Journey to and from Phnom »), il décrit les îles ainsi : «*In the South China Sea, there are coral islands and reefs; below these islands and reefs are rocks upon which the corals were formed.* »[226]

À partir de la dynastie des Tang, la navigation en mer de Chine méridionale devient plus fréquente et les connaissances sur ces îles s'accumulent. De nombreux écrits ont fait référence à ces îles sous le nom de Jiuruluo Islands, Shitang Changsha,

[224] The Issue of South China Sea, ministère des affaires étrangères de la République populaire de Chine, juin 2000, http://www.fas.org/news/china/2000/china-000600.htm, visité le 22 juin 2011
[225] *Ibid*. traduction anglaise par le ministère des Affaires étrangères
[226] *Ibid*. traduction anglaise par le ministère des Affaires étrangères

Qianli Shitang, Qianli Changsha, Wanli Shitang, et Wanli Changsha[227]. Dans le livre de Wu Jing Zong Yao, écrit en 1044, « *la Cour ordonne aux troupes royales de placer une garnison dans la région de Canton, et créer une branche de patrouille maritime.* » « *On navigue au vent de l'est vers le sud-ouest à partir de Tumen shan et on arrive à Jiuru luozhou le septième jour.* »[228]. Selon le texte, les patrouilles ont pour objectif de sécuriser les routes maritimes dont l'empire des Song dépend profondément pour son commerce extérieur.

Les termes «shitang » et «changsha » ont été employés au cours des dynasties suivantes pour désigner ces deux groupes d'îles. Des descriptions plus détaillées sont apparues dans un livre datant de la dynastie des Yuan, *Abridged records of Islands and Barbarians*, écrit en 1349[229]. C'est à partir de la même époque que la Chine a commencé à exercer sa juridiction sur les îles, en les incluant dans le territoire de l'empire mongol. « *The History of the Yuan Dynasty* » contient des récits sur les patrouilles et les activités d'inspection de la marine menées dans les îles Spratleys[230]. Durant la dynastie des Qing, le commandement à Canton assume la responsabilité d'assurer les patrouilles et l'inspection des îles, y compris les Paracels, les Zhongsha et les Spratleys[231]. Le gouvernement chinois évoque également le fait que les autorités de Canton ont effectué les travaux de sauvetage de navires étrangers naufragés près des Paracels et fourni de l'aide aux équipages[232]. De nombreuses cartes de la dynastie des Qing montrent que les îles appartiennent à la Chine[233].

Les pêcheurs chinois se sont mis à se livrer à des activités de pêche en mer de

---

[227] *Ibid*.

[228] Le ***Wujing Zongyao***, écrit en 1044, *op.cit.*

[229] Wang Dayuan, *Daoyi Zhilue*, 1349, éd., 1914, p. 93, voir aussi http://wenku.baidu.com/view/602883284b73f242336c5f50.html, visité le 21 septembre 2012 ; traduction anglaise par le ministère des Affaires étrangères *« The base of Wanli Shitang originates from Chaozhou. It is tortuous as a long snake lying in the sea. Its veins can all be traced. One such vein strentches to Java, one to Boni (or Burni, a kingdom which then existed in what is now Brunei in the vicinity of the Kalimantan) and Gulidimen (another kingdom on the Kalimantan), and one to the west side of the sea toward Kunlun (Con Son Islands, located outside the mouth of the mekong River some 200 nautical miles away from Saigon) in the distance. » Ibid.* traduction anglaise par le ministère des Affaires étrangères

[230] *Ibid*.

[231] Huang Ren, Guo Gengwu, *Quanzhou Fuzhi (l'histoire locale de ville de Quanzhou)*, vol. 56, pp. 43-44, 1870, Wutang, *Tongan Xianzhi (l'histoire locale de Tongan)*, éd. 1885, vol. 21, p. 72, voir aussi Han Zhenghua, *Woguo Nanhai Zhudao Shiliao Huibian (le recueil des documents historiques sur les archipels en mer de Chine méridionale*), la presse de Dongfang, 1988, 719 p, p. 67, pp 67-68

[232] *Memorial to the throne by the Governor of Guangdong and Guangxi*, le deuxième jour du onzième mois, 1756, conservé au musée du Palais Interdit, *Memorial to the throne by the Governor of Guangdong*, le douzième mois, 1762, conservé au musée du Palais Interdit, voir aussi Han Zhenghua, *Woguo Nanhai Zhudao Shiliao Huibian (le recueil des documents historiques sur les archipels en mer de Chine méridionale*), pp. 68-70

[233] A Map of Administrative Divisions of the Whole China of the 1724 Map of Provinces of the Qing Dynasty, A Map of Administrative Divisions of the Whole China of the 1755 Map of Provinces of the Imperial Qing Dynasty, the 1767 Map of Unified China of the Great Qing for Ten Thousand Years, the 1810 Topographical Map of Unified China of the Great Qing for Ten Thousand Years and the 1817 Map of Unified China of the Great Qing for Ten Thousand Years. *Ibid*.

Chine méridionale à partir de la dynastie des Ming. Les Spratleys servaient à l'époque d'abri important pour les pêcheurs saisonniers de l'île de Hainan et de la péninsule de Leizhou[234]. Depuis le 19e siècle, il y a une présence constante de la Chine sur ces îles. Les stèles funéraires et les outils quotidiens qui y ont été trouvés datent des années 1862-1875. Les activités des pêcheurs ont été non seulement enregistrées dans des documents chinois mais aussi dans des documents en langues étrangères[235].

En 1876, le premier acte de souveraineté a été effectué au moment où l'ambassadeur de Chine au Royaume-Uni écrit dans *Shixi Jicheng* (« Mémoire de la mission en occident ») que les Paracels et les Spratleys font partie du territoire de l'empire des Qing[236]. En 1883, le gouvernement Qing a protesté contre les activités de recherche menées par un navire allemand près des Paracels et des Spratleys[237]. Le traité signé entre la France et la Chine en 1887 attribue toutes les îles à l'est du 108° 43' est de Greenwich à la Chine. Si cette ligne était adoptée, l'ensemble des Spratleys et des Paracels appartiendrait à la Chine. Cependant, il est peu probable que la Chine et le Vietnam se mettent d'accord pour appliquer ce traité pour les Spratleys. Comme on l'a vu dans la partie précédente, les deux États ont rejeté le traité de 1887 sur la délimitation maritime dans le golfe de Tonkin. À partir du XXe siècle, l'administration du gouvernement chinois sur ces îles s'est exercée plus fréquemment. En 1909, la Chine a envoyé une expédition pour mener des recherches autour des Paracels[238]. Entre 1916 et 1932, le gouvernement de Canton a donné la permission à des compagnies privées d'exploiter les ressources de guano aux Paracels[239].

Au début des années 1930, la France a émis des revendications territoriales formelles sur certaines des plus grandes îles des Spratleys. Elle y a exercé un contrôle

---

[234] *Ibid*.

[235] M. Okura Unosuke, du Japon, a décrit ce qu'il a vu pendant son expédition sur l'île Beizi en 1918 dans son livre *Stormy Islands* : « *he saw three people from Haikou of Wenchang County when the expedition team he organized arrived in Beizi Island* ». Dans *A Survey of the New South Islands*, publié au Japon, il a également décrit en détail la vie des pêcheurs chinois sur les îles : « *fishermen planted sweet potato on Zhongye Island and that fishermen from the Republic of* China resided on the islands and grew coconuts, papaya, sweet potato and vegetables there. » *Ibid*.

[236] HALLER-TROST, « International Law and History of the Claims to the Spratleys Islands », South China Sea Conference, American Enterprise Institute, sept. 7-9, 1994, p. 11; Chi-Kin Lo, *China's Policy towards Territorial Disputes: the Case of the South China Sea Islands, 1989*; voir aussi VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG,*Sharing Resources of the South China Sea*, *op.cit*., p. 21, Han Zhenghua, *Woguo Nanhai Zhudao Shiliao Huibian (le recueil des documents historiques sur les archipels en mer de Chine méridionale*), p. 126

[237] Chen Tianxi, *Xisha Dao Dongsha Dao Cheng'an Huibian*, (Recueil des documents historiques sur les archipels Paracels et Pratas), Shangwu Yinshu Guan, 1928, Van Dyke, Bennett, "Islands and Delimitation of Ocean Space in South China Sea", *Ocean Yearbook*, 1993, p. 62

[238] Chen Tianxi, *Xisha Dao Dongsha Dao Cheng'an Huibian*, (Recueil des documents historiques sur les archipels Paracels et Pratas), Shangwu Yinshu Guan, 1928, pp. 9-12

[239] *Ibid*. pp.25-26, Lu Dongya, « Xisha Qun Dao Yingyou zhi Renshi » (Une présentation générale des Paracels), *Waijiao Pinglun (Diplomatic Review)*, vol. 2, No. 10, 1933

effectif d'une certaine manière[240]. Le gouvernement chinois de l'époque a aussitôt émis une protestation contre cette occupation française des îles[241]. Il a ensuite revendiqué à plusieurs reprises sa souveraineté sur les Paracels[242]. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, les forces japonaises ont envahi la région et y ont exercé une présence physique. À l'issue de la guerre, le traité de San Francisco, signé en 1951, a prévu que le Japon devait renoncer à tous ses droits, titres et revendications sur les Spratleys. Cependant, le traité ne mentionne pas à qui reviennent ces droits. Ni Beijing ni Taipei n'ont participé aux négociations du traité de San Francisco. C'est un défaut inhérent du traité et également la source de divers conflits territoriaux actuels en Asie de l'Est. La Chine a toutefois cité le traité de 1951 pour soutenir ses revendications territoriales sur ces archipels. En 1946, le gouvernement chinois a envoyé des commissaires spéciaux pour récupérer formellement les Paracels et les Spratleys et y a établi des poteaux frontières[243].

En réalité, les revendications territoriales de la Chine n'ont pas été contestées dans les décennies qui ont suivi. La conférence de l'OIAC sur l'aviation dans la région du Pacifique, qui s'est tenue en 1955, a adopté la résolution N°24 qui demande aux autorités taïwanaises (représentant légitime de la Chine à l'époque) de prendre des mesures afin de renforcer l'observation météorologique sur les îles de Nansha. Aucun État présent n'a exprimé de protestation ou de réserve[244]. À l'époque, de nombreuses cartes publiées dans le monde entier ont repris la carte chinoise qui englobe les archipels dans le territoire chinois[245].

Pour l'instant, la Chine occupe l'ensemble des Paracels. Quant aux Spratleys, la Chine occupe actuellement Fiery Cross Reef, Cuarteron Reef (Huayang Jiao), Gaven Reef (Nanxun Jiao), Duolu Jiao et Johnson Reef (Chigua Jiao), Subi Reef (Zhubi Jiao), Kennan Reef (Dongmen Jiao), Loaita Cay, North Danger Reef (Shuangzi Jiao) et Whitson Reef (Niue Jiao)[246].

---

[240] HALLER-TROST, «International Law and History of the Claims to the Spratleys Islands »,South China Sea Conference, American Enterprise Institute, sept. 7-9, 1994, p. 13; voir aussi VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 21

[241] Lu Dongya, «Xisha Qun Dao Yingyou zhi Renshi »(Une présentation générale des Paracels), *Waijiao Pinglun (Diplomatic Review)*, vol.2, No. 10, 1933, pp. 70-71

[242] Yue Hua Ribao (Yuehua Daily), Guangzhou, le 21 janvier 1947

[243] The Issue of South China Sea, ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, juin 2000

[244] The Issue of South China Sea, ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, juin 2000

[245] The Issue of South China Sea, ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, juin 2000

[246] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 24, appendix 1, pp. 225-235

En ce qui concerne l'effet des données historiques, les spécialistes chinois soutiennent qu'elles ont établi le titre historique de la Chine sur ces îles, alors que les commentateurs étrangers arrivent souvent à la conclusion que ces documents ne sont pas assez conclusifs pour prouver une occupation effective de la part de la Chine.

Les difficultés existantes pour établir le titre chinois sur les archipels

«*Ancient Records are sparse, incomplete and do not provide compelling evidence of routine occupation, effective administration or assertion of sovereign control. The claim that the islands were exclusively Chinese is further weakened by an official Chinese government report published in 1920 that shows the southernmost delimitation of Chinese territory as Xisha Islands and makes no mention of Nansha Islands.* »[247]

Le gouvernement chinois n'hésite pas à citer les documents historiques même les moins pertinents pour établir sa souveraineté sur les archipels. Il présente des documents qui datent du début de notre ère pour prouver l'origine de son titre. Cependant, avant la dynastie des Yuan, les écrits des navigateurs à propos des îles, même si leur précision peut être éventuellement soulignée, étaient essentiellement descriptifs. La plupart des écrits les plus anciens n'étaient rien d'autre qu'une présentation des caractéristiques géographiques des îles. Il semble qu'avant la dynastie des Yuan, la cour impériale chinoise n'ait pas eu beaucoup d'intérêt à intégrer les groupes d'îles dans le territoire de son empire.

Une autre difficulté que le gouvernement chinois rencontre concerne la fiabilité et la précision des documents historiques. La question de savoir si les documents présentés sont suffisamment fiables pour établir un titre valable est un problème incontournable si l'affaire était portée devant un tribunal international. En tant que juristes, on n'est pas bien placés pour examiner l'authenticité et la précision d'un récit historique, mais on peut toutefois identifier, en gros, les problèmes principaux qui se posent dans le cas présent.

Parmi les documents historiques chinois précités, le texte original de certains livres anciens ayant été perdu, on ne peut en trouver la trace que dans les recueils d'ouvrages des époques suivantes. Même certains documents beaucoup plus récents, pour des raisons diverses, ne sont retranscrits que dans les écrits des contemporains.

[247] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea*, *op.cit.*, p. 24

Cette preuve indirecte, dont la fiabilité reste réduite, pourrait être nuisible à la crédibilité des revendications chinoises.

Une autre difficulté réside dans le fait que la grande majorité des documents historiques ne concernent que les Paracels, alors que les historiens, chinois et étrangers, ont l'habitude d'analyser le cas des Spratleys en même temps que celui des Paracels. En réalité, les documents historiques précités ne portent que sur les Paracels. Il n'y a eu, en fait, que très peu de traces de l'exercice de l'administration sur les Spratleys jusqu'aux années 1930. Les preuves historiques fournies par le gouvernement vietnamien posent exactement le même problème, comme on va le voir dans les paragraphes suivants.

Ainsi que l'avancent certains juristes occidentaux, les revendications chinoises peuvent être affaiblies par certains récits datant des années 1920. Par exemple, d'après une note du Gouvernement général de l'Indochine, « *les Mandarins protestèrent, prétendant que les Iles Paracels étaient des îles abandonnées, qui n'appartenaient pas plus à la Chine qu'à l'Annam.* »[248]. Pour établir le titre chinois, c'est un problème incontournable si l'affaire est portée devant un juge international.

Finalement, on trouve que certains documents historiques chinois qui auraient plus de valeur juridique en droit international n'ont jamais été cités dans les études des juristes étrangers sur la question. Par exemple, les *Memorials to the throne by the Governor of Guangdong and Guangxi,* qui datent de 1756 et 1762, fournissent une preuve directe de l'exercice de l'administration chinoise sur les Paracels. Ces messages des gouverneurs locaux adressés à l'empereur Qian long décrivent en détail les activités de sauvetage des navires naufragés près des Paracels par les autorités de Canton. Ces documents sont actuellement conservés au Musée du Palais Interdit. Donc, *a priori,* leur authenticité peut être assurée.

Un autre problème auquel on fait face est l'interprétation différente qu'il peut y avoir d'un même acte. Par exemple, est-ce que les patrouilles opérées par le gouvernement chinois dans les Paracels peuvent être qualifiées d'exercice de la souveraineté? Alors que les juristes chinois donnent une réponse affirmative, les juristes occidentaux posent des questions sur la valeur des activités de ce genre. Il faut chercher les vraies intentions du gouvernement derrière ses actes.

[248] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys*, Editions L'Harmattan, 1996, 306 p., p. 94

ii. Les revendications de Taïwan

Les revendications taïwanaises ressemblent à celles de la République populaire de Chine. Taipei poursuit les revendications de la « République de Chine », qui a publié la fameuse carte de 1947, et fonde également sa demande sur un titre historique. Le ministère des Affaires étrangères a proclamé en 1991 que les îles de Pratas (Dongsha), les Paracels (Xisha), les Spratleys (Nansha) et les Macclesfield (Zhongsha) font partie intégrale de la République de Chine. Comme Taïwan est elle-même une partie intégrale de la Chine, Beijing ne s'est pas opposé à ces revendications.

Ce qui mérite aussi l'attention, c'est que la position taïwanaise n'est pas toujours la même à l'égard de la question de la mer de Chine méridionale. On assiste à des changements subtils de temps en temps, changements souvent liés aux fluctuations des relations à travers le détroit. Quand les relations avec Beijing s'améliorent, les autorités taïwanaises auront tendance à affirmer leurs revendications contre les revendications concurrentes des États de l'Asie du Sud-Est. Naturellement, on voit plus de possibilités de coopération à travers le détroit sur ce point.

En réalité, ce genre de coopération entre les deux « frères » n'est pas complètement surprenant. En 1988, quand la marine de l'Armée de libération des peuples était en guerre contre les forces vietnamiennes, la première s'est approvisionnée en eau douce auprès des forces stationnées sur l'île d'Itu Aba[249]. À l'époque, Cheng Wei-yuan, ministre de la Défense de la « République de Chine », a indiqué qu'en cas de besoin, les forces taïwanaises seraient prêtes à aider la marine chinoise à défendre les Spratleys contre une partie tierce. Il a également ajouté avec beaucoup de prudence que la capacité de la marine chinoise était largement suffisante pour battre la marine vietnamienne[250].

Les autorités taïwanaises ont déclaré que le gouvernement taïwanais proclamerait ses propres revendications territoriales sur les îles Diaoyu/Senkaku indépendamment face au Japon[251]. Néanmoins, il semble que Taipei n'ait pas l'intention de prendre des mesures similaires à l'égard des Spratleys. Il faut dire qu'il existe des possibilités que Taipei coordonne sa politique à propos des conflits territoriaux en mer de Chine méridionale avec celle de Beijing. Avec la normalisation des relations à travers le

[249] Kristen Nordhaug, «Taïwan and the South China Sea Conflict: the 'China connection' revisited», texte disponible community.middlebury.edu/~scs/docs/Nordhaug.pdf, visité le 23 septembre 2012, p. 48

[250] Shim Jae Hoon, «Blood thicker than politics», *Far Eastern Economic Review* 5 May, 1988, p. 26.

[251] «Lee dodges Tiayutai controversy», *China News*, 13 Sept., 1996 ; Virginia Sheng, «ROC protests Japanese actions in disputed islet group», *Free China Journal*, 13 Sept., 1996.

détroit, il y aura encore plus de chance pour la mise en place d'une coopération entre les deux « frères » en mer de Chine méridionale face à d'autres États.

iii. Les revendications du Vietnam

Les revendications du Vietnam sont également basées sur un titre historique. Selon le gouvernement vietnamien, des peuples vietnamiens ont occupé, utilisé et contrôlé de manière effective des îles de Hoang-Sa et de Truong-Sa pendant des siècles[252]. D'après les récits historiques du Vietnam, il ressort que, de la même manière que dans la littérature chinoise, les archipels sont mentionnés depuis des temps très anciens[253]. Des cartes datant de la fin du XVe siècle (Empereur Lê-Thanh-Tong, 1460-1497), sur lesquelles apparaissent les Paracels, sont reproduites par une publication de Hong Duc Ban Do (Institut de recherches historiques de Saigon, 1962)[254]. À partir de 1630, sous le règne de Nguyen Phuc-Nguyen (1613-1635), ces archipels ont été pris en charge par les seigneurs N'Guyen.[255] Une autre preuve importante de la souveraineté vietnamienne apparaît dans le livre Phu bien tap luc (Mélanges sur le Gouvernement des Marches) de Le Qui Don, datant de 1776. D'après la description de cet ouvrage, il existait à l'époque une exploitation bien organisée par les Seigneurs de l'Annam et des compagnies maritimes de nature gouvernementale avaient été établies[256]. Les empereurs suivants poursuivirent l'organisation des compagnies maritimes destinées à l'exploration maritime et à l'exploitation économique des archipels[257]. De multiple cartes, atlas et ouvrages de géographes vietnamiens entre les XVIIIe et XIXe siècles désignent les archipels comme faisant partie du Vietnam, notamment : le Giap Bgo Binh Nam Do de 1774, le Dai Nam Nhat Thong Toan Do de 1838 et le Dai Nam Nhat Thong Chi de 1882[258]. Il semble que l'occupation vietnamienne à l'époque ait été confirmée par d'autres États. Les marchands hollandais ont raconté qu'ils avaient reçu l'aide des Vietnamiens quand leur navire s'était échoué autour de l'archipel de Paracels[259]. Les actes

---

[252] The HoangSa et Truong Sa Archipelagoes (Paracel and Spratleys)II, Vietnam Courier, Hanoi, 1985; voir aussi Socialist republic of Vietnam, Ministry of Foreign Affairs, The Hoang Sa and Truong Sa Archipelagoes and International Law, Hanoi, 1988; voir aussi VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of South China Sea, op.cit.*, p. 30

[253] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys*, Editions L'Harmattan, 1996, 306 p., p. 64

[254] *Ibid.*, pp. 64-65

[255] www.baobinhdinh.com.vn/land-people/2010/7/94762/, visit éle 22 juin 2011

[256] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 65

[257] *Ibid.*, p. 67

[258] *Ibid.*, p. 66

[259] Vietnam Courier, *op.cit.*; pp. 73-78, p. 117

administratifs de l'époque coloniale se réfèrent à l'appartenance historique de ces archipels à la nation vietnamienne. Selon l'exposé des motifs de l'ordonnance n°10 du 29e jour du 3e mois de la 13e année du règne Bao-Dai (1938), l'archipel de Hoang-Sa, relevant précédemment des provinces de Nam-Nghia (Quang-Nam et Quang-Nghia), a fait partie de la province de Thua-Thien.[260]

Les difficultés existant pour établir la souveraineté vietnamienne sur les deux groupes d'îles

Néanmoins, les preuves historiques fournies sont loin d'être assez convaincantes pour établir la souveraineté vietnamienne sur les deux archipels. Selon certains observateurs, «*the Vietnamese Classical texts have not provided clear proof of Vietnamese knowledge of the Spratleys Islands, let alone claims.* »[261]

Les documents fournis par le gouvernement vietnamien posent le même problème que ceux présentés par le gouvernement chinois. La plupart des récits historiques ne concernent pas les Spratleys et l'authenticité et la précision des récits restent à déterminer. En ce qui concerne le premier point, même Mme Chemillier-Gendreau semble admettre que les preuves présentées seraient insuffisantes pour établir un titre vietnamien valable sur les Spratleys. Toutefois, elle a fourni deux arguments pour soutenir que «la gestion des Spratleys en même temps que les Paracels par les Seigneurs Nguyen à partir du XVIIe siècle est une hypothèse plausible »[262].

Premièrement, d'après elle, les annales annamites montrent qu'il y a eu plusieurs compagnies desservant des destinations géographiques distinctes[263]. L'une des compagnies créées au XIXe siècle fut appelée Bac Hai, du nom qui était alors donné aux îles Spratleys par les Annamites aussi bien que par les Chinois[264]. Cette preuve indirecte risque d'être insuffisante pour établir la souveraineté du Vietnam sur l'ensemble des Spratleys.

Le deuxième argument est étroitement lié à l'imprécision des documents historiques précités du Vietnam. «Les géographies du Vietnam du XIXe siècle font état de 130 élévations, c'est-à-dire, les éléments de terre émergée. Or, le chiffre de Do

[260] Ministry of foreign Affairs of Socialist Republic of Vietnam, «The Hoang Sa (Paracel) and Truong Sa (Spratleys) Archipelagoes and International Law », 1988, http://www.presscenter.org.vn/en//images/42905-bngvietnam88.pdf, visit éle 12 septembre 2012, p. 7

[261] Ninglu, *the Spratleys Archipelago; the Origins of the Claims and Possible Solutions*, international center, Washington D.C. 1993, p. 50, voir aussi VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing resources of the South China Sea*, p. 32

[262] CHEMILLIER-GENDREAU (M.), *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 66

[263] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 71

[264] *Ibid.*

(îles) ne peut correspondre ni à l'un ni à l'autre des deux archipels si on les considère isolément. En revanche, il correspond assez exactement à la totalité. »[265] Mme Chemillier Gendreau en arrive à la conclusion que la juridiction annamite doit s'étendre également aux Spratleys[266]. Le chiffre de 130 îles, sur lesquelles le gouvernement vietnamien aurait exercé son administration, s'appuie surtout sur le livre de Phu bien tap luc, qui est écrit en chinois ancien. Une lecture attentive du texte original permet une interprétation complètement différente. Le mot employé dans le texte original est « ling » dont le sens est plutôt « montagne » qu'« île »[267]. Dans ce contexte précis, le terme indique plutôt une île qui s'élève très haut au-dessus de la mer qu'une simple élévation, comme le disaient les géographes vietnamiens. Dans ce sens, les élévations à peine émergées ou celles dont seulement une partie est émergée, doivent être exclues. Les deux archipels, composés largement de récifs, ne comptent même pas la moitié des 130 « ling » évoquées dans le texte.

Mme Chemillier-Gendreau, dans son ouvrage *« La souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys »*, prend la position selon laquelle l'empire Annamite exerçait effectivement sa souveraineté sur les deux archipels par l'établissement des compagnies étatiques engagées dans la collecte des marchandises en provenance des épaves et la récolte des fruits de mer près des archipels. Ces activités, si elles sont prouvées, peuvent apporter une preuve de l'exercice de l'administration sur ces îles isolées. Cependant, il existe toujours des controverses en ce qui concerne les preuves citées par Mme Chemillier-Gendreau. Dans Phu bien tap luc, qu'elle cite à plusieurs reprises, les archipels sont décrits comme étant « *situés à trois jours et trois nuits de navigation* » de la côte vietnamienne[268]. Selon les études des historiens, en tenant compte de la capacité du type des navires vietnamiens mentionnés par le même livre, lesdits archipels ne correspondent ni aux Paracels, ni aux Spratleys.

Historiquement, les archipels Hoang Sa et Trung Sa pourraient être les noms d'autres îles que ceux des Paracels et Spratleys. En revanche, la description de Le Qui Don est bien conforme à la situation géographique de l'archipel de Culao Cham qui est plus proche de la côte vietnamienne.

En réalité, cette situation est assez facile à comprendre. Les preuves historiques des deux États pour confirmer l'exercice de leur administration sur les îles sont

[265] *Ibid.*
[266] *Ibid.*
[267] *Wo guo nan hai zhu dao shiliao Huibian*, p. 17
[268] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *La souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 65

souvent faibles en raison de la situation isolée des archipels et des conditions défavorables qu'ils présentent pour l'habitation humaine. Pendant des siècles, il n'y a jamais eu d'occupation physique des îles, qui ne sont que des bancs de sable et des rochers déserts (par ailleurs inhabitables à cause du manque d'eau potable) fouettés par le vent et les tempêtes, ignorés du reste du monde sauf des pêcheurs et des marins, qui redoutaient leur approche par jour de mauvais temps. En l'absence d'occupation physique, il est souvent difficile de décider si un titre y a été effectivement établi.

De plus, les revendications vietnamiennes pourraient être affaiblies par les hésitations de la France à propos de l'appartenance des îles. En 1884, le Vietnam est devenu un protectorat de la France et cette dernière a ensuite affirmé son contrôle sur les archipels[269]. Selon Mme Chemillier-Gendreau, pendant la première période de la colonisation française, le gouvernement français fait montre d'une grande hésitation à l'égard des archipels. Cela montre probablement le manque d'intérêt que présentent ces îles minuscules. Au cours des années suivantes, il y a eu une incertitude concernant les intentions réelles de la France[270]. La correspondance diplomatique jusqu'à la fin des années 1920 montre l'indétermination française vis-à-vis des archipels, surtout de celui des Paracels, puisque celui des Spratleys était rarement mentionnédans ces documents[271]. Néanmoins, on a assisté à un changement d'attitude de la France à l'égard de ces îles à partir de la fin des années 1920[272]. Concernant les Paracels, le gouvernement français prend la position selon laquelle *« l'Annam possède cependant sur ce groupe d'îles inhabitées des droits historiques moins discutables que ceux auxquels la Chine nationaliste pourrait prétendre »*[273]. Quant aux Spratleys, le gouvernement français choisit de fonder son titre sur la découverte et l'occupation d'une terra *nullius*.

La France déclare l'annexion des îles au territoire français en 1933[274]. Cependant, comme on l'a évoqué, le gouvernement chinois a fortement protesté à l'époque contre l'intrusion de la France. Mais cela n'a pas empêché l'occupation française de neuf îles de 1933 à 1939, année où le Japon a envahi les îles et pris contrôle sur ces

[269] J. Van Dyke, D.L. Bennette, "Islands and Delimitation of Ocean Space in the South China Sea", *Ocean Yearbook*, p. 70
[270] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 99-100
[271] *Ibid.*
[272] CHEMILLIER-GENDREAU (M.) *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 102
[273] *Ibid.*, p. 103
[274] Ning lu, *the Spratleys Archipelago; the Origins of the Claims and Possible Solutions*, international center, Washington D.C. 1993, p. 31

dernières[275].

Le Vietnam a continué à revendiquer les deux archipels après la Deuxième Guerre mondiale. À la conférence de paix tenue à San Francisco en 1951, à laquelle participait la Chine nationaliste, la déclaration solennelle du chef du gouvernement vietnamien affirmant que ces archipels faisaient partie intégrante du territoire national du Vietnam n'a soulevé aucune protestation ni même une remarque. La République populaire de Chine, quant à elle, était absente de cette conférence[276].

La position du Vietnam a été ensuite fragilisée par la reconnaissance officielle du premier ministre Pham Van Dong de la souveraineté chinoise sur les archipels en 1958. En fait, deux ans plus tôt, le vice ministre des Affaires étrangères de l'époque Ung Van Khiew avait reconnu que : «According to the Vietnamese Data, the Xisha (Paracels) and Nansha Islands are historically part of Chinese territory. » En 1958, à la suite de la déclaration chinoise sur la mer territoriale, le premier ministre Pham Van Dong a envoyé une lettre formelle au premier ministre Zhou, en disant : «*the Government of the Democratic Republic of Vietnam recognizes and supports the declaration of the Government of People's Republic of China on China's territorial sea made on september the fourth 1958.* » «*...the Government of the Democratic Republic of Vietnam respects this decision* »[277]. Selon le régime de Saigon, cette position du Vietnam communiste devrait être tenue pour nulle et invalide en droit international. Cependant, le Vietnam du Sud a perdu la guerre et a disparu en 1975.

En dépit du fait que le gouvernement vietnamien a affirmé que ce geste était une tentative d'obtenir le soutien d'un allié puissant pendant un temps difficile, on peut se demander si cela n'affecte pas les droits potentiels du Vietnam sur les îles. Selon certains observateurs chinois, le changement d'attitude à 180 degrés du gouvernement vietnamien est le résultat de son égoïsme national et de son ambition expansionniste à la suite de la réunification du Vietnam en 1975.

Actuellement, le Vietnam occupe environs 22 îles et récifs des Spratleys. Selon certaines sources, neufs demeurent au-dessus de la mer à marée haute, y compris Spratleys Island (Truong Sa), West London Reef, Sin Cowe Island, Pearson Reef,

[275] CORDNER (L.G.), "The Spratleys Island Disputes and the Law of the Sea", *Ocean Development and International Law*, vol. 25, 1994, p. 65

[276] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea*, *op.cit.*, p. 30

[277] Ninglu, *the Spratleys Archipelago : the Origins of the Claims and Possible Solutions*, *op.cit.*, p. 5, voir aussi Ministry of Foreign Affairs, China's Sovereignty over the Xisha and Nansha Islands, Peking Review, le 18 février 1980

Amboyna Cay, Sand Cay, Nanyit Island, Barque Canada Reef et Southwest Cay[278].

En vertu des décisions administratives en vigueur, l'archipel de Hoang-Sa relève de l'administration provinciale de Quang-Nam[279] tandis que l'archipel de Truong-Sa se rattache à la province de Phuoc-Tuy[280].

2. *Les revendications émises après la Deuxième Guerre mondiale sur les Spratleys*

Les Philippines, la Malaisie et Brunei n'ont émis leurs revendications respectives qu'après la Deuxième Guerre mondiale et ces revendications, qui ne concernent qu'une partie des Spratleys, ne sont pas fondées sur une occupation historique mais sur l'occupation d'une *terra nullius* ou d'un territoire abandonné.

i. Les revendications des Philippines

Les Philippines revendiquent une partie des îles de Spratleys, et plus précisément le groupe d'îles qu'ils appellent « Kalaya'an ». Les revendications du gouvernement des Philippines sont beaucoup plus récentes que celle de la Chine et du Vietnam[281].

En analysant les revendications des Philippines, on observe qu'elles sont fondées sur deux modes d'acquisition du territoire[282].

D'abord, le gouvernement philippin a basé ses revendications territoriales sur le fait que le groupe de «Kalaya'an » est proche de l'archipel philippin et que le plateau continental du premier constitue une partie du prolongement naturel du plateau continental des Philippines. De plus, ce groupe d'îles est essentiel pour la sécurité nationale des Philippines. Critiquées par l'internationaliste Thaï, M. Kittichaisaree comme comptant parmi les revendications territoriales les plus faibles[283], les revendications philippines ne sont pas bien fondées du point de vue juridique. En droit international, il n'existe pas de règle qui reconnaisse à un État la souveraineté sur des îles à cause de la proximité de ces dernières par rapport au premier. De plus, le statut du fond marin n'affecte pas le statut des îles qui se trouvent au-dessus.

Nous avons eu le plaisir de discuter avec M. Raul Pangalangan de ce problème

[278] VALENCIA VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 24, appendix 1, pp. 225-235
[279] Décret n°174-NV du 13/07/1961 et arrêté n°709-BNV/HCDP/26 du 21/10/1969
[280] Décret n°143-NV du 22/10/1956
[281] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 33-35
[282] *Ibid*.
[283] K. Kittichaisaree, *the Law of the Sea and Maritime Boundary Delimitation in South-East Asia*, Oxford, 1987, p. 142

au moment de la session de 2008 de l'académie de la Haye. En parlant des revendications philippines, M. Pangalangan a été obligé d'admettre que son gouvernement avait mal compris le droit international et que ses revendications étaient impossibles à défendre au niveau international. En tant que conseiller auprès du gouvernement philippin, il a suggéré que ce dernier reformule ses revendications en s'appuyant sur des arguments plus solides en droit international. Néanmoins, le problème est de savoir si les revendications du gouvernement philippin peuvent être considérées comme de bonne foi si celui-ci abandonne simplement son ancienne position et en adopte une alternative.

Un autre argument invoqué par le gouvernement philippin est basé sur la découverte et l'occupation pacifique. Selon Manille, le « Kalaya'an » était res nullius jusqu'aux années 1930, époque à laquelle la France et le Japon ont acquis la souveraineté sur les îles. Quand le Japon renonce à sa souveraineté sur les îles en 1951, les droits sur ces dernières sont abandonnés sans bénéficiaire particulier, elles seraient donc redevenues disponibles à l'annexion en tant que terra nullius. Le Philippin Tomas Cloma proclame la fondation d'un nouvel État de la fédération philippine, Kalayaan (État de la liberté) le 15 mai 1956[284]. Cloma se nomme lui-même Président du Conseil suprême de l'État de Kalayaan[285]. Cet acte, qui n'est pas soutenu par les Philippines, ne sera pas considéré comme un acte d'État. Taïwan, la Chine, le Sud Việt Nam, la France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas protestent (les Pays-Bas considérant les Spratleys comme une partie de l'Indonésie). Taïwan expédie une flotte pour libérer les îles et établit une base sur Itu Aba, qui existe encore à ce jour[286].

Cloma cède le groupe d'îles au gouvernement philippin en 1974. Ce dernier, affirmant ses revendications territoriales sur le groupe de « Kalaya'an », adopte le décret présidentiel N°1599, selon lequel : « (Kalaya'an Islands) does not belong to any State or nation but by reason of its proximity, ...vital security…history, indispensable need and effective and occupation and control, established in accordance with international law, must now be deemed belong and subject to the *sovereignty of Philippines.* »[287]

Le problème avec l'argumentation du gouvernement philippin tient au fait que

[284] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 34
[285] VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 34
[286] Kivimäki, Timo (2002), *War Or Peace in the South China Sea?*, Nordic Institute of Asian Studies, p. 13
[287] Presidential Decree N°1599, VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG,*Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 34

l'occupation philippine de cette *res nullius* s'est accompagnée de vives protestations de la part d'autres États. En fait, la position philippine selon laquelle les archipels ont été abandonnés est difficile à soutenir si l'on prend en considération les revendications de la Chine et du Vietnam. La Chine nationaliste a publié en 1947 sa fameuse carte qui englobe presque toute la mer de Chine méridionale.

Actuellement, les Philippines occupent environs onze îlots et récifs des Spratleys, y compris Nansha Island (Lawak), Flat Island (Patag), West York Island (Likas), Northeast Cay (Parola), Thitu Island (Pagasa), Lankiam Cay (Panata), Loaita Island (Kota), Commodore Reef, Marie Louise Bank, Seahorse Bank et Jackson Atoll.[288]

ii. Les revendications de la Malaisie

La Malaisie revendique douze îlots et récifs dont six sont sous son contrôle. Ses revendications sont également basées sur deux arguments juridiques. D'abord, la Malaisie invoque le fait que le fond marin des îlots et des récifs constitue une partie du plateau continental du territoire malais. Ensuite, elle maintient qu'elle a découvert et occupé de manière effective ces îles et récifs[289].

À propos du premier argument, il n'existe pas de règle en droit international qui octroie la souveraineté sur des îles à l'État qui possède le plateau continental situé au-dessous de ces îles. En droit international, la logique est plutôt inverse. Le statut du fond marin n'affecte pas le statut des îles qui se trouvent au-dessus. En revanche, l'État a le droit d'étendre sa juridiction aux fonds marins autour des îles qu'il possède.

En 1979, le gouvernement malais a publié une carte des eaux territoriales et du plateau continental malais. Par ce geste, le gouvernement malais a non seulement défini les limites extérieures de la Malaisie mais aussi formalisé ses revendications sur les îlots et récifs qui se situent à l'intérieur de ces limites[290].

Il semble que le gouvernement de la Malaisie a réalisé les faiblesses de ses revendications basées sur le premier argument et qu'il s'est mis à mettre davantage l'accent sur l'acquisition de ces îlots et récifs par la découverte et l'occupation effective. Cependant, on peut toujours se demander si ses revendications pourraient

[288] Valencia Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit*., p. 36

[289] Valencia Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit*., p. 24, appendix 1, pp. 225-235

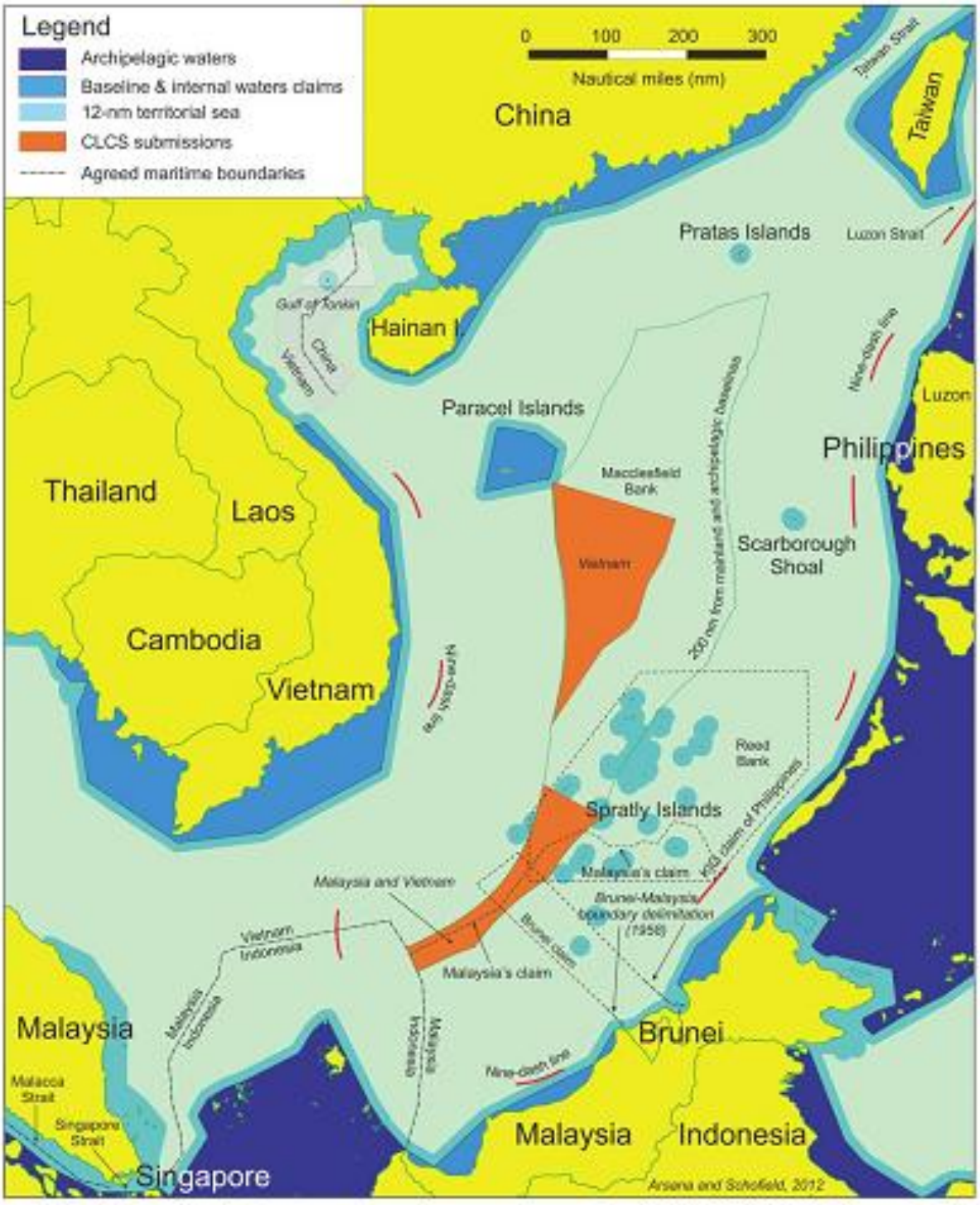
[290] Victor Prescott, Sharpening the Geographical and Legal Focus on the Potential Regional Conflict in the Spratleys Islands, Workshop on the Spratleys Islands, A Potential Regional Conflict, Institute of Southeast Asian Studies, ISFAs, Singapore, December 8-9, 1993, voir aussi CORDNER (L. G.), *the Spratleys Islands Dispute and the Law of the Sea, op.cit.*

être soutenues en droit international, étant donné qu'elles sont relativement récentes par rapport àcelles de la Chine et du Vietnam. Elles font face au même problème que les revendications philippines, dans le sens où l'occupation malaise a toujours été accompagnée de fortes protestations de la part d'autres États. De plus, la Malaisie ne contrôle que six îlots et récifs qu'elle revendique[291]. Pour l'instant, la Malaisie contrôle Ardasier Reef (Terumbu Ubi), Dallas Reef (Terumbu Laya), Louisa Reef (Terumbu Semarang), Mariveles Reef (Terumbu Mantanani), Royal Charlotte Reef (Terumbu Samarang Barat Besan) et Swallow Reef (Terumbu Layang-Layang)[292].

iii. Les revendications du Brunei

Actuellement, le Brunei revendique deux récifs : Louisa Reef, occupé par la Malaisie, et Rifleman Bank. Il revendique également une zone maritime étendue. Les revendications sont probablement fondées sur la souveraineté présumée de Brunei sur les deux récifs et le plein effet donné àces récifs pour délimiter les zones maritimes, en dépit du fait que seule une partie du récif de Louisa demeure au-dessus du niveau de la mer à marée haute. Selon l'art. 121 (3) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les récifs ne peuvent pas générer de vaste zone maritime[293]. Par conséquent, les revendications du Brunei revendications paraissent excessives.

[291] Voir VALENCIA, VAN DYKE et LUDWIG,*Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 37
[292] Valencia Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 24, appendix 1, pp. 225-235
[293] *Ibid.*, p. 38



Carte. 12 : Les revendications des Etats concernés
Source: Lori Fisler Damrosch and Bernard H. Oxman, Editors' Introduction, *The American Journal of International Law*, Vol. 107, No. 1, (January 2013), pp. 95-97

b. L'analyse des revendications au regard des

principes de droit international

Après avoir étudié les revendications des parties concernant les conflits territoriaux, plusieurs observations s'imposent.

La Chine et le Vietnam prétendent avoir un « titre historique » sur les îles, titre fondé sur leur usage et occupation depuis des temps immémoriaux des archipels. Par contre, les Philippines, la Malaisie et Brunei n'ont émis leurs revendications respectives qu'après la Deuxième Guerre Mondiale et elles ne concernent qu'une partie des Spratleys, de plus celles-ci ne sont pas fondées sur une occupation historique mais sur l'occupation d'une *terra nullius* ou d'un territoire abandonné.

Comme on vient de l'évoquer, il y a peu de chance que les différents territoriaux à propos des îles des Paracels ou Spratlys soient portés devant un tribunal international. Cependant, il existe un certain consensus parmi les Etats en ce qui concerne les principes du droit international à appliquer en matière d'acquisition du territoire. En dépit du fait que la Chine met souvent l'accent sur ses droits historiques en mer de Chine du sud, on a l'impression qu'elle n'a aucune intention de dénier les principes dégagés de la sentence arbitrale sur l'île de Palmas.

On peut dégager plusieurs principes importants de la sentence arbitrale sur l'île de Palmas qui sont consolidés par les jurisprudences de différents tribunaux internationaux. La découverte ne suffit pas pour établir la souveraineté territoriale. Pour consolider son titre sur un territoire par l'occupation, l'État concerné doit déployer des actes d'administration sur ledit territoire et y assurer *« l'exercice paisible et continu de l'autorité étatique »*[294]. Pour mieux apprécier l'effet des preuves fournies par les parties concernant leur exercice administratif sur le territoire revendiqué, l'arbitre Max Huber a introduit la notion de la « date critique » dans l'affaire de l'île de Palmas.

Quand les Etats riverains se précipitent pour occuper les îlots et les récifs émergés, ils visent surtout à consolider leurs revendications sur les zones maritimes étendues générées par ceux-ci. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne traite pas directement le problème du conflit territorial. En revanche, la délimitation maritime doit être réalisée conformément aux dispositions de la

[294] Max Huber, Sentence arbitrale du 4 avril 1928, affaire de l'île de Palmas, in *R.S.A*, II, pp. 839-840.

Convention, qui selon l'art.121 opère une distinction entre les îles et les rochers ce qui engendre différentes zones maritimes. Il est important de déterminer le statut des différents îlots selon la Convention de Montego Bay ainsi que leur effet dans la délimitation maritime. Un autre élément qui risque d'affecter la délimitation est le tracé des lignes de base par les Etats concernés. Une fois adoptées par les Etats de la région, celles-ci ont plus ou moins suscité des protestations de la part des parties tierces, comme par exemple les Etats Unis.

Les gouvernements chinois et vietnamien n'hésitent pas à citer des récits historiques qui datent de nombreux siècles pour prouver leur titre originaire sur les dites îles. Néanmoins, les preuves historiques présentées par les deux gouvernements subissent souvent les mêmes défauts. Par exemple, la plupart des récits historiques ne concernent que les Paracels et l'authenticité et la précision de ces documents ne peuvent être assurées. Les deux gouvernements produisent également de nombreuses cartes afin de soutenir leurs revendications, cependant, la valeur juridique des cartes reste très limitée en droit international. Quand les internationalistes vietnamiens (parfois français) et chinois essaient de prouver que les documents historiques cités montrent sans ambiguïté la souveraineté vietnamienne ou chinoise sur les archipels, les internationalistes venant de la partie tierce, trouvent souvent que ni la Chine, ni le Vietnam, n'arrive à fournir des preuves historiques décisives à l'égard de celles fournies par son adversaire.

Le défaut de preuve convaincante d'un exercice de l'administration tient aussi au fait que les archipels en cause sont isolés et les conditions de vie sur les îles sont hostiles à l'habitation humaine. Mais un autre élément inévitable dans nos analyses réside dans la conception unique de l'Empire du milieu du territoire et de la souveraineté. Les conceptions modernes du droit international n'ont été introduites en Chine qu'après la guerre de l'opium. Pendant des siècles, la Chine s'est perçue comme le centre de l'univers et la relation entre la Chine et d'autres Etats est essentiellement de nature tributaire. Cela est complètement différent de la relation entre Etats égaux. Dans ce contexte, l'empire chinois ne voyait aucun intérêt à formaliser sa revendication à propos des îles dès le moment où le Vietnam lui même était sous protectorat de la Chine.

Le point de vue spécifique de l'Empire du milieu à propos de l'organisation de la société, de l'Etat souverain et du territoire pose beaucoup de problèmes quand il est confronté aux conceptions contemporaines de la souveraineté. Dans la tradition

chinoise, la portée du règne du souverain est plutôt définie par ses peuples que par des frontières. La conception de la souveraineté, dans le cas précis de la Chine, se manifeste plus souvent par des zones d'influence que par des frontières définitives. Ce principe soulève une difficulté quand il s'agit d'une île inhabitée. Dans le cas de l'île Diaoyu, on retrouve le même problème posé par la conception unique de l'Empire chinois quant à sa souveraineté territoriale.

En ce qui concerne l'effet de la découverte de ces groupes d'îles par l'Empire du Milieu, il faut admettre qu'un acte juridique doit être apprécié à la lumière du droit de l'époque, et non à celle du droit en vigueur au moment où s'élève un différend relatif à cet acte[295]. Selon la sentence de l'île de Palmas, il faut distinguer entre la création du droit en question et le maintien de ce droit[296]. Si un acte créateur du droit est régi par le droit international en vigueur à l'époque où naît le dit droit, l'existence de ce droit ou sa manifestation continue, doit suivre les conditions requises par l'évolution du droit international[297]. Si la Chine a éventuellement établi un titre sur les groupes d'îles, il faut examiner si ledit titre existait encore au moment de la date critique, où le différend s'est élevé ou s'est cristallisé.

Comme on l'a vu, les récits historiques fournis par le gouvernement chinois couvrent presque toutes les périodes de son histoire. En réalité, cela n'est pas nécessaire. Selon la sentence sur l'île de Palmas :

«[…] il n'est pas nécessaire de prouver que l'exercice de la souveraineté a commencé à une époque déterminée ; il suffit que cette souveraineté ait été exercée dans la période critique précédant l'année 1898. »[298]

Donc, même si la Chine avait effectivement établi un titre territorial à propos des îles en mer de Chine du sud, cela ne signifie pas que ce droit ne pourrait pas être transféré à d'autres ou simplement abandonné. Selon la jurisprudence internationale, la Cour Internationale de Justice ou les tribunaux arbitraux ont tendance à accorder plus de valeur aux récits plus récents qu'aux documents anciens. Une raison est assez

[295] Sentence arbitrale sur l'île de Palmas, la Cour permanente d'arbitrage, le 4 avril 1928, la Haye, http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=1143, p. 16
[296] *Ibid*.
[297] *Ibid*.
[298] *Ibid*., p. 39

évidente : les preuves plus récentes sont plus fiables que les récits historiques qui datent du Moyen-âge. Une autre raison se trouve dans la pratique des tribunaux internationaux pour déterminer « la date critique », ou le « moment décisif » selon la sentence sur l'île de Palmas.[299]

La question de la date critique

1- Position générale du problème

Bien qu'il n'existe pas de définition uniforme du terme de la « date critique », celui-ci est largement utilisé par les tribunaux internationaux afin de déterminer la date à laquelle les droits des Etats en litige seront comparés. Quant au choix de la date critique, Sir Gerald Fitzmaurice a proposé six critères:[300]

- 1) la date à laquelle le litige a pris naissance
- 2) la date à laquelle l'Etat qui s'estime lésé présente sa première revendication précise
- 3) la date à laquelle le litige est « cristallisé »
- 4) la date à laquelle une partie a entrepris des démarches actives pour entamer une procédure de règlement du conflit
- 5) la date à laquelle une telle procédure est réellement utilisée
- 6) la date de renvoi du litige à un règlement judiciaire.[301]

Aucun de ces critères ne peut donner une définition satisfaisante de la « date critique ». Par exemple, les trois derniers critères attachent trop d'importance aux éléments extérieurs au conflit lui-même[302]. Cela n'a pas beaucoup de sens dans le cas présent, où l'on voit qu'il y a peu de chance que l'affaire soit portée devant un juge ou un arbitre. Les autres critères peuvent être écartés à cause de leur imprécision : on a du mal à saisir le sens exact de la « cristallisation » du litige.

Dans l'affaire des Minquiers et Ecrehous, on a noté que la Cour semblait plus

[299] *Ibid*., p.16
[300] Ferrier Jean-Pierre. « Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les les non habitées ». In: *Annuaire franais de droit international*, volume 21, 1975. pp. 175-196., p. 188
[301] *Ibid*.
[302] *Ibid*.

disposée à retenir comme date critique celle de l'origine du litige plutôt que celle de sa cristallisation; à moins qu'elle n'ait estimé qu'un litige est cristallisé lorsque les prétentions des parties sont suffisamment précisées, sans attendre que les négociations en soient au point mort[303].

La notion de date critique a été introduite pour « *éclaircir la situation juridique* »[304]. Les preuves créées postérieurement n'ont pas d'effet dans le litige. Toutefois, elle ne refuse pas de prendre en considération des événements postérieurs à cette date comme manifestation d'un développement continu. Cependant, les mesures prises en vue d'améliorer la position en droit de la partie intéressée seront exclues[305].

Un autre effet de la date critique réside dans la pratique de la Cour de ne pas prendre en compte des événements très anciens, jugés trop éloignés dans le temps de la date critique. Elle tend à valoriser des faits qui ont eu lieu immédiatement avant la date critique afin de déterminer les droits des parties au « moment décisif ».

En ce sens, la situation n'est pas favorable au gouvernement chinois qui cite souvent des récits anciens pour soutenir ses réclamations. En fait, on a assisté à un déclin rapide de l'empire des Qing à partir du XVIII ème siècle. L'empire n'était probablement plus capable de maintenir sa présence sur les îles lointaines comme les Paracels et les Spratlys au niveau militaire. Pendant cette période, les activités menées dans la région étaient essentiellement conduites par les pêcheurs ou les sociétés privées dont les actes ne peuvent pas représenter l'Etat. Donc la question qui se pose ici est de savoir si cette absence de plus d'un siècle constitue l'abandon du droit que la Chine avait acquis à propos de ces îles ?

En réalité, la jurisprudence internationale montre que la Cour ne demande pas que le contrôle d'un Etat soit exercé à tout moment et en tout point sur une île pour être effectif. Au contraire, une certaine « périodicité » [306]est admise, surtout quand il s'agit d'îles inhabitées comme les Paracels et les Spratly. Dans ce sens, les actes des Etats, étant intervenus juste avant la date critique, sont particulièrement importants pour déterminer les droits de chacun. Selon la sentence sur l'île de Palmas, il n'est pas nécessaire qu'une administration spéciale soit établie sur ce territoire. Dès qu'une telle administration est prouvée, en liaison avec le territoire litigieux, elle est de nature opposable à d'autres Etats, ce qui pourrait suffire pour établir un titre, pourvu que

[303] Alexander G. Roche, The Minquiers and Ecrehous case. Thèse Genève 1959, pp. 88-104
[304] Sentence arbitrale sur l'île de Palmas, http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=1143, p.37
[305] La Cour Internationale de Justice, Recueil, 1953, p. 53
[306] Sentence arbitrale sur l'île de Palmas, http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=1143, p.10

celle-ci ne soit pas contestée[307].

Quant au choix de la date critique dans le cas de la mer de Chine du sud, il faut certainement distinguer le cas des Paracels et celui des Spratlys en dépit du fait que les internationalistes chinois analysent les deux cas ensemble.

2- La question de la date critique dans le cas de Paracels

En ce qui concerne les Paracels, M. Park Choon-Ho voit le début de ce litige dans les années 1880, date où un réel conflit pour le contrôle de l'archipel commence. Pour soutenir sa thèse, il évoque le traité de 1887 comme le moment d'accélération du litige[308].

Mme Chemillier-Gendreau n'a pas fourni de date précise comme moment décisif dans la présente affaire. En revanche, elle a proposé plusieurs dates comme choix possibles. Elle évoque également les années 1880, mais pour une autre raison. Ce sont les années aux cours desquelles le Vietnam change de mains à cause du régime de protectorat renforcé en 1884[309]. De plus, selon elle, les prétentions rivales (celles de la Chine) n'émergèrent qu'après les années 1880[310]. Elle mentionne également l'année 1937, moment de l'occupation par la France des archipels, mais aussi de la proposition faite par celle-ci, d'un règlement juridictionnel et arbitral au gouvernement chinois[311].

M. J.P Ferrier considère que la date critique doit être située en 1954, date du transfert de souveraineté de la France au Vietnam, par les accords de Genève du 20 juillet 1954, succédant au traité de paix avec le Japon de 1952[312]. «*A cette date, la plupart des éléments du litige sont fixés définitivement : la France et le Japon sont écartés du litige* » la République de Chine a évacué ses troupes des îles, à la suite de sa défaite contre la République populaire de Chine, «*Le Vietnam continue à*

[307] *Ibid*., p. 27
[308] Park Choon Ho, «The South China Sea Disputes», *Ocean Development and International Law*, vol. 5, n° 1, 1978, p. 33
[309] Monique Chemillier-Gendreau, *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit*., p. 92
[310] *Ibid*.
[311] *Ibid*.
[312] Ferrier Jean-Pierre. «Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les les non habitées », *op.cit*, pp.189-192

l'occuper »[313]. Selon lui, la France a effectivement transféré au Vietnam son titre sur les Paracels, titre qu'elle avait précédemment acquis via l'occupation effective de celles-ci.

A première vue, cette question est similaire à celle examinée par l'arbitre dans la sentence sur l'île de Palmas : la date de la signature du traité entre l'Espagne et les Etats-Unis à propos des Philippines a été retenue comme étant le « moment décisif ». Par la suite, la question était de savoir si l'Espagne possédait la dite île au moment de la signature du traité. La réponse était négative. Selon l'arbitre, l'Espagne n'avait jamais, de manière effective, occupé cette île et aucun titre valable n'avait été créé. Par conséquent, aucun droit ne pouvait être transféré aux Etats-Unis par le traité[314], car il est évident qu'un Etat ne peut pas céder un droit qu'il ne possède pas lui même. Dans le cas présent, la même question se pose.

Est-ce que la France avait établi un titre à propos des Paracels au moment de la signature des accords de Genève ? Les analyses de M. Ferrier ne sont pas très convaincantes. D'après lui, la France avait acquis les îles par son occupation pacifique, qui, en tant que moyen d'acquisition du territoire, doit remplir plusieurs conditions.

Premièrement, l'occupation doit être effective. Deuxièmement, le critère de la « notoriété » doit être satisfait. Troisièmement, l'occupation ne doit pas être contestée par l'Etat tiers concerné[315]. Si la France avait rempli les deux premiers critères, il est clair qu'elle n'avait guère réussi à satisfaire la troisième condition puisque l'occupation française a été accompagnée de protestations de la part du gouvernement chinois. Finalement, les dits accords ne contiennent pas de disposition concernant les Paracels. Si la lettre des accords ne signifie pas que les Paracels n'ont pas été incluses dans le territoire à céder au Vietnam, la France n'avait probablement pas l'intention de transférer le « titre » au Vietnam, compte tenu des circonstances prévalant à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale.

A la suite du traité de San Francisco, le gouvernement français a adopté la position qui voulait que les îles soient devenues des territoires sans maître après la guerre[316]. M. Ferrier a fortement critiqué la position française de l'époque car celle-ci pouvait impliquer que le gouvernement français n'avait pas considéré qu'il détenait

[313] *Ibid*., p, 190
[314] Sentence arbitrale sur l'île de Palmas, *op.cit.*
[315] Ferrier Jean-Pierre. « Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les îles non habitées », *op.cit*, pp. 185-187
[316] M. Faure, J.O. Déb. Ass. Union Franaise, 26 mars 1952, pp. 368-369.

auparavant un titre sur ces îles. Naturellement, aucun titre à propos de celles-ci ne pouvait être transféré par les accords de Genève en 1954. Si l'on résume l'affaire, on n'est pas convaincu que la France pouvait transférer au Vietnam un titre sur les Paracels qui n'existait pas au moment de la signature des accords. De plus, indépendamment de ce fait, on arrive également à la conclusion que le gouvernement français n'avait pas l'intention de transférer son titre, s'il existait, au Vietnam. A la lecture de l'échange des correspondances au sein du gouvernement français de l'époque, on constate que les intentions françaises à l'égard des archipels des Paracels et des Spratleys sont ambigües. Il semble que la France avait l'intention de conserver les îles [317]. Au lieu de les transférer au Vietnam qui a pris son indépendance, elle préfère les garder pour elle-même. A plusieurs reprises, le Ministère des affaires étrangères français a demandé que les îles de Spratleys lui appartiennent et que son rattachement au Vietnam soit purement administratif[318].

Le différend s'est élevé au moment où la France a réclamé pour la première fois le groupe d'îles. Dans les années 20 et 30 du XXème siècle, on a assisté à une série d'événements à propos des îles en mer de Chine méridionale.

«*En 1920, nous l'avons vu, le Haut-commissariat français estimait que la question de la souveraineté n'était pas tranchée, ce qui suppose que l'occupation de l'archipel par un Etat ou l'autre n'était pas très effective. Le 2 avril 1921, un Décret du gouverneur militaire du Kouang-Tong rattachait les Paracels à l'île de Hainan. Le 8 mars 1925, le Gouverneur général de l'Indochine déclarait que les Paracels étaient terres françaises. Cette déclaration ne semble avoir eu qu'une publicité très limitée, et ne suscita en tout cas aucune réaction internationale. Devant la décision chinoise d'adjuger l'exploitation des dépôts de guano de l'archipel, le gouvernement français revendiqua les îles dans une note remise à la légation de Chine à Paris, le 4 décembre 1931, et protesta expressément le 29 avril 1932, en invoquant les titres historiques et les preuves de l'occupation par l'Annam puis par la France, depuis le début du XIXe siècle.* » [319]

« *À la suite du refus par la Chine de soumettre la question de la souveraineté à*

[317] Monique Chemillier-Gendreau, *Sovereingnty over the Paracel et Spratly Islands*, Kluwer Law International, 2000, p. 118
[318] *Ibid.*
[319] Ferrier Jean-Pierre, «Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les les non habitées », *op.cit,* pp. 190-191

un règlement arbitral, la France occupait l'archipel en 1937-1938, et repoussait la protestation chinoise qui s'ensuivait. La Chine prenait acte de ce que l'action du gouvernement français n'affectait pas les positions juridiques respectives des Etats quant à la souveraineté sur l'archipel.»[320]

Il semble que la contestation ne soit apparue pour la première fois qu'en 1925, lorsque la France a exprimé formellement sa volonté d'annexer les îles à son territoire. Avant cette date, surtout avant la signature du traité de Tianjin[321] entre la Chine et la France, l'Annam était un Etat vassal de l'empire chinois. Il n'y avait jamais eu de conflit entre les deux gouvernements ou entre les pêcheurs des deux pays. La question de souveraineté n'était pas un problème à l'époque. Selon la description sus mentionnée, son origine se situerait dans l'année 1925.

En ce qui concerne la cristallisation du litige, il est difficile à déterminer le moment où les positions de chaque partie sont clarifiées et cessent d'évoluer. D'abord, dans le contexte de la Guerre Froide, le Vietnam a été divisé en deux Etats qui soutiennent des positions complètement opposées à propos des îles. Comme on l'a évoqué, il semble que le Vietnam du nord n'avait aucune intention de réclamer les Paracels dans les années 50 et 60, probablement à des fins diplomatiques, à la fois pour ne pas contrarier son grand frère communiste mais aussi afin d'obtenir son soutien. En revanche, Saigon revendiquait toujours le groupe d'îles. Avec la défaite du régime de Saigon et la réunification de deux Vietnam, l'ambition expansionniste de Vietnam a été rapidement stimulée. Le Vietnam du nord a pris la même position que celle de Saigon. La cristallisation du litige ne doit pas être antérieure à1975, année où les deux Vietnam ont été unifiés.

Comme on a indiqué dessus, la date de 1954 n'est probablement pas pertinente dans le cas présent, car les accords de Genève n'ont pas abordé la question de souveraineté sur le groupe d'îles. Par rapport à la cristallisation du différend, la CIJ tend à prendre l'origine du différend comme la date critique du litige. Le différend n'est survenu pour la première fois qu'en 1925, date qui sera probablement retenue comme la date critique dans le cas présent. Le Japon a envahi la région et occupé par le force les deux groupes d'îles à la fin des les années 1930. Par la suite, ce dernier, après sa défaite, a renoncé à tous ses droits à propos des Paracels et des Spratly par le

[320] *Ibid.*, p. 191
[321] http://musee.sitemestre.fr/6001/html/histoire/texte_tientsin_.html, visité le 23 septembre 2012

traité de paix en 1951.

«*Le rapporteur de la loi de ratification du Traité devant l'Assemblée de l'Union française en concluait bizarrement que les îles étaient devenues terrae derelictae.* »[322]

Cela indique probablement que la France n'avait plus pour projet de continuer à occuper les Paracels après le départ des troupes japonaises. Cependant, comme on l'a évoqué, l'établissement effectif d'un titre français valable sur le groupe d'îles est plutôt douteux, les droits que le Vietnam peut détenir à propos des îles ne peuvent provenir que de l'occupation effective de l'Annam dans le temps ancien. On peut se demander si l'abandon par la France des droits qu'elle pouvait avoir sur ces îles n'affecte pas les droits potentiels du Vietnam par rapport à ce groupe d'îles. Avant l'indépendance de celui-ci, c'est son suzerain, la France qui devait agir pour son compte. Néanmoins, si les Paracels étaient devenus *terra nullius,* cela signifie que le Vietnam a pu acquérir par la suite le territoire par occupation pacifique et continue.

Cependant, on doit admettre que l'occupation par le Japon des îles pendant la Deuxième Guerre Mondiale ne doit pas être considérée comme suffisante pour qu'il puisse établir un titre valable. Si on accepte l'occupation militaire comme un moyen d'acquisition d'un territoire, cela serait contraire à l'esprit du droit international du XXème siècle.

Ainsi, on arrive à la conclusion que l'invasion des forces japonaises ne pouvait effacer un titre légitime sur les îles existant avant la guerre. La souveraineté de celui qui détenait un titre valable sur ce groupe avant la guerre devait être restituée. Malheureusement, le traité de paix a été rédigé de façon très ambiguë sur ce point. Cette ambigüité est plutôt le résultat politique d'un contexte précis. Il n'est pas approprié de l'interpréter comme ayant pour effet de remettre les îles en situation de *terra nullius.* Pour déterminer qui détient le titre, il faut examiner les droits de chacun au moment décisif, dans le cas présent, lors de l'apparition du différend.

Plusieurs éléments peuvent être considérées comme pertinents :

1) Avant 1937, ni la Chine ni la France n'avait réalisé l'occupation physique des Paracels

2) En 1920, le Haut-commissariat français estimait que la question de souveraineté n'était pas tranchée, ce qui suppose que l'occupation de l'archipel

[322] Ferrier Jean-Pierre, «Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les les non habitées », *op.cit,,* p. 192

n'était pas effective[323]

3) Le 2 avril 1921, un Décret du gouverneur militaire de Canton rattachait les îles Paracels à l'île de Hainan, cette décision ne rencontrant aucune contestation de la part de la France

4) La France a affirmé son intention d'annexer les îles mais cette déclaration eut une publicité très limitée[324]

Pour les petites îles comme les Paracels, un exercice minimum d'administration pourrait être suffisant pour établir un titre valable. Ce principe a été confirmé par l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire relative à la souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan entre l'Indonésie et la Malaisie. La Cour a finalement attribué l'île à la Malaisie parce que la celle-ci avait adopté un règlement sur le ramassage des œufs de tortues sur l'île concernée[325]. Ledit arrêt a suscité des doutes chez les universitaires qui trouvent l'argumentation de la Cour peu convaincante. Si on la suit dans l'affaire relative à la souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan, l'adoption par le gouvernement militaire de Canton d'un règlement concernant l'exploitation de guano en 1921 pourrait suffire à établir le titre de la Chine, si les preuves fournies par la France (le Vietnam) ne peuvent prévaloir sur celle-ci.

3- La question de la date critique dans le cas de Spratlys :

En ce qui concerne les îles Spratly, le choix de la date critique n'est pas plus facile. Premièrement, le conflit concerne plusieurs Etats dans la région ; deuxièmement, l'origine du litige est difficile à déterminer dès lors que celui-ci a surgi d'abord entre deux Etats avant d'être étendu à d'autres qui s'y sont engagés.

Mme Chemillier-Gendreau semble prendre la position selon laquelle il faut déterminer une date critique unique pour l'ensemble des archipels des Paracels et des Spratlys[326]. Dans son ouvrage, il semble qu'elle considère que le Vietnam a établi un titre sur les Spratlys avant XIX ème siècle, lorsque la Chine a commencé à émettre des prétentions rivales. D'après elle, les revendications d'autres Etats n'ont été faites

[323] Ferrier Jean-Pierre, «Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les les non habitées », *op.cit*, p. 190
[324] *Ibid*.
[325] Arrêt du 17 décembre 2001, la Cour Internationale de Justice, http://www.icj-cij.org/docket/files/102/7713.pdf, visité le 23 septembre 2009
[326] Monique Chemillier-Gendreau, *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys, op.cit.*, p. 92

qu'après la Deuxième Guerre Mondiale. Les droits de la Chine et du Vietnam ne doivent pas être affectés. Elle considère que le litige sur l'archipel des Spratlys oppose la Chine au Vietnam et que d'autres Etats doivent en être exclus.

Cependant, cette conclusion paraît peu convaincante. D'abord, les documents historiques fournis par le gouvernement du Vietnam ne concernent souvent que les Paracels. Il existe peu de trace des Spratlys. C'est pour cette raison que la France a évoqué l'occupation d'une *terra nullius* comme la base de son droit au lieu des droits historiques fondés sur l'usage des îles par l'empire annamite depuis des temps immémoriaux. Les récits chinois ne contiennent pas beaucoup de preuves directes de l'exercice de l'administration étatique sur les Spratlys jusqu'au début de XX ème siècle. Mme Chemillier-Gendreau évoque également la possibilité que certaines îles du groupe à proximité des Philippines et de la Malaisie aient pu faire l'objet d'une acquisition par ces deux gouvernements à cause de leur occupation pacifique après la Deuxième Guerre Mondiale[327].

Le différend a d'abord surgi entre la Chine et la France, dès lors que cette dernière a réclamé formellement certaines îles du groupe des Spratly en 1925. On peut supposer que le démêlé entre la Chine et le Vietnam est apparu en 1925, mais d'autres Etats concernés n'ont formulé aucune réclamation sur les îles jusqu'aux années 60 ou 70. D'un côté, ces Etats, comme les Philippines et la Malaisie n'ont acquis leur indépendance qu'après la Deuxième Guerre Mondiale. De l'autre côté, il semblait que les puissances coloniales n'avaient pas l'intention de revendiquer les îles pour le compte de ces pays colonisés à l'époque. Quand on aborde la question de la détermination de la date critique, on est confronté à un problème difficile à résoudre.

B. L'effet des Spratlys et des Paracels dans la délimitation maritime

a. L'effet possible des Paracels et des Spratlys dans la délimitation maritime et les dispositions pertinentes de la Convention

Quand les Etats riverains se précipitent pour occuper les îlots et les récifs

[327] Monique Chemillier-Gendreau, *Sovereingnty over the Paracel et Spratly Islands*, Kluwer Law International, 2000, p. 139

émergés afin de consolider leurs revendications sur les zones maritimes étendues générées par ceux-ci, surgit la question de la capacité des îlots d'avoir leurs propres zones maritimes.

La disposition pertinente dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer est l'art. 121 sur le régime des îles. Selon l'art. 121(1) :

«*Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.*»

Cela indique que tous les récifs émergés à marée haute ou les îles artificielles ne génèrent pas de zone maritime.

Parmi l'ensemble des 90 îlots des Spratly, seuls 25 à 35 restent découverts à marée haute. Le reste ne peut être qualifié d'île au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et donc ne génère pas de zone maritime en droit international[328]. La construction de phares ou d'autres structures pour la navigation sur ces récifs ne change pas le statut de ceux-ci. Quant à la construction elle même, les installations artificielles ne jouissent pas du statut d'île :

«*Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou plateau continental.* »[329]

Dans le cas de l'archipel des Spratlys, plusieurs d'entre eux pourraient tomber dans la catégorie d'îles artificielles et toutes revendications de zones maritimes basées sur ces installations artificielles ne sont pas valides en droit international. Cela pourrait comprendre la revendication du récif de Subi et du récif de Johnson par la Chine, du récif de Dallas par la Malaisie, du banc de Vanguard et du banc de Prince of Wales par le Vietnam[330].

L'article 121 (3) de la convention de Montego Bay prévoit que :

«*[…] les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental.*»

[328] Valencia, Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea*, *op.cit.*, l'annexe 1
[329] L'art. 60 (8)
[330] Valencia, Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea*, *op.cit.*, pp. 45-46

L'article 121 (3) fait l'objet de nombreuses interprétations. Le sens exact des termes «habitation humaine ou à une vie économique propre »reste incertain.

D'abord, la première question est de savoir si l'îlot en cause, pour être qualifié d'île de l'art. 121 (1), doit satisfaire les deux conditions susmentionnées ou l'une de deux conditions satisfaite sera suffisante pour que l'îlot en cause puisse avoir sa propre zone économique exclusive ou plateau continental. Normalement, le mot «ou » implique que la satisfaction d'une de deux conditions suffira pour qualifier un îlot d'une île de l'art. 121 (1).

En ce qui concerne le sens exact de «l'habitation humaine » et d'une « vie économique propre », les internationalistes ont fourni des interprétations très variables. D'un côté, le critère le moins strict, la présence d'une seule personne ne sera suffisante pour justifier la capacité d'une île à soutenir l'habitation humaine. D'un autre côté, certains juristes ont suggéré qu'une île qui se prête à l'habitation humaine doit pouvoir maintenir une communauté permanente dépendante des ressources de l'île elle-même ou des zones maritimes environnantes. Par exemple, le Vietnam prend la position que tous les îlots minuscules ne doivent pas être qualifiés comme les îles de l'art. 121 (1) et par conséquent, ne doivent pas bénéficier d'une zone maritime étendue[331]. D'après le gouvernement vietnamien, une île de l'art. 121 (1) a au moins la capacité potentielle de permettre l'habitation d'une population civile permanente[332].

L'établissement du régime de la zone économique exclusive a pour objectif de garantir l'accès de la population côtière aux ressources maritimes dont elle dépend profondément. De ce point de vue, la présence de troupes ou de gardiens n'est pas suffisante pour être qualifiée d'habitation humaine.

Il n'existe pas de pratique uniforme des Etats à propos du sens précis du terme. Les mots employés mettent plus d'accent sur le fait que l'île soit habitable plutôt que sur la présence réelle des gens. Toutefois, la dernière est la manifestation directe de la première.

Pour ce qui est de la vie économique propre, il existe également des doutes. Le critère le moins strict suggère qu'une vie économique propre peut simplement impliquer la construction d'un phare ou d'autres installations pour la navigation. Cette

[331] B.M. Clagett, "Competing Claims of Vietnam and China in the Vanguard Bank and Blue Dragon Areas of the South China Sea", 1995, *Oil and Gas L and Taxation Review*, pp. 375-419
[332] *Ibid*.

hypothèse paraît dénuée de sens si on prend en compte le fait que même sur les îlots les plus désolés on arrive à construire des phares et d'autres aides à la navigation. Selon Valencia, une vie économique soutenue par une population qui vit ailleurs ne compte pas comme une vie économique «propre »[333]. D'après lui, dans ce contexte, le seul objectif du maintien d'une vie économique sur un îlot lointain est de pouvoir avancer les revendications sur les espaces maritimes étendus et cela n'est pas défendable en droit international.

Pour qu'un îlot jouisse du statut d'île, ses propres ressources ou les ressources maritimes environnantes doivent contribuer principalement à une activité économiquement viable[334]. Cette interprétation peut être plus proche au sens original du texte de l'art. 121 (3).

Dans le cas des Spratly, la plupart des îlots sont très petits et il n'y a jamais eu de résidents sauf les pêcheurs saisonniers jusqu'à très récemment. Si on examine les îlots du point de vue du droit international, certains îlots tombent carrément dans la catégorie de rochers à cause de leur taille très réduite et de leur environnement inhospitalier pour une habitation humaine[335]. Au contraire, les îlots les plus grands comme Itu Aba, Spratly Island et Thitu[336] peuvent avoir une chance de s'identifier à des îles et de générer leur propre zone économique exclusive ou plateau continental[337].

Comme on l'a indiqué, le Vietnam a pris la position qu'aucun îlot du groupe de

---

[333] Valencia, Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 43

[334] Oude Elferink, "The islands in the South China Sea : how does their presence limit the extent of the high seas and the area and the maritime zones of the mainland coasts?", *Ocean development and international law,* Vol. 32, No. 2, pp. 169-190. p. 174

[335] Par exemple, Scarborough Reef

[336] Itu Aba (Taiping) est la plus grande île de l'archipel de Spratly et elle est la seule île qui possède de l'eau douce. Elle mesure 1.4 km en longueur et et 0.4 km en largeur. Elle fait l'objet de revendication de la Chine, les Philippines et le Vietnam. Historiquement, elle servait de la base saisonnière pour les pêcheurs venant de l'île de Hainan. Actuellement, l'île est sous contrôle de la ' république de Chine' (Taiwan). Environs 600 militaires sont stationnés sur l'île et il existe une piste d'atterrissage récemment construite. Thitu est la deuxième grande île du groupe de Spratly avec une superficie de 37. 2 hectares. Historiquement, elle fournissait l'abri pour les pêcheurs chinois de Hainan pendant certaine période de l'année. on peut toujours voir un temple bouddhiste de la dynastie de Qing sur l'île. Maintenant, elle est sous l'administration des Philippines. Il est estimé que 70 p. 100 de l'île est couverte par végétation. Une piste d'atterrissage a été construite et elle est capable d'accueillir des grands aéronefs. L'île de Spratly, la quatrième grande île du groupe, a superficie de 13 hectares et 1000 habitants, y compris une population civile. Il existe également une piste d'atterrissage de 610 mètres.
http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-pacific-13130208, visité le 25 mai 2011, http://www.nansha.org.cn/islandsdatabase/, visite le 25 mai 2011
, http://www.globalsecurity.org/military/world/taiwan/taiping.htm, visite le 30 mai 2011, voir aussi Valencia, Van Dyke et Ludwig, *Sharing Resources of the South China Sea, op.cit.*, p. 44

[337] Dzurek, "Southeast Asian Offshore Oil Disputes", *Ocean yearbook*, 1994, p. 171; Prescott, *Maritime Jurisdiction in Southeast Asia: Commentary and map*, Honolulu, East-West Center, 1981, p. 36

Spratly ne peut générer sa propre zone économique exclusive ou plateau continental[338]. Les gouvernements des Philippines et de Malaisie soutiennent probablement la même position[339]. M. Hasjim Djalal d'Indonésie, ancien président de l'Autorité internationale des fonds marins et ancien coordinateur des Workshop sur la mer de Chine du sud, partage la même opinion[340]. Quant à la Chine, elle agit souvent comme si les îlots peuvent générer des zones maritimes étendues.

En ce qui concerne les effets des Paracels dans la délimitation maritime, on peut penser que la Chine est prête à revendiquer la zone économique et le plateau continental pour l'ensemble du groupe d'îles. Il est probable qu'au moins certaines îles du groupe doivent pouvoir avoir leur propre zone économique et plateau continental[341]. Ce point de vue est partagé par de nombreux internationalistes. Par exemple, M. R. Beckman considère que l'île de Woody, la plus grande île du groupe des Paracels doit avoir sa propre zone économique exclusive et son plateau continental[342].

Si certains îlots peuvent générer leur propre zone économique exclusive et plateau continental, la délimitation maritime dans la région doit être faite non seulement entre les Etats mais aussi entre les groupes d'îlots et les Etats riverains. Plus précisément, les délimitations maritimes restant à faire se situent dans quatre zones :

- entre Taiwan, Pratas et les Philippines
- entre les Philippines et Scarborough Reef
- entre les Paracels et le Vietnam (ou entre les Paracels ou la Chine)
- entre l'archipel des Spratlys et les Etats riverains.

---

[338] Beckman (R.), «The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea», *The American Journal of International Law*, vol. 107, No. 1, 2013, pp.152-153

[339] *Ibid.*

[340] Summary of Proceedings of the First Technical Working Group Meeting on Legal Matters in the South China Sea, Phuket, Thailand, July, 1995, p. 10

[341] Par exemple, l'île Woody (Yongxing Dao en chinois), la plus grande île du groupe d'Amphitrite, a une superficie de 2.1km². Sur l'île, il y a le gouvernement local du village de Yongxing. Il y a très peu d'habitants civils (pas d'habitants permanents selon certaines sources), mais il y a constamment des militaires stationnés sur l'île. Quant à la facilité, l'île possède une piste d'atterrissage de 2350 mètres, capable d'accueillir les Boeing 737 ou des avions de la taille similaire. A part ça, l'île est également équipée d'une banque, d'une poste, d'un hôpital etc. de plus, elle est une île touristique. Il existe non seulement des monuments historiques, mais deux musées ont été construits par le gouvernement chinois. Un pont de 800 mètre a été construit pour relier l'île Woody et l'île Rocky. L'île Lincoln (dongdao), avec une superficie de 1.6 km², est la deuxième grande île du groupe des Paracels. Le gouvernement chinois y a établi une réserve naturelle pour les oiseaux en 1981, http://tc.wangchao.net.cn/baike/detail_5832.html, visité le 3 juin 2011

[342] Beckman (R.), «The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea», *The American Journal of International Law*, vol. 107, No. 1, 2013, p.151

Avant de les aborder, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur les lignes de base des Etats concernés.

b. Le tracé des lignes de base par les Etats de la région et la délimitation par rapport à ces Etats

1. Les lignes de base des Philippines

Les Philippines sont considérées comme un des Etats archipels dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'acte N° 5446 du 18 septembre 1968 avec l'amendement à l'acte N°3046 du 17 juin 1961 de la République des Philippines ont défini les lignes de base des Philippines en tant que les lignes droites reliant les points appropriés des îles des plus éloignées[343].

Un Etat archipel peut tracer des lignes de base archipélagiques droites reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées et des récifs découvrant de l'archipel à condition que le tracé de ces lignes de base englobe les îles principales et définisse une zone où le rapport de la superficie des eaux à celle des terres, atolls inclus, soit compris entre 1 à 1 et 9 à 1[344]. La longueur de chaque segment ne doit pas dépasser 100 milles marins, toutefois, 3% au maximum du nombre total des lignes de base entourant un archipel donné peuvent avoir une longueur supérieure, n'excédant pas 125 milles marins[345].

Si on examine les lignes de base des Philippines de près, en prenant compte du critère établi par la convention, les lignes de base droites sont à priori établies conformément à l'art. 47 (1) de la convention. L'archipel des Philippines est entouré par 80 segments dont la longueur moyenne est de 34,68 miles nautiques et seulement l'une des lignes excède 125 milles marins (qui mesure de 140,05 milles). L'un sur 80 est égal à 1,25%, inférieur aux 3% requis. Dans la zone englobée par les lignes de base, le rapport entre la mer et la terre est de 1,84 : 1, un chiffre permis par la

[343] Republic Act No. 3046, An Act Define The Baselines Of The Territorial Sea Of The Philippines, http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra1961/ra_3046_1961.html, visité le 25 mai 2011, Republic Act No. 5446September 18, 1968, http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra1968/ra_5446_1968.html, visité le 25 mai 2011

[344] L'art . 47(1)

[345] L'art . 47(2)

convention de Montego Bay[346]. Selon la législation la plus récente, il semble que le gouvernement philippin n'a pas inclus le groupe des Kalayaan dans ses lignes de base archipélagiques[347].

Bien que les lignes de base philippines, en général, se conforment à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la revendication par cet Etat d'une zone rectangulaire de mer territoriale basée sur le titre historique fait l'objet de fortes protestations de la part de la communauté internationale. Mais la revendication des Philippines d'une vaste zone de mer territoriale ne sera pas retenue en droit international.

2. Les lignes de base du Vietnam

Le Vietnam a proclamé ses lignes de base le 12 novembre 1982. 11 points le long la côte vietnamienne ont été sélectionnés et les lignes de base ont été établies de l'île Thu chu au sud-ouest à l'île Con co à l'ouverture du golfe de Tonkin. Le gouvernement a employé 10 segments pour englober une vaste zone maritime de 27,000 nm² en tant qu'eaux intérieures[348]. La distance entre la *terra firma* et certains points utilisés pour tracer les lignes de base s'étend jusqu'à 80,7 milles nautiques[349]. La longueur moyenne des lignes de base vietnamiennes est de 161,8 nm[350].

Selon la Convention des Nations Unies, les lignes de base ne peuvent être tracées que sous certaines conditions:

- 1) L à o ù la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d' îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci
- 2) L à o ù la côte est extrêmement instable en raison de la présence d'un delta et d'autres caractéristiques naturelles, la méthode des lignes de base

[346] Bureau of Intelligence and Research, U.S. Departement of State, *Limits in the Sea—the Philippines*, 1973, p. 8; voir aussi FU kuenchen, "Delimitation of the Overlapping EEZs between the Taiwan and the Philippines", *Essays on International Law of the Sea*, Xiamen University Press, 2004, p. 234

[347] Deposit of the list of geographical coordinates of points as contained in Republic Act No. 9522: An Act to Amend Certain Provisions of Republic Act No. 3046, as Amended by Republic Act No. 5446, to Define the Archipelagic Baselines of the Philippines, and for Other Purposes, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/PHL.htm, visit é le 6 juin 2011

[348] Robert W. Smith, "Global Maritime Claims", *Ocean Development and International Law*, volume 20, number 1, 1989, 83-103, p. 90.

[349] http://www.niaslinc.dk/gateway_to_asia/nordic_webpublications/x483469024.pdf, visit é le 6 juin 2011

[350] DEFENCE MAPPING AGENCY HYDROGRAPHIC / TOPOGRAPHIC CENTER (Base: Chart No. 550, 6. Edition. Washington D. C.) (15 May 1982)

droites reliant des points appropriés peut être employée pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale[351]

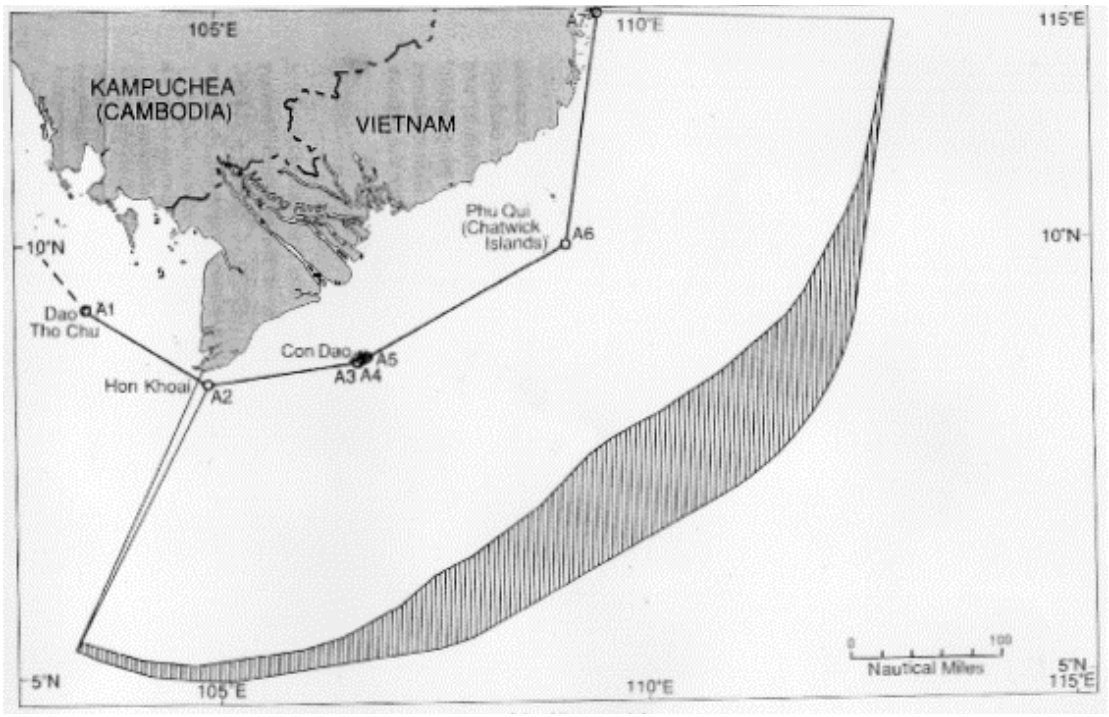
- 3)Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures[352]

En examinant les lignes de base à la lumière de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il apparaît que celles-ci ne sont pas établies conformément au droit international. Dans un premier temps on va s'intéresser aux lignes de base sur la côte est du Vietnam. Cette partie aura des impacts directs sur la délimitation maritime avec les Paracels et les Spratlys. Par exemple, si on examine la ligne de base entre A10 et A9, on voit que la côte vietnamienne entre les deux points n'est pas profondément échancrée ou découpée et il n'existe pas d'îles le long la côte sauf les points A10 et A9 utilisés pour dessiner la ligne de base. Evidemment, la ligne de base droite ne doit pas être employée pour cette partie de la côte. La ligne de base normale serait plus raisonnable pour arriver à une solution plus équitable pour la future délimitation maritime avec d'autres Etats.

Cela est encore plus évident avec la section entre A6 et A7 au sud. La distance entre le point A6 et la côte principale vietnamienne est d'environ 74 milles soit plus de six fois la largeur de la mer territoriale. Dans ce cas là, l'île n'est absolument pas dans la proximité immédiate de la côte. Le choix de ce tracé est évidemment contraire à la lettre et à l'esprit de la convention de Montego Bay. De plus, la ligne de base s'écarte sensiblement de la direction générale de la côte.

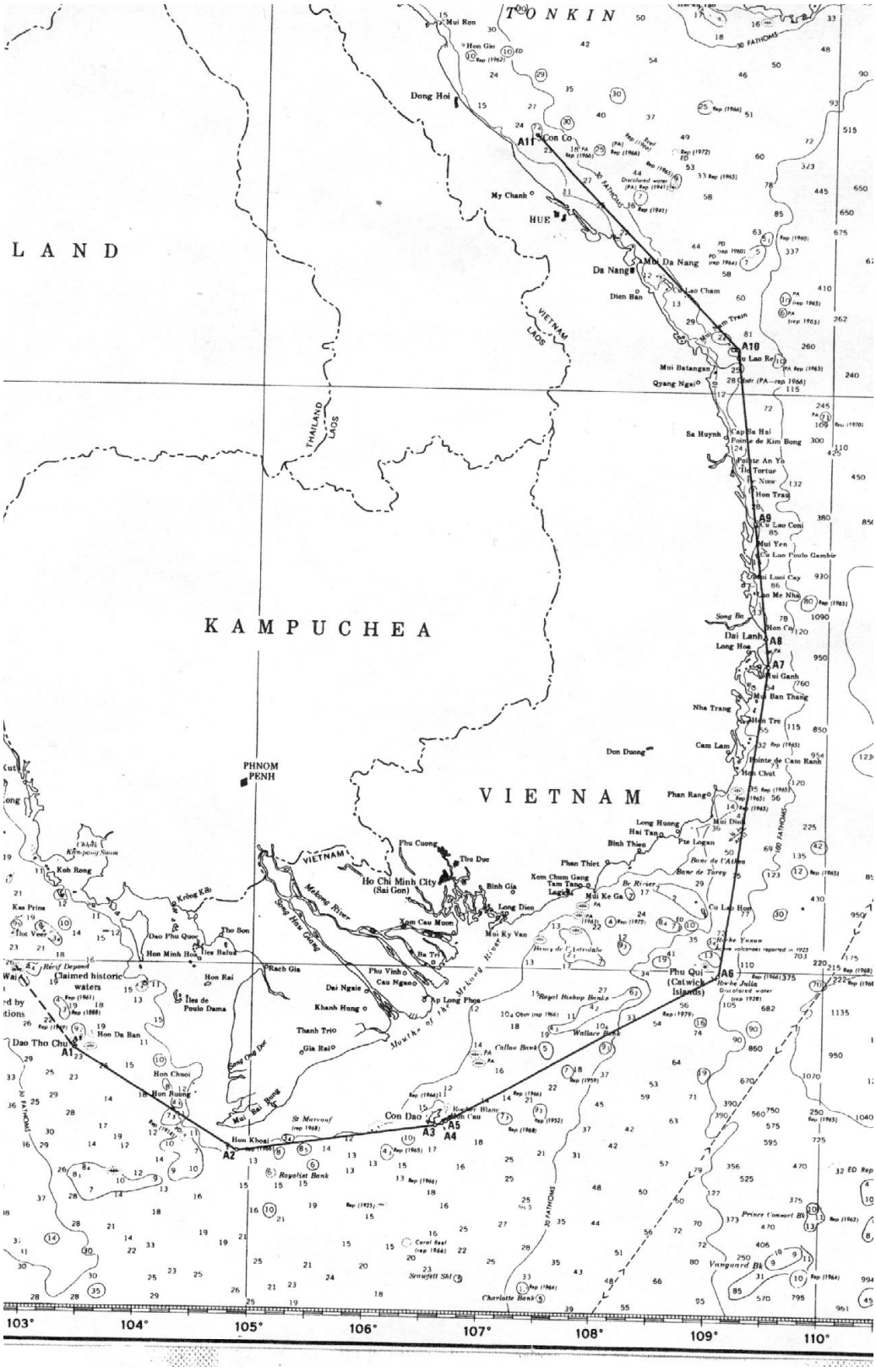
Cela pousse inévitablement la limite de la zone économique exclusive du Vietnam vers le large. Naturellement, le Vietnam obtient un grand avantage s'il réussit à maintenir ses lignes de base en délimitant les zones maritimes avec d'autres Etats de la région. La carte montre la différence entre les limites extérieures de la zone économique exclusive, si les lignes actuelles sont employées au lieu des lignes de base plus proche de la côte.

[351] L'art. 7 de la convention
[352] L'art. 7 (3)



Carte 13

Source : http://www.niaslinc.dk/gateway_to_asia/nordic_webpublications/x483469024.pdf, visité le 6 juin 2011



Carte 14. Les lignes de Vietnam

Source: DEFENCE MAPPING AGENCY HYDROGRAPHIC / TOPOGRAPHIC CENTER (Base: Chart No. 550, 6. Edition. Washington D. C.) (15 May 1982)

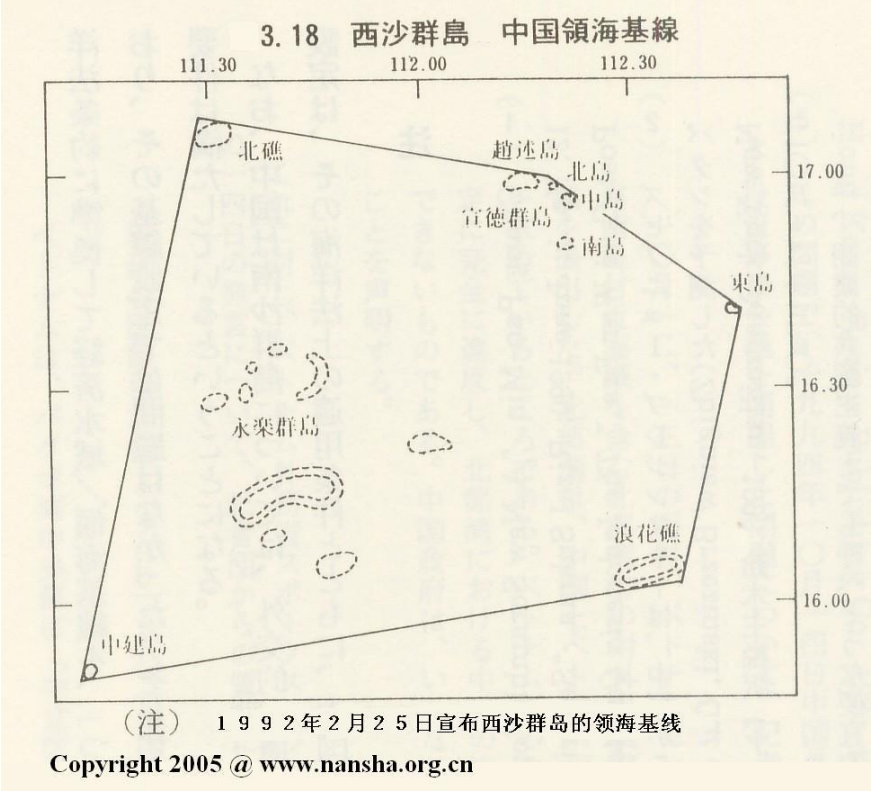
3. Les lignes de base tracées par la Chine

Les Paracels sont constitués d'environ 30 îlots coralliens répandus sur une zone de 250 km de long et sur 100 de large. Les Paracels sont divisés en groupes principaux : le groupe d'Amphitrite au nord et le groupe du Croissant au sud ouest. Les Paracels font l'objet de revendications par la Chine et le Vietnam. Elles sont actuellement dépendante de l'administration de la Chine.

En 1996, Beijing a également établi des lignes de base archipélagiques pour les Paracels. C'est une pratique sans précédent : la question se pose de savoir si un Etat, qui ne se qualifie pas d'Etat archipel dans le cadre de la Convention de Montego Bay, a le droit d'établir des lignes de base archipélagiques pour ses îles situées en plein océan. De plus, il est estimé que ces lignes de base ne peuvent probablement pas se qualifier de lignes de base archipélagiques dès lors que le rapport entre l'eau et la terre à l'intérieur des lignes de base dépasse sans doute la ration requis de 9 :1 pour l'établissement des lignes de base archipélagique [353]. Pour cette raison, les internationalistes chinois ont expliqué que les lignes de base autour des Paracels ne sont pas des lignes de base archipélagiques mais simplement des lignes de base droites.

Les points utilisés pour tracer les lignes de base pour les Paracels comprennent presque tous les hauts-fonds découvrants, qui, normalement, ne sont pas utilisés pour le tracé des lignes de base(en revanche, cette pratique est souvent permise pour les lignes de base archipélagiques). Le gouvernement aura probablement encore besoin de fournir plus d'information pour le tracé des lignes de base, surtout concernant la nature de celles-ci.

[353] Daniel J. Dzurek, *The Spratly Islands Dispute: Who's on First?*, IBRU, 1996, p. 45



Carte 15. Les lignes de base des Paracels publiées par le gouvernement chinois
Source : http://tc.wangchao.net.cn/baike/detail_5832.html, visité le 3 juin 2011

C. Des propositions pour un régime de coopération pour la mer de Chine méridionale

La Chine et tous les Etats de l'ASEAN ont signé la « *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* » en décembre 2002. Cette déclaration prévoit que les Etats, en attendant une délimitation définitive, sont tenus de coopérer dans des domaines divers parmi lesquels : la protection de l'environnement marin, la recherche scientifique et la lutte contre les crimes transnationaux *etc.* Les Etats se sont mis d' accord pour régler leurs conflits territoriaux de manière pacifique[354]. Actuellement, la Chine maintient une bonne relation avec les Etats membres de l'ASEAN, ce qui crée des conditions favorables à un développement conjoint[355].

La souveraineté reste le problème le plus épineux de la question globale de la mer de Chine du sud. Il est peu probable que les Etats concernés fassent quelques

[354] Texte disponible in http://www.aseansec.org/13163.htm, visité le 29 août 2007.
[355] http://www.chinaasean.org, visité le 29 août 2007.

compromis que ce soit à l'égard de leurs prétentions territoriales. Cependant, la suspension indéfinie des discussions de la première ne doit pas être un obstacle insurmontable à la mise en place des mesures et des arrangements provisoires, qui est, en réalité, une obligation selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

On peut identifier facilement des domaines de coopération qui ont peu de lien avec la question de la souveraineté et qui demandent que les mesures soient prises immédiatement : l'ombre de la piraterie le long des routes maritimes les plus fréquentées, la dégradation irréversible de l'environnement marin, l'épuisement des stocks halieutiques *etc.*

La Chine et les Etats parties à l'ASEAN ont signé la déclaration sur la conduite des Etats en mer de Chine méridionale, qui identifie plusieurs domaines pour une coopération régionale. Cependant, la déclaration est un document politique et elle n'a pas de force obligatoire. Les Etats ne sont pas liés par la déclaration en dépit du fait que celle-ci crée certaine responsabilité morale pour les participants. De plus, la déclaration ne contient aucune mesure concrète à prendre pour les problèmes spécifiques existants. En revanche, elle propose que les Etats s'arrangent entre eux pour arriver à un accord de coopération dans un domaine précis[356].

En ce qui concerne le régime à établir, les internationalistes qui ont travaillé sur le sujet ont discuté de nombreuses hypothèses. Parmi les modèles mentionnés le plus fréquemment dans les écrits sur la mer de Chine du sud, on trouve le traité de l'Antarctique, le traité de Svalbard et le cas très particulier du golfe de Fonseca.

Plusieurs internationalistes occidentaux suggèrent qu'un régime similaire au traité de l'Antarctique soit établi pour la mer de Chine du sud. D'après eux, les Etats peuvent mettre de côté leurs conflits territoriaux et utiliser les espaces maritimes et terrestres à des fins exclusivement pacifiques. Néanmoins, il faut noter que la Chine est toujours hostile à toute forme d'intervention des forces extérieures à la région. En dépit du fait que le gouvernement chinois a changé d'attitude dans certains domaines, on estime qu'il n'est pas prêt à faire de compromis sur ce point et cette position va probablement durer. En ce sens, le traité de l'Antarctique n'est pas un modèle acceptable pour la Chine et aucun régime de coopération ne peut fonctionner sans la volonté politique de la Chine. Il est impossible de garantir la participation de Beijing

[356] L'art. 7, Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea

s'il sent que ses intérêts vitaux ne sont pas assurés.

Il apparaît que le régime établi par le traité de Svalbard peut être plus facile à accepter pour le gouvernement chinois des lors que le traité sécurise la souveraineté norvégienne sur l'archipel Svalbard.

Le traité concernant le Spitzberg signé le 9 février 1920 reconnaît la souveraineté norvégienne sur l'archipel de Svalbard[357].Les citoyens des Etats parties ont le droit d'exploiter les ressources naturelles sur un pied d'égalité absolu (principalement l'extraction du charbon). En réalité, au moment des négociations du traité, deux approches ont été proposées pour résoudre la question de la souveraineté : l'une attribue l'archipel à la Norvège ; l'autre lui confie la responsabilité de gérer les îles au nom de la communauté internationale. Finalement, la première approche a été adoptée et la Norvège se jouit de la pleine souveraineté sur les îles[358].

En dépit du fait que le modèle établi par le traité de Svalbard peut être plus intéressant aux yeux de Beijing, il faut également noter que les situations dans les deux cas sont complètement différentes. L'archipel de Svalbard est constitué par les grandes îles où il existe d'abondantes ressources naturelles. En revanche, les Spratly sont des îles de taille beaucoup plus réduite. Ce qui intéresse les Etats concernés sont plutôt les ressources naturelles qui se trouvent dans les espaces maritimes générés par les îles que les ressources très limitées des îles elles-mêmes.

C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles de nombreux internationalistes ont suggéré que les îles Spratly ne devraient pas avoir leur zone économique exclusive ou leur plateau continental. Il faut reconnaître que la situation serait beaucoup moins compliquée si les îles en cause ne généraient pas de zones maritimes étendues puisque l'un des motifs des revendications des Etats concernés est de pouvoir exploiter les ressources naturelles des espaces maritimes environnants. Les Etats pourraient arriver à un compromis plus facilement s'ils trouvaient qu'il existe peu d'intérêt à tirer de ces îles. Cependant, la question de la souveraineté est toujours le sujet le plus sensible et peu de compromis peut être toléré sur ce point. En outre, on estime que cela n'est pas une raison valable pour dénier les zones maritimes que certaines îles des Spratlys méritent.

[357] www.ub.uio.no/ujur/ulovdata/lov-19250717-011-fre.pdf, visit é le 12 septembre 2012
[358] http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/selected-topics/civil--rights/spesiell-folkerett/folkerettslige-sporsmal-i-tilknytning-ti.html?id=537481, visit é le 12 septembre 2012

De plus, le régime du Spitzberg n'est pas un modèle idéal à suivre dans le sens où il n'a pas résolu le problème des espaces maritimes autour des îles. Au moment de la signature du traité de Svalbard, le régime du plateau continental et de la zone économique exclusive n'existait pas encore. La largeur de la mer territoriale n'avait pas encore été fixée à 12 milles nautiques. En dépit de ce fait, le traité couvre certains espaces maritimes, ces derniers se limitent à la mer territoriale dont la largeur est de 4 milles nautiques[359]. La Norvège a proclamé en 2004 que la largeur de sa mer territoriale est de 12 nm. Cela pose inévitablement des problèmes à l'égard du statut des eaux au-delà de 4 nm autour des îles.

Une autre source d'inspiration est le cas particulier du golfe de Fonseca. La chambre de la Cour Internationale de Justice estime que le golfe de Fonseca est une baie historique possédant les caractères d'une mer fermée. Dans l'arrêt rendu le 11 septembre 1992, la chambre considère que les eaux du golfe de Fonseca sont les eaux historiques et sont soumises à la souveraineté conjointe de trois Etats riverains :

« Quant à la nature des droits qui existent dans les eaux du golfe, celles-ci ont été les eaux d'une baie dont un seul Etat était riverain pendant la plus grande partie de leur histoire connue et n'ont été ni partagées, ni réparties, entre les différentes unités administratives qui sont devenues les trois Etats riverains. » « Aucune tentative n'a été faite de diviser et de délimiter ces eaux »[360]

Bien que le golfe de Fonseca soit de nature différente de la mer de Chine méridionale, ils partagent beaucoup de caractères en commun. Dans les deux cas, il existait une puissance dominante dans la région. Ce qui est différent est que dans le cas du golfe de Fonseca, l'empire espagnol n'existe plus et son droit au golfe de Fonseca est passé aux Etats successeurs issus des mouvements d'indépendance. En revanche, la Chine reste toujours une puissance régionale. De plus, la mer de Chine du sud ne sera probablement pas considérée comme une mer fermée ou comme des eaux historiques. Dans ce cas là, les droits des Etats riverains sur la mer de Chine

[359] L'art. 2, Les navires et ressortissants de toutes les Hautes Parties Contractantes seront également admis à l'exercice du droit de pêche et de chasse dans les régions visées à l'article premier et leurs eaux territoriales. Texte disponible sur http://mjp.univ-perp.fr/constit/sj1920.htm, visité le 1 juillet 2011

[360] http://www.icj-cij.org/docket/files/75/6670.pdf, visité le 1 juillet 2011

méridionale seraient de nature non souveraine.

Depuis les siècles, les peuples des Etats concernés se livrent à la pêche en mer de Chine méridionale et il y a une dépendance profonde de la population à l'égard des stocks halieutiques et d'autres ressources naturelles de la mer. Néanmoins, l'exercice de ces droits ne doit pas affecter la liberté de navigation. Cela a été confirmé par l'arrêt du 11 septembre 1992 de la Cour Internationale de Justice : bien que le golfe de Fonseca soit une baie historique qui aura le statut d'eaux intérieures, le droit de passage inoffensif doit être garanti.

Pour conclure, il convient de se pencher sur le développement le plus récent de l'affaire. Le gouvernement philippin a eu recours à la procédure arbitrale pour étudier la validité de la ligne des neuf traits, définie par la Chine en 1947, qui englobe la majeure partie de la mer de Chine méridionale. La note verbale de la République des Philippines à la République populaire de Chine sur les contentieux en mer de Chine méridionale[361] remise à cette dernière le 22 janvier 2013 aborde non seulement le problème de la souveraineté sur les îlots revendiqués en même temps par la Chine et les Philippines, mais soulève également des questions sur la légalité de la ligne des neuf traits dessinée par le gouvernement de la République de Chine en 1947. Dans la notification, le gouvernement philippin soutient que[362] :

1) les revendications chinoises basées sur la ligne en neufs traits (« *nine dash line* ») sont contraires au droit de la mer

2) Mischief Reef, McKennan, Reef Gaven Reef et Subi Reef sont des entités immergées qui ne dépassent pas le niveau de la mer à marée haute, ne sont pas des îles au sens de la CNUDM, et qui ne sont pas basées sur le plateau continental chinois ; que la Chine a occupé de manière illégale ces élévations et y a construit des emprises

361 http://www.dfa.gov.ph/index.php/downloads/doc_download/523-notification-and-statement-of-claim-on-west-philippine-sea, visit éle 1 avril 2013

362 *Ibid.*, traduction par Drisch (J.), « Contentieux de la mer de Chine méridionale : la République des Philippines demande la constitution d'un tribunal arbitral », texte disponible dans http://www.sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20130203_bull_333/bulletin_sentinelle_333.php#424, visit éle 1 avril 2013

3) Mischief Reef et McKennan Reef sont une partie du plateau continental des Philippines telle qu'entendue par la partie VI de la convention

4) Scarborough Shoal, Johnson Reef, Cuarteron Reef et Fiery Cross Reef sont des élévations immergées qui se trouvent sous le niveau de la mer à marée haute, excepté pour quelques élévations qui parfois effleurent le niveau de la mer, ce qui permet de les qualifier de rocher au sens de l'article 121 § 3 de la CNUDM. Ces rochers peuvent générer un titre à une mer territoriale ne dépassant pas les 12 milles nautiques. La Chine a réclamé de manière infondée un titre pour des espaces maritimes supérieures à 12mn à partir de ces entités

5) La Chine a illégalement empêché les navires philippins d'exploiter les ressources halieutiques dans les eaux adjacentes à Scarborough Shoal et Johnson Reef

La première question concerne les droits historiques que la Chine prétend avoir en mer de Chine du sud, sujet que l'on va détailler dans la section suivante. La cinquième question parle de l'exploitation des ressources dans les eaux contestées où une délimitation maritime est requise. Tous les problèmes qui restent concernent le conflit territorial sur les élévations immergées, les îles ou les rochers et leur effet dans la délimitation maritime. Par conséquent, le gouvernement philippin demande au tribunal arbitral de déclarer que les droits de la Chine, en mer de Chine du sud, doivent être conformes à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ses revendications basées sur la ligne de neuf traits ne seront pas valides selon la Convention[363].

Comme on vient de l'évoquer, la Chine a déclaré qu'elle n'accepte pas toutes des procédures de règlement des différends prévues à la section 2 pour tous les différends prévus par l'art.298, paragraphe 1(a), (b), (c). Le gouvernement chinois a aussitôt refusé la proposition des Philippines de soumettre l'affaire à l'arbitrage. Lors d'une

363 http://www.dfa.gov.ph/index.php/newsroom/dfa-releases/7300-statement-by-secretary-of-foreign-affairs-albert-del-rosario-on-the-unclos-arbitral-proceedings-against-china-to-achieve-a-peaceful-and-durable-solution-to-the-dispute-in-the-wps, visité le 1 avril 2013

conférence de presse, le 20 février dernier, le porte-parole du ministère des affaires étrangères chinois a réaffirmé que la position de la Chine est d'appliquer la déclaration sur la conduite des Parties en mer de Chine méridionale et résoudre le problème par voie de négociations[364].Cela est cohérent avec l'attitude qu'elle adopte depuis toujours envers les conflits territoriaux.

[364] Drisch (J.), « Contentieux de la mer de Chine méridionale : la Chine refuse la demande d'arbitrage international », texte disponible sur http://www.sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20130224_bull_336/bulletin_sentinelle_336.php#446, visité le 1 avril 2013

Section III. Le problème des eaux historiques

Le 26 juin 1998, la République populaire de Chine a promulgué la loi sur la zone économique exclusive et le plateau continental. Selon l'article 14 de cette loi, « *The provisions of this Law shall not affect the historic rights enjoyed by the People's Republic of China*. »[365] Cet article soulève plusieurs questions juridiques : Quel est le sens des droits historiques dans ce contexte? Où se trouvent les eaux historiques de la Chine ? Ces droits historiques sont-ils valables en droit international ?

Pour répondre à ces questions, nous examinerons d'abord le sens des droits historiques dans la pratique internationale et la position chinoise différente du régime classique(§1.), ensuite nous étudierons en détail la revendication chinoise la plus extensive basée sur les droits historiques en mer de Chine du sud (§2.)

§1. Le sens des droits historiques dans la pratique internationale et la position chinoise différente du régime classique

Les droits historiques ont leur origine dans le cadre des baies et des golfes. La notion de baies historiques est apparue dans l'article 10(6) : *les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites « historiques »*. Or, la convention n'a donné aucune définition de cette notion. Selon la doctrine, «*The historic bays are those bays over which a coastal nation has traditionally asserted and maintained dominion with the acquiescence of foreign nations.* »[366]

Les baies historiques font partie des eaux historiques, qui comprennent non seulement des baies, mais aussi des détroits, des estuaires, des eaux d'un archipel etc. La Cour Internationale de Justice a fourni une définition des eaux historiques dans l'affaire des pêcheries : «On désigne communément comme «eaux historiques »des eaux que l'on traite comme des eaux intérieures, alors qu'en l'absence d'un titre historique elles n'auraient pas ce caractère. »[367] Selon la Commission du droit international, pour octroyer un titre historique à un espace maritime, l'État doit premièrement exercer son autorité sur cet espace. Deuxièmement, cette autorité doit avoir été exercée de façon continue pendant un laps de temps considérable. Le troisième élément est l'acquiescement des autres États à l'égard de cet exercice

[365] Version anglaise disponible in *Law of the Sea Bulletin*, No. 38, 1998, pp. 28-31.
[366] *Black's Law Dictionary,* sixth edition, St Paul, Minn: West Publishing Co., 1990, p. 730.
[367] *Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951 :* C.I.J. Recueil 1951, p. 130.

d'autorité[368].

Les droits historiques sont un terme générique englobant les droits souverains et non-souverains. En plus des droits souverains sur les eaux historiques, les droits historiques peuvent désigner les droits non-souverains comme les droits historiques de la pêche[369]. Néanmoins, il n'y a pas de définition précise du terme. Selon Blum : «*The term « historic rights » denotes the possession by a State, over certain land or maritime areas, of rights that would not normally accrue to it under the general rules of international law, such rights having been acquired by the State through a process of historical consolidation.* »[370]

La 3e conférence du droit de la mer n'a pas abordé cette question[371]. Or, la convention de Montego Bay parle des baies historiques/titres historiques à plusieurs reprises[372]. Le fait que les termes apparaissent seulement dans les secteurs des eaux intérieures et des mers territoriales peut avoir certaines implications sur le sens des droits historiques dans le cadre de la convention. En général, la Convention a essayé d'éluder le problème des droits historiques en préférant le laisser aux règles coutumières.

En ce qui concerne la pratique des Etats, l'étude de Churchill et Lowe a montré qu'il existe environ vingt revendications relatives aux baies historiques dans le monde[373]. Certaines revendications sont reconnues par la communauté internationale sans problème, tandis que les autres sont plus controversées, par exemple la revendication de l'ex-URSS sur la Baie de Pierre le Grand, qui est d'une largeur de 108 miles nautiques à son ouverture, a été vivement critiquée par les Etats-Unis mais soutenue par la Chine[374]. Il est intéressant de noter que Tonga revendique une zone rectangulaire de haute mer depuis 1887[375]. Cette revendication n'a jamais rencontré de protestation, probablement en raison du fait qu'il s'agit d'une zone isolée et lointaine[376].

---

[368] *Régime juridique des eaux historiques, y compris les baies historiques*, UN. Doc. A/CN.4/143, le 9 mars, 1962, p. 15.
[369] BOUCHEZ (L. J), *The Regime of Bays in International Law*, Leyden: A.W. Sythoff, 1964, p. 238.
[370] Blum (Y.Z.), « Historic Rights » in BERNHARDT, (ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, Installment 7, Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1984, p. 120.
[371] UNCLOSIII, *Official Records*, 1977, vol. 5, p. 202.
[372] Art. 10(6), Art. 15 et Art. 298
[373] CHURCHILL (R. R.) et LOWE (A. V.), *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 37.
[374] *People's Daily* (en chinois), le 23 septembre 1957.
[375] O'CONNELL (D.P.), *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1982, vol. 1, p. 418.
[376] BUCHHOLZ (H.J.), *Law of the Sea Zones in the Pacific Ocean*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1987, p. 85.

La position chinoise nous semble unique. L'inclusion des dispositions relatives aux droits historiques dans la loi sur la zone économique et le plateau continental est sans précédent dans la pratique des Etats et elle donne certaines implications du sens des droits historiques dans le cadre chinois[377]. Les droits historiques comprennent les droits souverains sur les eaux historiques et les droits non-souverains sur la pêche. Les droits historiques figurant dans l'article 14 de la loi ne peuvent être mis dans aucune de ces catégories. Les eaux historiques ont un statut d'eaux intérieures ou d'eaux territoriales, mais cette pratique chinoise implique que les eaux invoquées dans la loi auront un statut équivalent à la zone économique exclusive ou plateau continental, ce qui est tout à fait nouveau en droit international. Les droits historiques dans le cadre de la loi sur la zone économique exclusive et le plateau continental sont différents des droits historiques de la pêche dans la mesure où les premiers sont des droits souverains exclusifs non seulement sur la pêche mais aussi sur d'autres ressources. Selon Zou keyuan, les droits revendiqués par la Chine sont les droits historiques avec une souveraineté limitée. [378] Néanmoins, la position chinoise demeure toujours ambiguë. Aucune explication n'a été fournie quant à l'inclusion de l'article 14 dans la loi. La version préliminaire de la loi ne contient aucune disposition relative aux droits historiques. L'article 14 a été inséré au moment de l'adoption.

En tenant en compte de la loi de la protection de l'environnement modifiée en 1999, la situation apparaît plus complexe et ambiguë. Selon l'article 2, la loi de 1999 s'applique aux eaux intérieures, aux mers territoriales, à la zone contiguë, à la zone économique exclusive, au plateau continental de la République populaire de Chine et à d'autres zones maritimes sous juridiction de la République de Chine[379]. On peut se demander où se trouvent ces zones maritimes et quelle est la nature de ces eaux. Faute d'interprétation officielle, il y a un certain consensus selon lequel « les zones maritimes » font référence à la mer de Chine du sud. Mais la nature de ces eaux reste toujours obscure.

§2. La revendication chinoise la plus extensive basée sur les droits

[377] ZOU (keyuan), « Historic Rights in International Law and in China's Practice », *Ocean Development and International Law*, 2001, p. 160.
[378] *Ibid.*
[379] The Revised Law on Marine Environmental Protection, adopté le 25 décembre 1999, entré en vigueur le 1er avril 2000, traduit et soussigné par l'auteur.

historiques en mer de Chine du sud

La mer de Chine du sud, où se trouve la plus importante et la plus intéressante revendication chinoise des droits historiques, reste toujours le point focal de l'attention de la communauté internationale. L'attitude de la Chine est cruciale pour la résolution éventuelle de la contestation territoriale et la délimitation maritime.

Il nous semble que les revendications chinoises de droits historiques dans la région sont fondamentalement basées sur un tracé, dès 1947, englobant la totalité de la mer de Chine du sud. Le tracé, comprenant neuf fragments qui forment un U, a été présenté premièrement dans les cartes géographiques dessinées par la République de Chine en 1947 et a été repris à partir de 1949 par la Chine populaire. Néanmoins, la nature de la zone maritime enclose par le tracé n'a pas été précisée par le gouvernement de la République populaire de Chine.

Il n'y a pas de consensus entre les juristes chinois sur ce point. Le Professeur Gao Zhiguo, directeur du *State Oceanic Administration*, retient que le tracé vise plutôt à déterminer l'appartenance des îles qu'à délimiter des zones maritimes. Il considère que la Chine n'a jamais revendiqué la mer de Chine dans son ensemble mais seulement des îles encloses par le tracé et les eaux adjacentes[380]. L'ancien juge du tribunal du droit de la mer, le Professeur Zhao Lihai, avait pratiquement la même position[381]. Or, certains auteurs tendent à considérer les eaux encloses comme étant des eaux historiques de la Chine[382]. Un autre argument intéressant développé par le Professeur Jiao Yongke est que les eaux encloses sont la zone économique exclusive spéciale ou historique de la Chine qui devrait jouir du même statut que la zone économique exclusive dans le cadre de la Convention de Montego Bay[383].

En revanche, l'autorité taïwanaise s'est exprimée très clairement sur ce point. Selon *South China Sea Guidelines* adoptées par le gouvernement taïwanais en 1993, les eaux encloses sont les eaux historiques et sous juridiction de la « République de Chine »[384]. Sa position a été assez ferme et réitérée à plusieurs reprises. Néanmoins,

[380] GAO (Z.), « The South China Sea: From Conflict to Cooperation », *Ocean Development and International Law*, vol. 25, 1994, p. 346.
[381] ZHAO (L.), *Studies on the Issues of the Law of the Sea, op. cit.*, p. 37.
[382] PAN (S.), *South China Sea and the International Practice of the Historic Title*, paper presented to the American Entreprise Institute Conference on the South China Sea, Washington, 7-9 Septembre 1994, p. 5.
[383] JIAO (Y.), « No Question of Re-demarcation in the South China Sea », *Ocean Development and Management* (en chinois), vol. 17(2), 2000, p. 52.
[384] SUN (K. M.), « Policy of the Republic of China towards the South China Sea », *Marine Policy*, vol. 19, 1995, p. 408.

les juristes taïwanais semblent douter d'une telle position en suggérant que la revendication serait difficile à retenir en droit international contemporain. Probablement influencé par la doctrine et le changement de la politique interne, le gouvernement de Taiwan a montré un certain recul de sa position originaire. Au moment de l'adoption de la loi sur la mer territoriale et la zone contiguë, une disposition relative aux eaux historiques a été enlevée[385]. L'explication officielle pour cette omission est que le régime des eaux historiques est très différent de celui des mers territoriales et de la zone contiguë[386]. Bien que le gouvernement insiste sur le fait que la politique taïwanaise relative aux eaux historiques en mer de Chine du sud reste la même, nous pouvons constater un subtil changement d'attitude[387].

Pour qu'un espace maritime soit qualifié « d'eaux historiques », les trois conditions que nous avons invoquées dans la sous-partie précédente doivent être remplies.

Premièrement, l'État invoquant le titre historique doit exercer son autorité sur cet espace maritime. En ce qui concerne la mer de Chine du sud, ni la Chine ni l'autorité de Taiwan n'y ont exercé leur autorité assez fréquemment. Ces exercices espacés sont plutôt concentrés sur les îles encloses que sur les zones maritimes. Il nous semble que la liberté de navigation et de pêche n'a pas été affectée par ces exercices[388]. Comme le contrôle effectif n'a pas été établi, il est inutile de se demander si cette autorité étatique a été exercée de façon continue pendant un laps de temps considérable.

En ce qui concerne l'attitude d'autres Etats, nous pouvons constater que les Etats concernés ont protesté vivement contre la revendication chinoise. Par exemple, le Vietnam a exprimé une protestation officielle : « [Vietnam will] not recognize any so-called 'historic interests which are not consistent with the international law and violate the sovereignty and sovereign rights of Vietnam and Vietnam's legitimate interests in its maritime zones and continental shelf in the East Sea »[389]. Donc la position selon laquelle les Etats voisins auraient donné leur acquiescement à la

[385] SONG (Y.-H.) et ZOU (K.), « Maritime Legislation of Mainland China and Taiwan: Developments, Comparison, Implications, and Potential Challenges for the United States », *Ocean Development and International Law*, 2000, p. 329.
[386] *Ibid.*
[387] *Ibid.*
[388] LI (J.) et LI (D.), « The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: A Note », *Ocean Development and International Law*, 2003, p. 292.
ZOU (K.), « Historic Rights in International Law and in China's Practice », *Ocean Development and International Law*, 2001, p. 161.
[389] « Vietnam: Dispute Regarding the Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the People's Republic of China which was passed on 26 June 1998 », *Law of the Sea Bulletin*, No. 38, 1998, p. 55.

pratique chinoise sera difficile à soutenir.

Il est très difficile également de retenir l'argument qui veut qu'une zone maritime aussi vaste et loin du continent soit considérée comme «des eaux historiques ». Néanmoins, l'inexistence des eaux historiques au sens traditionnel ne signifie pas l'absence d'autres droits historiques. Par exemple, il est très probable que la Chine puisse jouir des droits historiques de pêche puisque les pêcheurs chinois ont pêché dans la région depuis des temps immémoriaux[390]. En ce qui concerne d'autres intérêts historiques que la Chine pourrait avoir, un juriste taïwanais a invoqué le fait que la marine chinoise a patrouillé la mer, combattu les pirates et organisé les sauvetages depuis des siècles. Dès lors, selon lui, la Chine pourrait jouir de droits historiques relatifs à la navigation et à la défense nationale[391].

Un autre problème est de savoir si la Chine peut étendre les droits historiques au plateau continental en mer de Chine du sud. Selon la convention de Montego Bay, «Les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi de toute proclamation expresse »[392]. Comme les droits sur le plateau continental sont *ab initio* et *ipso facto*, il est logique que le régime des droits historiques ne s'applique pas au plateau continental[393]. Mais il est aussi vrai qu'une « idée juridique nouvelle, comme la notion introduite en 1958 selon laquelle les droits sur le plateau sont inhérents ou existent *ab initio*, ne peut à elle seule abolir ou exclure des droits acquis et existants. »[394] Par conséquent, la Chine doit prouver qu'elle avait acquis les droits avant l'établissement du régime du plateau continental. Sinon, elle ne peut revendiquer les droits historiques que sur les eaux sus-jacentes.

En général, le régime des droits historiques est plus favorable aux Etats ayant une longue histoire et peu favorable aux Etats qui ont obtenu leur indépendance après la Seconde Guerre mondiale[395]. Parmi les Etats ayant une revendication sur la mer de Chine du sud, la Chine est incontestablement la plus ancienne. Il est naturel que

---

[390] LI (J.), «Evidences of Exploration and Management of the Paracel and Spratly Islands by the Chinese People », *Southeast Asian Affairs: A Quarterly Journal* (en chinois), No. 2, 1996, pp. 82-89.
CHANG (T.-K.), « China's Claim of Sovereignty over Spratly and Paracel Islands: A Historical and Legal Perspective », *Case W. Res. J. Int'l L.,* vol. 23, 1991, pp. 399-420.

[391] Les propos de FU Kuen-Chen durant l'atelier « Legal Regime of China's Historic Waters in the South China Sea », *Issues and Studies*, vol. 32, No. 8, 1993, p. 7.

[392] Art. 76(3) de la Convention de Montego Bay.

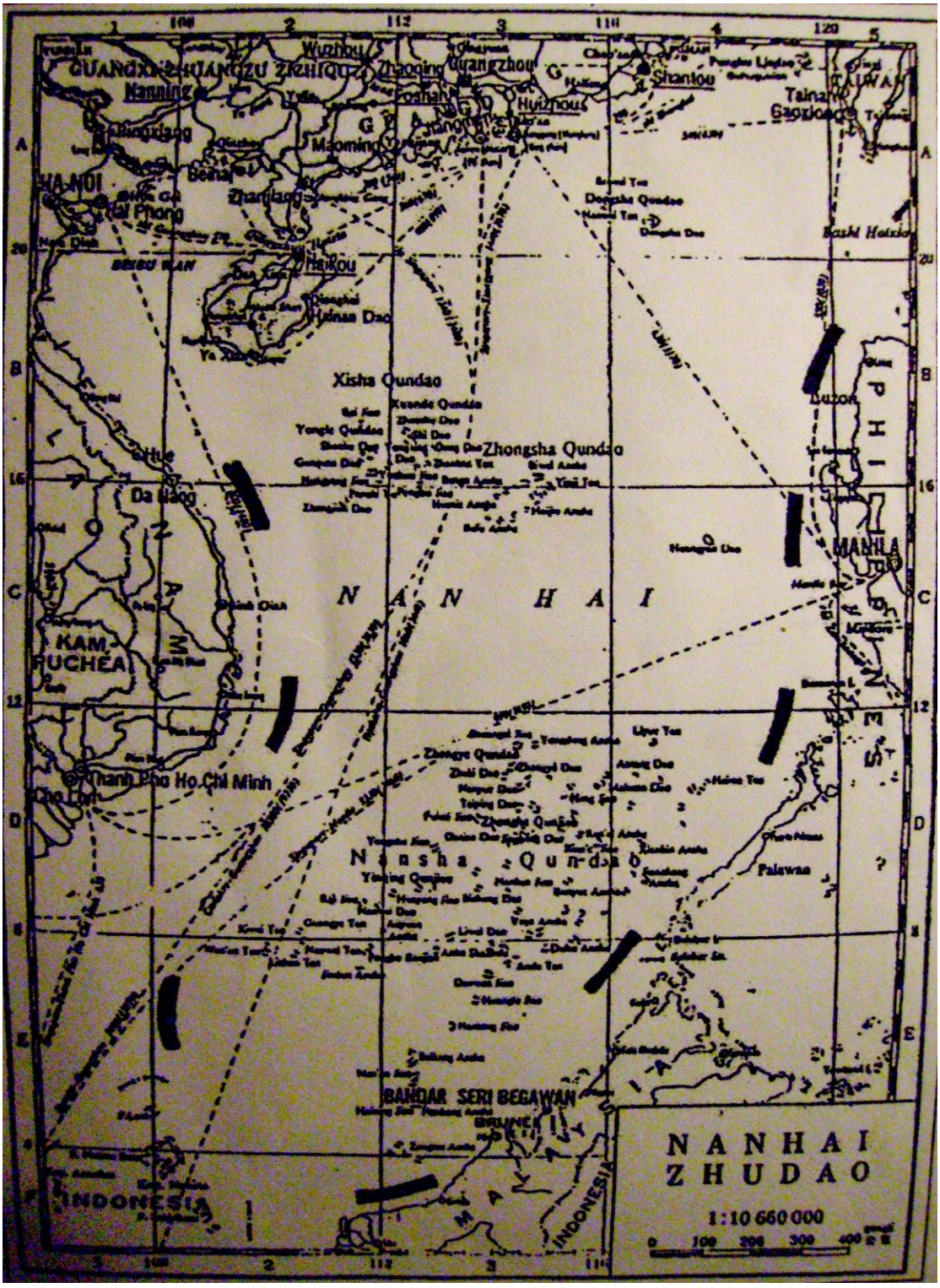
[393] O'Connell (D.P.), *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1982, vol. 2, p. 713.

[394] Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), *op.cit.*, l'opinion individuelle de M. Jiménez de Aréchaga, p. 124.

[395] *Yearbook of the International Law Commission*, 1955, vol. 1, p. 214.

d'autres Etats concernés soient contre une telle revendication chinoise basée sur les droits historiques. Etant donné que la relation entre la Chine et l'ASEAN s'améliore et que la politique étrangère de la Chine s'oriente vers la création d'un environnement extérieur stable et pacifique, il est peu probable que la Chine insiste sur le fait que la mer de Chine du sud constitue des eaux historiques de la Chine. En revanche, comme disait le Professeur Yang Baoyun, « Au lieu d'une revendication extensive difficile à maintenir en droit international, la Chine adoptera une approche plus pragmatique. »[396]

[396] Propos de Yang Baoyun au cours de la conférence « la Chine et la mer : sécurité et coopérations régionales en Extrême-Orient depuis 1954 », Paris, 29-30 juin 2007.



Carte 16 : Carte chinoise de 1947

Source : DEFENCE (E.), *Géostratégie de mer de Chine méridionale et des bassins maritimes adjacents*, Paris/Montréal, L'Harmattan, coll. Recherches asiatiques, 1999, 406 p., p. 381.

Une autre preuve que la Chine ne prétend probablement plus avoir de droits sur l'ensemble des espaces maritimes inclus dans ses fameuses lignes en pointillé est le fait qu'elle n'a pas soumis de demande à propos du plateau continental étendu en mer de Chine méridionale.

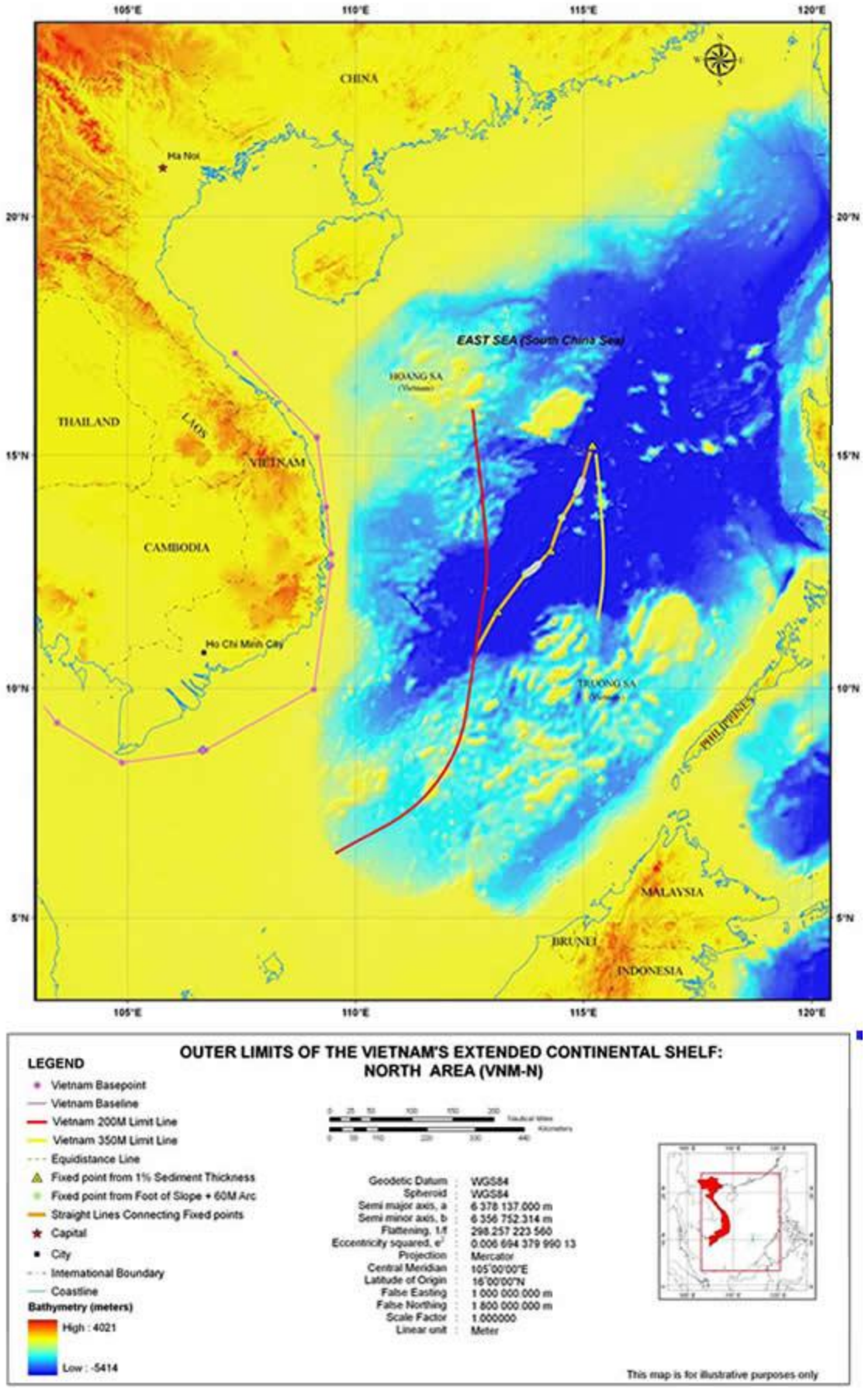
Au contraire, le Vietnam a soumis respectivement sa demande du plateau continental au-delà de 200 milles nautiques dans la région nord-ouest de la mer de Chine méridionale et sa revendication conjointe avec la Malaisie dans la partie sud-ouest de la mer le 7 mai 2009 et le 6 mai 2009.

Après avoir étudié la demande vietnamienne du 7 mai 2009, on remarque que le plateau continental au-delà de 200 milles nautiques qu'il revendique se trouve au nord-ouest du groupe de Spratly et au sud-est des Paracels.[397] La distance entre ces groupes d'îles et le plateau continental étendu revendiqué par le Vietnam ne dépasse pas 200 milles nautiques. Cela signifie par conséquent que la délimitation doit être faite entre le plateau continental du Vietnam et celui généré par les dites îles dont certaines peuvent éventuellement avoir leur propre plateau continental. De plus, on voit très clairement sur la carte que cette partie du plateau continental se trouve dans une zone où l'eau est assez profonde.

Il semble que le gouvernement vietnamien a utilisé deux méthodes afin de déterminer les limites extérieures du plateau continental étendu.[398] Malheureusement, le gouvernement vietnamien n'a pas fourni d'informations plus détaillées sur ces points, notamment au sujet de la profondeur de l'eau à chaque point et de l'utilisation des critères de l'article 76 de la Convention.

[397] http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/vnm2009n_executivesummary.pdf, visité le 2 juin 2011

[398] L'art. 76. 4. a) Aux fins de la Convention, l'Etat côtier définit le rebord externe de la marge continentale, lorsque celle-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, par : i) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence aux points fixes extrêmes où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au centième au moins de la distance entre le point considéré et le pied du talus continental; ou ii) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence à des points fixes situés à 60 milles marins au plus du pied du talus continental.



Carte 17. La demande du Vietnam sur le plateau continental au-delà de 200

milles nautiques

Source :

http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/vnm2009n_executivesummary.pdf, visité le 12 juin 2012

La Chine a aussitôt envoyé une protestation contre la demande du Vietnam. Elle a indiqué que «China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof. »[399]

La formule que le gouvernement chinois a employée implique que le droit de la Chine sur les espaces maritimes ou les fonds marins en mer de Chine du sud dérive de la souveraineté chinoise sur les îles. De plus, il n'a mentionné nulle part dans sa protestation la conception des 'eaux historiques', qui suscite constamment de nombreuses discussions au niveau international. Une carte a été attachée à la fin du document. Le gouvernement chinois a repris la carte publiée en 1947 par le gouvernement nationaliste qui montre les neuf fameuses lignes intermittentes qui englobent presque toute la mer de Chine du sud. On ne connaît pas suffisamment les diverses considérations qui ont poussé le gouvernement chinois à insérer cette carte dans sa protestation écrite, mais on estime que la carte a plutôt pour objectif de montrer la souveraineté chinoise sur les îles à l'intérieur des lignes que de démontrer les droits historiques de la Chine sur les espaces maritimes englobés.

Quant à la demande conjointe du Vietnam et de la Malaisie, la zone concernée est située dans le sud de la mer de Chine méridionale. Au vu de la carte se pose la question de savoir si la revendication des Etats sur un plateau continental étendu est appropriée et cohérente avec la Convention de Montego Bay en prenant en compte la situation topographique du fond marin de cette région.

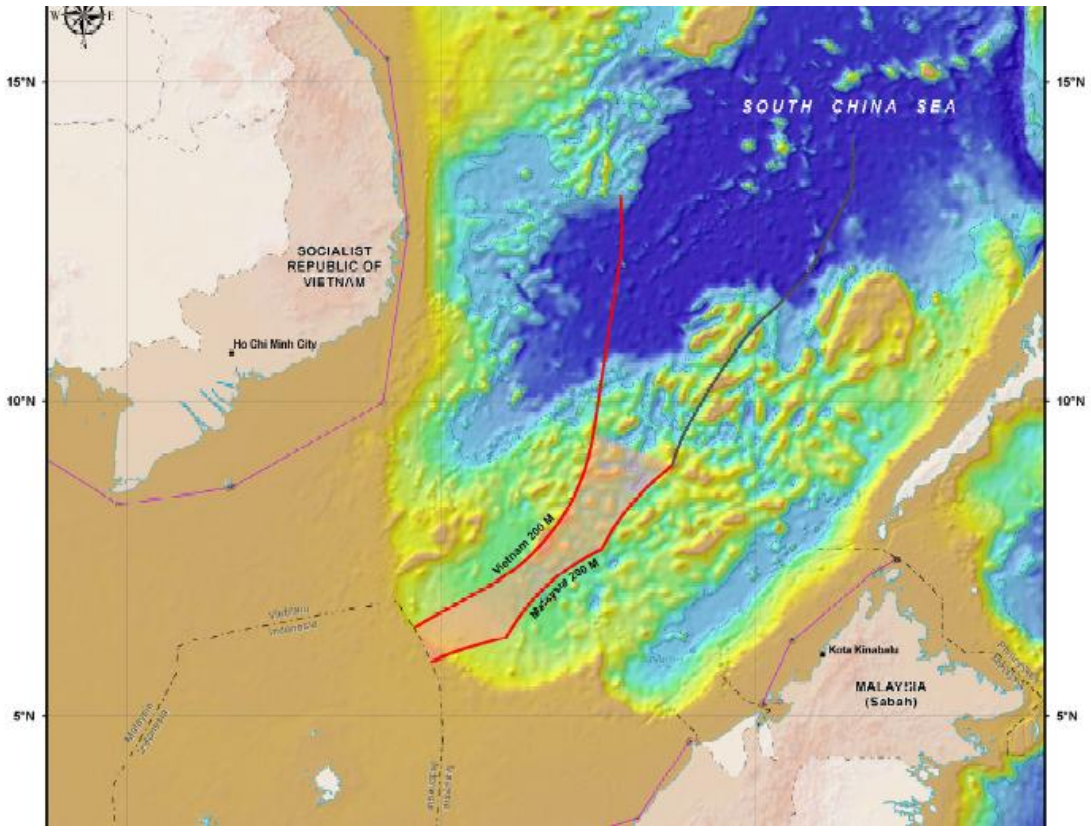
Selon les informations fournies par le Vietnam et la Malaisie, le plateau continental plonge à une profondeur supérieure à 2500 mètres près de la côte de ces deux Etats.[400] De plus, on doute que cette demande puisse satisfaire les conditions posées par l'article 76 (5) : «Les points fixes qui définissent la ligne marquant, sur les fonds marins, la limite extérieure du plateau continental, tracée conformément au

[399] http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf, visité le 2 juin 2011

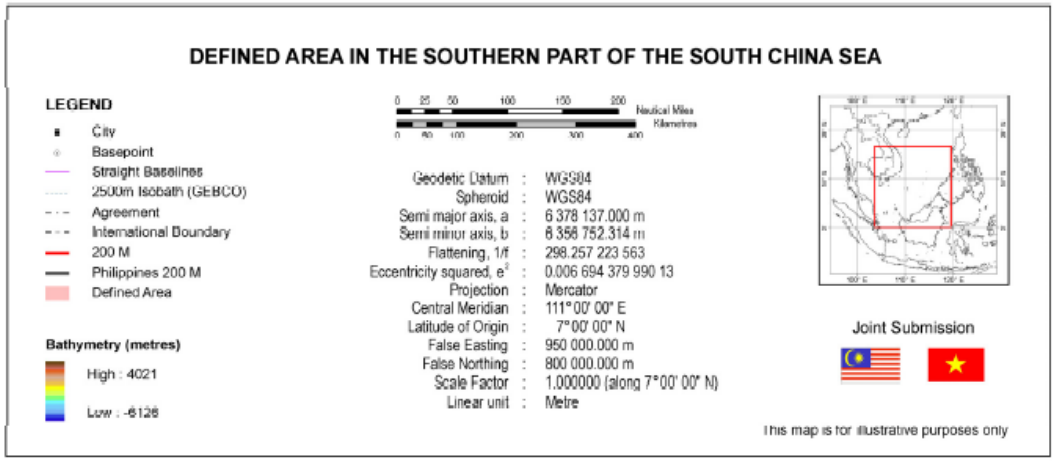
[400] http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_vnm2009excutivesummary.pdf, visité le 2 juin 2011

paragraphe 4, lettre a), i) et ii), sont situés soit à une distance n'excédant pas 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, soit à une distance n'excédant pas 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres, qui est la ligne reliant les points de 2 500 mètres de profondeur. » Plus d'informations sont nécessaires pour évaluer la demande conjointe du Vietnam et de la Malaisie.

La Chine a également déposé une protestation contre la demande conjointe. Cette protestation a presque repris la même formule que celle déposée contre la demande vietnamienne.[401]



[401] http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf, visité le 6 juin 2011



Carte 18 La demande conjointe de la Malaisie et du Vietnam sur le plateau continental au delà de 200 milles nautiques

Source : http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_vnm2009excutivesummary.pdf, visité le 23 septembre 2012

Section IV. Le problème de Taiwan

L'île de Taiwan, longtemps connue en Occident sous le nom de Formose, est bordée à l'est par l'océan Pacifique, au sud par la mer de Chine du sud, à l'ouest par le détroit de Taiwan et au nord par la mer de Chine de l'est. L'île fait 394 kilomètres de long sur 144 de large. Dans cette partie de nos travaux, le terme 'Taiwan' est plutôt utilisé pour désigner les territoires sous juridiction de la République de Chine, qui comprend l'île de Taiwan, le groupe de petites îles (Penghu) ainsi que Jinmen et Matsu.[402]



Carte 19. Taiwan

Source : http://media.maps.com/magellan/Images/TAIWAN-W1.gif, visité le 23 juin 2010

§1. Le Statut de Taiwan

402 http://www.lonelyplanet.fr/_htm/destinations/index.php?mode=notice&param1=taiwan&param2=environnement, visité le 21 juin 2010

Remarquée par les Portugais qui lui ont donné le nom de Formose, Taiwan n'est pas réellement confronté au monde extérieur jusqu'au XVIe siècle quand les Hollandais ont colonisé une partie de l'île de Taiwan. Zheng Cheng Gong, un pirate et général chinois (souvent connu sous le nom de Koxinga) a chassé les Hollandais en 1662 et repris l'île. Fidèle à la dynastie des Ming, Zheng considéré à l'époque Taiwan comme étant une base arrière en vue de reconquérir la Chine continentale, tombée aux mains des Mandchous en 1683[403]. Après avoir compris l'importance stratégique de Taiwan, les Mandchous ont élevé Taiwan au rang de province. En 1895, après la défaite face au Japon, le gouvernement de Qing (l'empire établi par les Manchous) fut obligé de signer le traité de Shimonoseki par lequel il a cédé Taiwan et les archipels Penghu au Japon. Par conséquent, Taiwan faisait partie de l'empire colonial du Japon pour les cinquante ans suivants, jusqu'à la défaite du Japon à la fin de la deuxième guerre mondiale[404].

A la suite de la conférence du Caire, du 22 novembre au 26 novembre 1943, tous les territoires occupés par le Japon, y compris la Manchourie et Formose, devaient être restitués à la Chine[405]. Cette position a été reprise par la conférence de Potsdam. Le territoire de l'empire du Japon est limité aux quatre îles principales et quelques petites îles limitrophes et les gains territoriaux antérieurs à 1937[406]. Les troupes japonaises se sont rendues à l'armée américaine le 25 octobre 1945. Le gouvernement de la République de Chine a ensuite déclaré qu'il recommence à exercer la souveraineté sur Taiwan et Penghu[407]. Après sa défaite face aux communistes, Chiang Kai-chek s'est replié à Taiwan avec son armée et visait la reconquête de la Chine continentale. Taipei n'était considéré que comme étant la capitale provisoire en attendant le retour à Nanjing.

A partir de ce moment historique, l'affrontement à travers le détroit de Taiwan est devenu inévitable et son effet dure jusqu'à nos jours. Selon les événements importants concernant la relation à travers le détroit de Taiwan, cette période peut être

---

[403] *Ibid.*

[404] Jiang Huangchi, « Le droit internantional de la persepective taiwanaise : des rappels historiques et des reflexions sur le futur », dans *le Revue du Droit de l'Université de Taiwan*(Taida faxue luncong), vol. 29, No.3, pp.45-48

[405] http://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryo/01/002_46/002_46tx.html, visité le 22 juin 2010

[406] L'art. 8de la déclaration de Potsdam, texte disponible sur http://www.ndl.go.jp/constitution/e/etc/c06.html, visité le 22 juin 2010

[407] Jiang Huangchi, « Le droit internantional de la persepective taiwanaise : des rappels historiques et des reflexions sur le futur », *op.cit.*, p. 51

encore divisée en plusieurs phases :

Première phase : de 1950 à 1971

Après la défaite face aux communistes et la perte de la Chine continentale, KMT a fait beaucoup d'efforts pour maintenir son siège au sein des Nations Unies. Pendant la guerre froide, la République de Chine revendique d'être le seul représentant légitime de l'Etat de Chine et son peuple avec le soutien de la part de Washington. Cela, par conséquent, a déclenché la concurrence pour le siège auprès des Nations Unies.

Deuxième phase : de 1971 à 1991

Le tournant a eu lieu au moment de la 26ème session ordinaire l'assemblée générale en 1971. Le 25 octobre, l'assemblée générale a adopté la résolution 2758 qui *«[…]décide le rétablissement de la République populaire de Chine dans tous ses droits et la reconnaissance des représentants de son gouvernement comme les seuls représentants légitimes de la Chine à l'Organisation des Nations unies, ainsi que l'expulsion immédiate des représentants de Tchang Kaï-chek du siège qu'ils occupent illégalement à l'Organisation des Nations unies et dans tous les organismes qui s'y rattachent*[408]. »

Troisième Phase : de 1992 à 1999

Après avoir accompli la démocratisation au niveau domestique et s'être emparé du pouvoir politique et militaire, Lee Tenghui, pendant le deuxième mandat présidentiel, a adopté une attitude complètement différente de ses prédécesseurs. D'abord, il a mis fin à la période de la mobilisation générale contre les rebelles communistes et reconnu la légitimité du régime à Beijing. Il a proclamé que Taipei ne revendique plus la représentation de la Chine sur la scène internationale[409].

En juillet 1999, il a déclaré que les deux côtés du détroit de Taiwan sont deux Etats différents et la relation entre eux est de nature interétatique ou, au moins, de nature spéciale[410]. Ce discours a provoqué de fortes protestations de la part de Pékin et

[408] Pour les informations plus détaillées, voir aussi http://www.taiwanthinktank.org/ttt/servlet/OpenBlock?Template=Article&category_id=101&article_id=146&lan=tc, visité le 31 janvier 2010

[409] Mainland Affairs Council of Executive Yuan , http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=61573&ctNode=6235&mp=2, visité le 25 juin 2010

[410] http://csis.org/files/media/csis/programs/taiwan/timeline/sums/timeline_docs/CSI_19990709.htm, visité le 25

vif mécontentement chez le peuple en Chine continentale.

De 2000 à 2008

La victoire de Chen Shui-bian aux élections présidentielles de 2000 marque le succès des indépendantistes, souvent connu à Taiwan sous le nom de « camp vert ».

De 2008 à nos jours

Le retour du KMT au pouvoir a entrainé une série de négociations avec Beijing et des accords ont été signés pour promouvoir des échanges à travers le détroit de Taiwan.

La question du statut de Taiwan pose la question de savoir si Taiwan est un territoire indépendant. Cette question n'a jamais été soulevée avant que le régime du KMT se soit retiré sur l'île après la défaite face aux communistes. Néanmoins, les nationalistes insistaient sur le principe d'une Chine et considéraient le régime de Beijing illégal. Cette attitude a continué à prévaloir jusqu'en 1990.

La République de Chine annonce officiellement la fin de la période de mobilisation nationale contre la rébellion communiste le 1er mai 1991[411]. En ce qui concerne la réunification de la Chine, les deux rives (du détroit) doivent être conscientes du fait que chacune d'elles possède sa propre juridiction, s'appliquant sur son propre territoire, et qu'elles devraient donc coexister comme deux entités distinctes sur la scène internationale. Quant à la relation qui les lie, c'est celle de deux régimes séparés et égaux d'un même Etat. Donc, elle est de nature intérieure. Pendant les années 1990, Taipei continue à privilégier le concept d'entité politique qui contraste avec la « relation spéciale d'Etat à Etat » formulé par Lee Teng-Hui en 1999.

La « Taiwanisation », au lieu de se détacher de la culture chinoise, avec la démocratisation accomplie auparavant, contribue à l'émergence d'une opinion publique favorable à une République de Chine indépendante. Il y a une résistance à se réunifier avec la Chine populaire : les Taïwanais craignent non seulement le système politique communiste mais aussi la menace posée par la Chine continentale sur l'économie insulaire.

Néanmoins, il n'existe pas d'attitude uniforme envers le statut de Taiwan. La

juin 2010

[411] Cabestan (J.P.) et Vermander (B.), *La Chine en quête de ses frontières :la confrontation Chine-Taiwan*, Presses de Sciences Po, 2005, p. 33

société Taïwanaise est profondément divisée sur cette question : le camp vert pour l'indépendance et le camp bleu pour la réunification. Les immigrants après 1949 ont un attachement fort à la Chine et au KMT mais la majorité des habitants taïwanais, venus de la province de Fujian à Taiwan il y a plus de cents ans, ne considèrent la Chine que comme une origine partielle et lointaine. A cause de cette division profonde, il y a un manque de cohérence dans la politique continentale de Taipei. Par conséquent, les interactions entre les deux rives sont souvent influencées par le changement de parti au pouvoir à Taipei. Cette partie de nos travaux est consacrée aux interactions à travers le détroit au niveau interne et international.

Quand il s'agit de la nature de relation à travers le détroit de Formose, Beijing et Taipei n'ont absolument pas la même réponse. Selon les indépendantistes taïwanais, Taiwan satisfait toutes les critères de l'Etat : une population permanente, un territoire délimité, un gouvernement effectif, la capacité d'entrer en relation avec d'autres Etats ; et ce en dépit du fait que la République de Chine est peu reconnue par d'autres Etats. En ce qui concerne ce point, notre argument peut être formulé par l'affirmation de M. James Crawford:

«*The conclusion must be that Taiwan is not a State because it still has not unequivocally asserted its separation from China and is not recognized as a State distinct from China. Its origins as a consolidated local de facto government in a civil war situation continue to affect it*[412]*.* »

En 2008, le président actuel de Taiwan, Ma Yingjiu, a proclamé que le principe de «*Trois nons* » (*sanbu* en mandarin: pas d'indépendance, pas de réunification, pas de recours à la force) sera respectée pendant tout son mandat[413]. Il est difficile de considérer une entité politique comme étant un Etat *de jure*, si celle-ci n'a pas une telle revendication. Au lieu de revendiquer l'indépendance, Taiwan a exprimé plutôt sa volonté de ne pas accéder à l'indépendance dans un futur envisageable. En plus, le fait que la République de Chine soit peu reconnue par d'autres membres de la Communauté Internationale signifie que la capacité d'entrer en relation avec d'autres Etats est très limitée[414].

Une autre théorie concernant le statut indéterminé de Taiwan prônée par le camp

[412] James Crawford, *The Creation of States in International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2006, p.219
[413] http://news.163.com/08/0117/14/42DQ2IFR0001124J.html, visit éle 21 juin 2010
[414] La République de Chine maintient la relation diplomatique avec 23 Etats, http://newsburglar.com/2008/09/18/the-prc-taiwan-and-the-one-china-policy/, visit éle 21 juin 2010

vert et certains politiques japonais, est encore moins fondée en droit international[415]. Cette théorie remet en question la légitimité du régime de la République de Chine à partir de la fin de la deuxième Guerre Mondiale. D'abord, les partisans de cette théorie refusent de reconnaître l'effet de la déclaration de Caire ou celle de Potsdam, qui demande au Japon de rendre Taiwan à la République de Chine. Deuxièmement, ils argumentent que le traité de paix de San Francisco n'indique pas que le Japon renonce à tous les droits sur l'île mais n'a pas explicitement octroyé la souveraineté de Taiwan à la Chine. Cette question n'a pas été précisée dans le traité de paix signé plus tard entre le Japon et la République de Chine, en tant que représentant légitime d'Etat de Chine à l'époque[416].

Pour réfuter ces arguments, il suffit de regarder l'art. 8 du traité de paix de 1951 sur lequel la théorie du statut indéterminé de Taiwan s'appuie:

«Japan will recognize the full force of all treaties now and hereafter concluded by the Allied power for terminating the state of war, initiated on 1 September 1939, as well as any other arrangements by the Allied Powers for or in connection with the restoration of peace. »

Il n'y a aucun doute que le traité de paix de 1951 reconnaît la validité des arrangements conclus entre les Alliés, y inclus la déclaration du Caire et la déclaration de Potsdam. En plus, selon l'article 4 du traité de paix du 28 avril 1952 signé entre la République de Chine et le Japon : *«It is recognised that all treaties, conventions and agreements concluded before 9 december 1941 between Japan and China have become null and void* […] »[417] Naturellement, le traité de Shimonoseki signé en 1895 par lequel Taiwan avait été cédée au Japon est évidemment inclus dans la catégorie des accords rendus invalides par ce traité. En conclusion, la théorie du statut indéterminé de Taiwan n'est pas admise en droit international : Taiwan et la Chine ne peuvent être considérés comme deux Allemagnes ou deux Corées issues de la deuxième Guerre Mondiale. Même Yann-huei Song, un grand internationaliste taïwanais indépendantiste, est obligé d'admettre le fait que Taiwan n'est pas un Etat *de jure*[418]. On voit également que la République de Chine à Taiwan ne peut être traitée de la même façon que Hongkong et Macao.

---

415 http://www.zhgpl.com/crn-webapp/cbspub/secDetail.jsp?bookid=38721&secid=38730, visité le 20 juin 2010

416 Treaty of Peace with Japan, signé le 8 septembre, san Francisco, http://www.taiwandocuments.org/sanfrancisco01.htm, visité le 20 juin 2010

417 http://www.ioc.u-tokyo.ac.jp/~worldjpn/documents/texts/docs/19520428.T1T.html, visité le 20 juin 2010

418 Yann-huei Song, "China's Missile Tests in the Taiwan Strait: Relevant International Law Questions", *Marine Policy* 23, No.1, 1999, p.99

En conclusion, Taiwan n'est pas un Etat souverain mais il n'a pas le même statut que Hongkong ou Macao. Donc, la relation à travers le détroit de Taiwan a sa particularité. D'un côté, il s'agit bien de la relation à l'intérieur d'un seul Etat mais en même temps, les éléments internationaux ne peuvent pas être exclus de notre observation.

A. Les interactions entre la Chine continentale et Taiwan : au niveau interne

Le problème de Taiwan est un legs issu de la guerre civile. Le gouvernement chinois souligne depuis toujours que le règlement du problème de Taiwan est une affaire intérieure à la Chine et que la Chine n'a pas à promettre de renoncer à l'emploi de la force armée. Cela offre une garantie nécessaire pour réaliser la réunification pacifique. Le recours à la force armée serait l'ultime choix.

a. Le maintien des pressions militaires afin d'éviter l'indépendance de Taiwan :

1. Les tirs des missiles dans le détroit de Taiwan en 1996

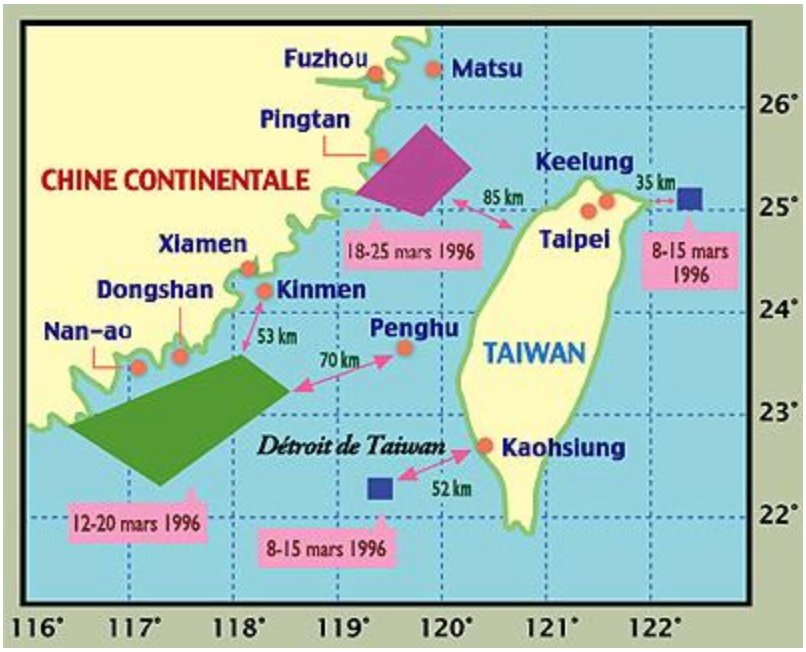
Beijing a organisé à trois reprises, en juillet et août 1995 puis en mars 1996, d'importantes manœuvres militaires dans le détroit de Taiwan. En ce qui concerne les derniers exercices militaires, la République Populaire de Chine a entrepris des tirs de missiles à proximité des eaux territoriales de l'île au moment où Taiwan organisait sa première élection présidentielle au suffrage universel direct. Ces manœuvres ont duré du 8 mars au 15 mars 1996. Pendant cette semaine, l'armée de la libération du peuple a lancé ensemble quatre missiles sol-sol M9 près de deux grands ports de l'île au sud, Keelung au nord et Kaohsiung au sud[419].

Ces manœuvres militaires avaient pour but déclaré de montrer la détermination pékinoise d'empêcher toute dérive de Taiwan vers l'indépendance et de faire pression sur des électeurs Taïwanais. Néanmoins, cette stratégie s'est révélée contre-productive : d'une part, loin de remettre en cause les réformes menées par Lee Teng-hui, elle a renforcé la légitimité de ce dernier, qui a recueilli 54% des suffrages. D'autre part, elle a conduit les Etats-Unis à sortir de leur réserve pour déployer deux porte-avions dans la zone[420].

---

[419] Yann-huei Song, "China's Missile Tests in the Taiwan Strait: Relevant International Law Questions", *Marine Policy* 23, No.1, 1999, pp. 81-102

[420] Cabestan (J.P.) et Vermander (B.), *La Chine en quête de ses frontières :la confrontation Chine-Taiwan, op.cit.*, p.41, voir aussi Mengin Françoise. L'indépendantisme dans la démocratie taiwanaise. *Critique internationale*. Vol. 7., pp. 38-39, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/criti_1290-7839_2000_num_7_1_1558, visité le 20 juin 2010



Carte 20.

Source : http://www.gio.gov.tw/taiwan-website/abroad/fr/a21st/9a6.html, visité le 20 juin 2010

2. La loi anti-sécession de la République Populaire de Chine

La nouvelle offensive pékinoise se profile vers l'année 2004 avec l'annonce de la préparation de la loi anti-sécession. La loi contre la sécession de la nation a été adoptée le 14 mars 2005[421]. Il est supposé que sa préparation aurait commencé pendant l'été précédent, pour riposter aux annonces de Chen Shui-bian sur la réforme constitutionnelle [422]. La loi témoigne de la résolution chinoise d'achever la réunification de la patrie. Mais son adoption n'a pas eu exactement les mêmes effets que ceux que Beijing envisageait.

D'abord, la promulgation de la loi a provoqué un fort mécontentement chez les Taïwanais. Deuxièmement, Beijing a perdu la haute main sur la scène internationale, obtenue durant les mois précédents quand les initiatives de Chen Shui-bian ont mis en péril le *statu quo* aux yeux des autres pays[423]. En plus, l'adoption de la loi anti-sécession a partiellement contribué à l'échec de la tentative de la levée de l'embargo européen sur les ventes d'armes imposé sur Beijing après l'affaire de Tiananmen[424].

[421] Fan guojia fenlie fa, adoptée le 14 mars 2005, par la 3 ème session de la 10ème APN, http://french.china.org.cn/french/163403.htm, visité le 21 juin 2010
[422] Cabestan (J.P.) et Vermander (B.), *La Chine en quête de ses frontières :la confrontation Chine-Taiwan, op.cit.*, p.145
[423] http://www.taiwanmag.net/2008/08/la-loi-anti-secession/, visité le 20 juin 2010
[424] http://www.rfi.fr/actufr/articles/063/article_35057.asp, visité le 20 juin 2010

L'inquiétude de la Communauté Internationale vient surtout de l'article 8, qui spécifie que l'Etat pourra employer des moyens « non pacifiques » dans l'un des trois cas suivants :

a) si les forces sécessionnistes taïwanaises réalisent la sécession effective sous quelque forme que ce soit

b) si des incidents majeurs produisent le même effet

c) si les possibilités d'une réunification sont complètement épuisées.

Bien que l'article 8 apparaisse agressif, l'adoption de cette loi ne peut être interprétée comme un geste purement offensif. En ce sens, l'adoption de la loi est différente des manœuvres militaires en 1996.

Selon le premier ministre Wen Jiaobao, «*ce n'est pas une loi de guerre* »[425]. Donc, le sens de cette loi ne se limite pas à l'article 8. Selon certains observateurs, la loi est plutôt le résultat d'un compromis. D'un côté ceux qui veulent une solution militaire rapide, de l'autre, ceux qui insistent sur les faiblesses des forces militaires de l'APL et les effets dévastateurs qu'aurait une solution militaire, sur les sociétés de chaque rive du détroit.

En fait, Beijing a adopté une attitude plus souple envers Taipei à partir de 2001. On trouve des indices de nature beaucoup plus pacifique dans le texte. Selon l'article 6, l'Etat doit prendre des mesures de confiance pour faciliter la réunification pacifique, y compris la préservation des droits et des intérêts des Taïwanais. L'article 7 indique aussi la direction à suivre pour parvenir à la réunification pacifique : les deux rives doivent entamer des négociations et consultations, tenues sur un pied d'égalité. Les domaines qui peuvent faire l'objet de discussions et de consultations incluent la fin officielle de l'état d'hostilité, le développement des échanges, les étapes de la réunification, le statut politique des autorités taïwanaises et surtout la place de Taiwan sur la scène internationale. On observe que l'acceptation par Taipei du concept d'une Chine unique n'est plus une condition exigée pour procéder à des négociations. Les autorités continentales indiquent en clair jusqu'où elles sont en mesure d'aller, ce qu'elles peuvent encore concéder et qu'elles sont prêtes à recourir à la force quand la résolution pacifique n'est plus possible.

b. La coopération à travers le détroit de Taiwan pour une résolution définitive

[425] http://www.chinability.com/Wen%20Jiabao%20press%20conference.htm, visité le 20 juin 2010

Beijing voit de plus en plus l'importance de la normalisation de la relation entre les deux rives, hostiles à l'un et l'autre à cause de la séparation de plus de 30 ans et la propagande mise en œuvre par le gouvernement de chaque côté.

Un grand changement a eu lieu avec le retour du KMT au pouvoir. La 11e session de la conférence consultative politique du peuple chinois a été tenue deux semaines avant les élections présidentielles taïwanaises le 20 mars 2008. On observe que le discours prononcé par Hu Jintao, président de la Chine populaire, au moment de la rencontre avec les représentants taïwanais, a pris une tonalité légèrement différente des précédentes. Ce qui n'a pas changé, est que les dirigeants pékinois ont toujours mis l'accent sur la résolution pacifique du problème de Taiwan. Cependant, encore plus de souplesse a été accordée aux mesures à prendre pour traiter le problème. En même temps, le champ de discussion est complètement ouvert, Beijing exprime sa volonté de négocier avec Taipei, sur un pied d'égalité, sur tous les sujets liés à la relation à travers le détroit de Formose, y compris les échanges économiques, culturels ainsi que les échanges de personnels. Pour le bien-être des peuples des deux rives, le Président Hu a annoncé que Beijing est résolu à réaliser trois liaisons directes à travers le détroit. Les messages issus de Beijing en mars 2008 ont des implications complètement différentes de ceux émis à la veille des élections présidentielles précédentes[426].

Par contraste aux efforts que Beijing a fait pour influencer l'électorat taïwanais en 1996 et en 2000, cette fois-ci, le discours de Hu au début de mars 2008 semble un message tout à fait amical destiné aux compatriotes taïwanais[427].

Au moment de son discours inaugural, Ma Yingjiu s'est prononcé au sujet de la relation trans-détroit. Ma est revenu au consensus de 1992[428] et a exprimé aussi son souhait de reprendre les négociations interrompues pendant plus de 10 ans[429]. Avec ce

[426] http://www.china.com.cn/overseas/txt/2008-03/05/content_11616167.htm, visité le 25 juin 2010

[427] Comme nous avons déjà invoqué, en mars 1996, l'armée de libération du peuple a tiré plusieurs missiles à proximité des côtes Taiwanaises. L'acte est généralement interprété en tant qu'un essai pour dissuader les électeurs Taiwanais de voter pour Lee Teng-hui. Une semaine avant le scrutin en 2000, le premier ministre Zhu Rongji était apparu à la télévision pour y faire un discours de sous-entendus menaçants afin de dissuader l'électorat de voter pour un candidat favorisant la cause indépendantiste.

[428] le consensus désigne un accord affirmant que la Chine continentale et Taiwan appartiennent à une seule Chine, bien qu'il puisse y avoir des interprétations différentes quant à la signification de ce terme ; Beijing a indiqué, à plusieurs reprise que le support à ce consensus est un prérequis pour toutes entités à Taiwan désirant entamer des discussions avec lui. A l'intérieur de l'île, ce consensus est supporté par la Coalition pan bleue. En 2005, il a servi la base de l'accord signé entre KMT, le Parti populaire du côté Taiwanais et le Parti communiste de la république populaire de Chine.

[429] le discours d'investiture du Président Ma le 20 mai 2008, http://www.gio.gov.tw/taiwan-website/abroad/fr/2008520fr.htm, visité le 25 juin 2010

changement d'ambiance politique à l'intérieur de Taiwan, les deux rives ont réussi à faire avancer les négociations sur les échanges trans-détroit. L' ARATS et la SEFC ont repris les négociations en juin 2008. A ce jour, ils ont déjà tenu des sessions de discussion et ont abouti à plusieurs accords importants.

Le 12 juin 2008, Chen Yunlin rencontre à Beijing Chiang Pin-kung. Le dialogue trans-détroit reprend après 10 années de suspension. Les documents signés alors portent sur les vols charters trans-détroit durant les week-ends et l'accueil des touristes de la partie continentale de l'île de Taiwan. Le 3 novembre 2008, Chen Yunlin a visité Taiwan et s'est entretenu avec Chiang. Les discussions ont permis d'approfondir la coopération économique entre les deux rives. Les transports maritimes et aériens, les services postaux et la sécurité alimentaire étaient à l'ordre du jour. C'est une avancée réelle vers l'établissement des « trois liaisons directes ». La 3e tour du dialogue a été tenue le 26 avril 2009 à Nanjing. Les deux parties ont abordé des questions comme celle des vols réguliers trans-détroit, de la coopération financière et de la lutte conjointe contre la criminalité. Le 22 décembre 2009, Chen Yunlin et Chinag pin-kung se sont rencontrés à Taichuang pour un nouveau cycle de pourparler entre l'ARATS et SEF. Parmi les thèmes qui ont été abordés figurent la coopération en matière de main d'œuvres en matière de la pêche, l'inspection et la garantie des produits agricoles et la coopération fiscale[430].

B. La relation entre la République Populaire de Chine et la République de Chine dans la sphère internationale

Comme on l'a analysé dans les paragraphes au-dessus, à cause du statut unique de Taiwan, la relation trans-détroit n'est pas de même nature que celles entre Beijing et Hongkong ou Beijing et Macao. Il faut noter que les éléments internationaux jouent un rôle important dans les interactions à travers le détroit de Taiwan. Dans le discours d'investiture du Président Ma, celui-ci dit :

« A l'avenir, nous nous engagerons dans des consultations avec le continent sur les questions relatives à l'espace international de Taiwan et à un accord de paix entre les deux rives. Taiwan veut la sécurité et la prospérité, mais aussi la dignité. Les

[430] http://baike.baidu.com/view/2291991.htm?fr=ala0_1_1, visit éle 28 juin 2010

relations entre les deux rives entreront dans une nouvelle phase de stabilité et de confiance que lorsque Taiwan ne sera plus isolésur le plan international. »[431]

Ici, on observe que l'espace international de Taiwan est l'une des préoccupations des dirigeants taïwanais et pékinois. Le sentiment d'être marginalisé au niveau international est l'une des causes principales de fort mécontentement du peuple taïwanais envers Beijing et le fait que l'île soit perçue comme l'orpheline de l'Asie. Actuellement, la République de Chine entretient des relations diplomatiques avec 23 pays sur les 192 membres des Nations Unies.

Taiwan appartient à 27 organisations intergouvernementales dont l'OMC et l'APEC. (voir tableau 8) La République de Chine n'est membre d'aucune organisation réservée exclusivement aux Etats souverains. Taiwan souhaite réintégrer les Nations Unies dont elle est exclue depuis 1972, et depuis des années tente sa chance auprès de l'Organisation Mondiale de la Santé. Après l'amélioration de la relation à travers le détroit de Taiwan, les efforts de Beijing pour restreindre l'espace international de Taiwan se sont relâchés. Cela permet aux dirigeants pékinois d'exprimer leur bonne foi envers les compatriotes Taïwanais.

Tableau 5

Organisations intergouvernementales dont Taiwan est membre	
Association of Asian Election Authorities	AAEA
Afro-Asian Rural Development Organization	AARDO
Advisory Centre on WTO Law	ACWL
Asian Development Bank	ADB
Asia-Pacific Association of Agricultural Research Institutions	APAARI
Asia-Pacific Economic Cooperation(APEC)	APEC
Asia/Pacific Group on Money Laundering	APG
Asia-Pacific Legal Metrology Forum	APLMF
Asian Productivity Organization	APO
Association for Science Cooperation in Asia	ASCA
AVRDC-The World Vegetable Center	AVRDC
Central American Bank for Economic Integration	CABEI
Extended Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna	CCSBT
International Satellite System for Search and Rescue	Cospas-Sarsat
Food and Fertilizer Technology Center for the Asian and Pacific Region	FFTC/ASPAC
International Cotton Advisory Committee	ICAC
The International Competition Network	ICN
Interim Scientific Committee for Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean	ISC
International Seed Testing Association	ISTA
Office International des Epizooties (World Organization for Animal	OIE

[431] le discours d'investiture du Président Ma le 20 mai 2008, *op.cit.*

Health)	
South East Asian Central Banks	SEACEN
Study Group on Asian Tax Administration and Research	SGATAR
Western and Central Pacific Fisheries Commission	WCPFC
World Trade Organization	WTO
World Customs Organization (Technical Committee on Rules of Origin)	
World Customs Organization (Technical Committee on Customs Valuation)	
Egmont Group	

Source : http://www.mofa.gov.tw/webapp/public/Data/811511552371.pdf, visité le 29 juin 2010

Le statut spécifique de Taiwan a inévitablement une incidence profonde sur la politique de Taiwan dans les affaires maritimes. La République de Chine a participé à la première conférence sur le droit de la mer au nom de l'Etat chinois. Taipei a signé les quatre conventions de Genève. Cependant, Taipei ne s'est pas exprimée sur les points cruciaux du droit de la mer de l'époque. Toutefois, en ratifiant la Convention sur le plateau continental en août 1970, Taipei a émis en même temps deux réserves à celle-ci :

«*With Regard to the determination of the boundary of the continental shelf as provided in paragraph 1 and 2 of article 6 of the Convention, the Government of the Republic of China considers 1) the boundary of the continental shelf appertaining to two or more States whose coasts are adjacent to and or opposite each other shall be determined in accordance with the principle of the natural prolongation of their land territories and 2)that in determining the boundary of the continental shelf o Republic of China f, exposed islands and islets shall not be taken into account.* »[432]

La position prise par Taiwan au moment de la première conférence des Nations Unies sur le droit de la mer est tout à fait conforme à la position actuelle de Beijing. En réalité, la République de Chine, de nos jours, composée par l'île de Taiwan et quelques îles avoisinantes ne possède pas de plateau continental étendu. Ainsi, Taipei ne pouvait pas revendiquer un plateau continental étendu pour le territoire sous sa juridiction. En fait, cette réserve de la part de Taipei vise surtout la délimitation avec le Japon en mer de Chine de l'est. Cette position est évidemment influencée par la

[432] Multilateral Treaties Deposited with the Secretary General, ST/LEG/SER.E/1.1982, p. 605

théorie de la Chine unique. En réalité, en étudiant les législations principales de Taiwan à propos des affaires maritime, la théorie de la Chine unique a une profonde incidence sur la politique adoptée par les autorités taïwanaises dans le domaine.

Taiwan n'a pas pu assister à la troisième conférence sur le droit de la mer après avoir perdu son siège au sein des Nations Unies et n'est pas partie à la Convention. Exclu de la plupart des accords multilatéraux, Taipei a très peu d'occasion de faire entendre sa voix sur la scène internationale. Dans cette étude, on s'efforcera d'identifier une politique maritime propre à Taiwan.

§ 2. Le Statut du détroit de Taiwan

A cause du statut unique de Taiwan, le détroit de Taiwan, qui sépare l'île du continent, a un statut particulier en droit international. Le détroit compose une partie de la mer de Chine orientale et la relie à la mer de Chine du Sud . Il a une largeur de cent trente milles nautiques dans sa plus petite largeur et 350 milles nautiques dans sa plus grande largeur. À l'ouest du détroit se trouve la province de Fujian, en Chine continentale. On y trouve les archipels de Jinmen et Matsu qui sont à proximité de la Chine continentale mais sous juridiction de Taiwan. À l'est se trouve la côte ouest de Taïwan et les Pescadores.

Le détroit a été le théâtre de différentes confrontations militaires entre la République Populaire de Chine et la République de Chine (Taïwan) depuis les derniers jours de la Guerre civile chinoise. Aujourd'hui, l'affrontement militaire est passé et on entrevoit la possibilité d'un régime de coopération à tous échelons à travers le détroit[433]. Néanmoins, le statut du détroit demeure incertain et la gestion de cet espace maritime reste un problème non résolu. En dépit du fait que Taiwan n'est pas un Etat *de jure* comme on l'a mentionné dans la partie précédente, il faut reconnaître qu'il existe deux juridictions distinctes sur les deux rives du détroit. M. Zou Keyuan a souligné que le problème du détroit de Taiwan est régi non seulement par le droit de la mer mais aussi par la relation à travers le détroit.

A. Les lignes de base publiées par la République Populaire de Chine et la

[433] Zou Keyuan, «Redefining the Legal Status of Taiwan Strait », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, No. 2, 2000, p. 250

République de Chine par rapport au détroit de Taiwan et son statut

Pour définir le statut des eaux dans le détroit de Taiwan, il faut d'abord établir les lignes de base à partir desquelles la mer territoriale est mesurée. La République Populaire de Chine a publié une partie des lignes de base droites en mai 1996, y compris celles qui sont sur la côte continentale face à Taiwan (point 19 à 24, voir la carte 21)[434]. On observe que les archipels de Jinmen et Matsu, sous juridiction de Taiwan, tombent en deçà de la ligne de base et sont par conséquent enclos par les eaux intérieures de la Chine continentale.

Les autorités Taïwanaises ont publié les lignes de base entourant l'île de Taiwan et les archipels de Penghu en 1998 (voir la carte 22)[435]. Les lignes de base autour des îles de Jinmen et Matsu ne sont pas comprises dans les lignes publiées. En revanche, les autorités Taïwanaises admettent le fait que ces îles sous son contrôle sont encloses à l'intérieur des lignes de base de la République Populaire de Chine. Selon le principe de la Chine unique, il n'est pas nécessaire pour Taipei de tracer à nouveau les lignes de base entourant ces archipels. Wu Dunyi, chef de l'*administrative yuan*, a confirmé que cela relève du consensus entre les deux rives afin d'éviter des conflits par rapport à Jinmen et Matsu. Le tracé des lignes de base est un geste qui démontre la souveraineté mais l'inclusion de Jinmen et Matsu dans les eaux intérieures de la Chine Populaire concerne plutôt la relation entre les deux rives et le problème de la juridiction. Les lignes de base publiées par Taipei ont été légèrement modifiées en 2009, cependant celles entourant les archipels de Jinmen et Matsu ne sont toujours pas englobées[436].

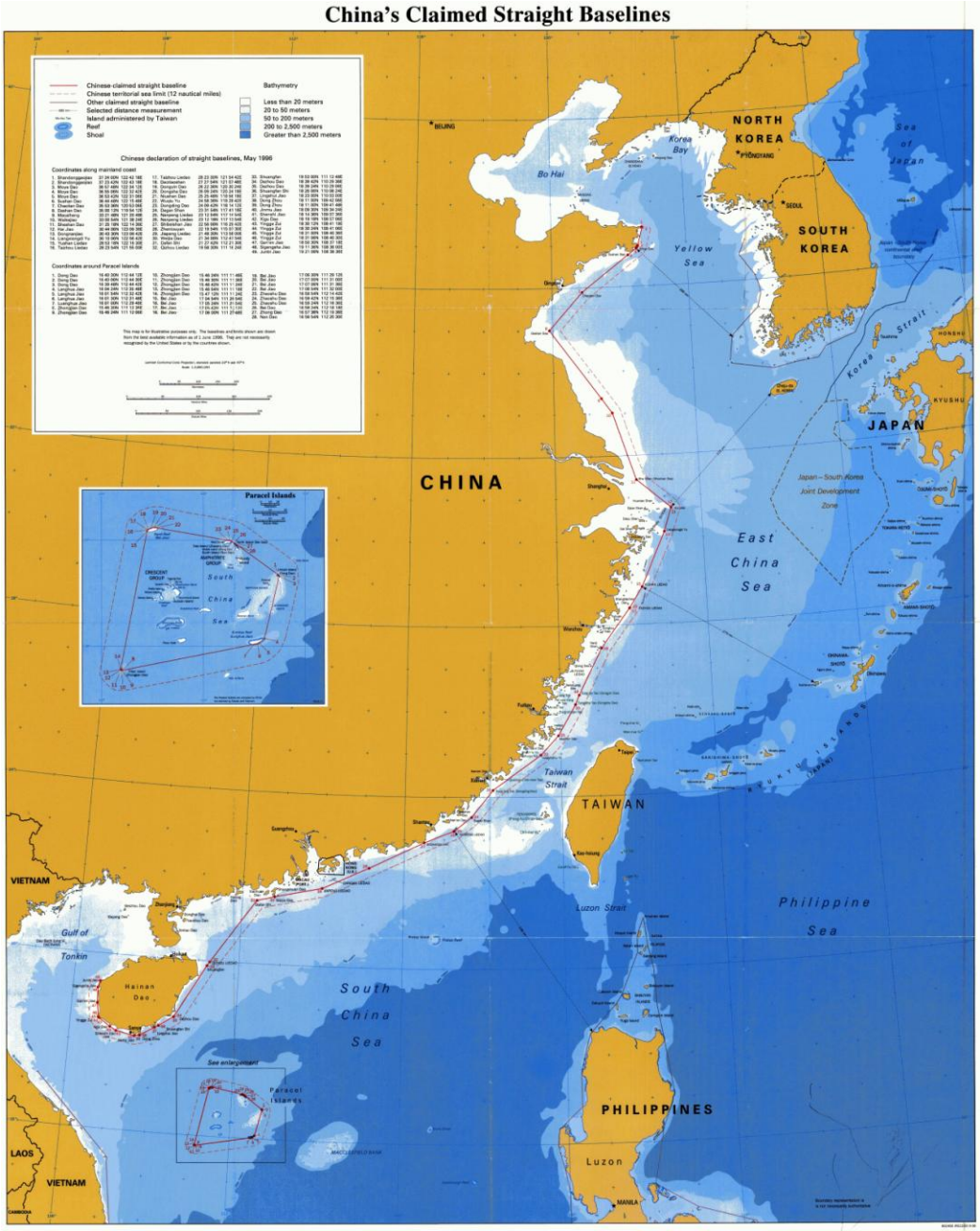
Taiwan a adopté des lignes de base normales, combinées avec des lignes de base droites pour certains segments de ses côtes. Certains internationalistes considèrent que les lignes de base droites ne suivent pas tout à fait la direction générale de la côte de Taiwan et Penghu. Quant à l'île de Taiwan, sa côte n'est pas profondément échancrée ou découpée et, en plus, comme il n'existe pas d'île le long la côte à proximité immédiate, la laisse de basse doit être adoptée au lieu de la ligne de base droite. (voir

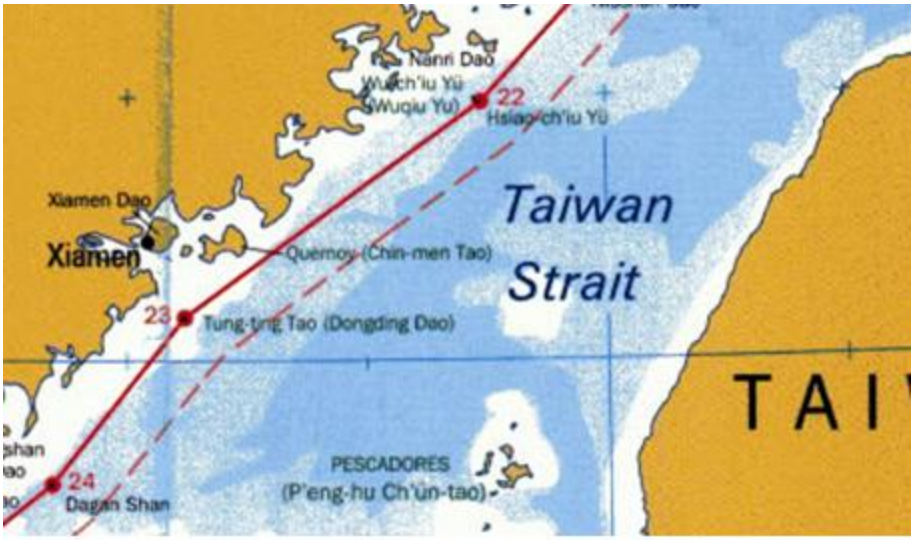
[434] http://www.mfa.gov.cn/chn/gxh/zlb/tyfg/t556673.htm, visit éle 12 juillet 2010

[435] http://www.land.moi.gov.tw/law/files%5C20091118%E7%AC%AC1%E6%89%B9%E9%A0%98%E6%B5%B7%E5%9F%BA%E7%B7%9A%E9%A0%98%E6%B5%B7%E5%8F%8A%E9%84%B0%E6%8E%A5%E5%8D%80%E5%A4%96%E7%95%8C%E7%B7%9A%E4%BF%AE%E6%AD%A3%E7%99%BC%E5%B8%83%E7%89%88(pdf).pdf, visit éle 13 juillet 2010

[436] Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea*, Xiamen University Press, 2004, p. 333

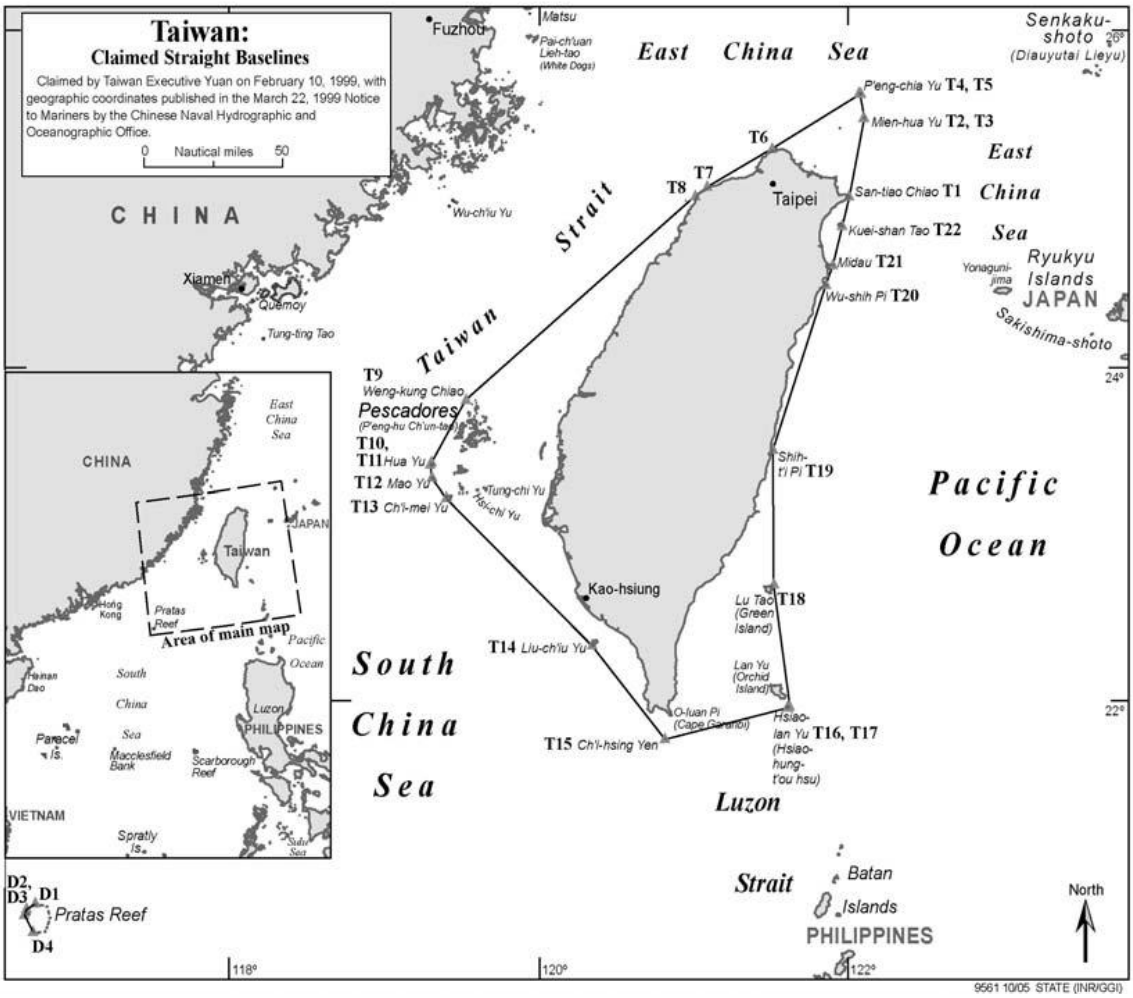
la carte 23). En revanche, la ligne de base droite autour des archipels Penghu est appropriée. En réalité, les autorités Taïwanaises ont englobé l'île de Taiwan et les Pescadores par les mêmes lignes de base, au lieu de tracer les lignes de base séparément pour ces deux groupes d'îles. Par conséquent, le chenal de Penghu entre l'île de Taiwan et les Pescadores est enclos dans les eaux intérieures taïwanaises. Cela a changé la nature de chenal de Penghu et peut éventuellement susciter des contestations de la part d'autres pays.





Carte 21

http://image.baidu.com/i?ct=503316480&z=&tn=baiduimagedetail&word=%D6%D0%B9%FA%C1%EC%BA%A3%BB%F9%CF%DF&in=17058&cl=2&lm=-1&pn=1&rn=1&di=34834898100&ln=2000&fr=&fmq=&ic=&s=&se=&sme=0&tab=&width=&height=&face=&is=&istype=, visité le 21 septembre 2011



Carte 22

Source : la ligne de base de la « République de Chine », http://www.state.gov/documents/organization/57674.pdf, visité le 22 septembre 2011



Carte 23

Source : la ligne de base normale proposée pour l'île http://www.niaslinc.dk/gateway_to_asia/nordic_webpublications/x483469024.pdf, visité le 22 septembre 2011

Comme on l'a indiqué, la plus petite largeur du détroit de Taiwan mesure 130 milles nautiques et la plus grande ne dépasse pas 400 milles nautiques. Le régime de la Partie III de la Convention, est destiné à maintenir la liberté de navigation dans les détroits servant à la navigation internationale, englobés dans la mer territoriale avec l'extension de la juridiction des Etats riverains sur ses espaces maritimes. Le détroit de Taiwan ne tombe pas dans le champ de la Partie III et donc le passage en transit ne s'y applique pas. En revanche, le passage par la mer territoriale dans le détroit de Taiwan est soumis au régime du passage inoffensif, et les espaces maritimes au-delà, appartiennent à la zone économique exclusive où la liberté de navigation s'applique.

Comme on l'a mentionné ci-dessus, le détroit de Taiwan a été, à plusieurs reprises, le théâtre de conflits militaires entre les deux rives. En dépit du fait qu'une guerre à travers le détroit est peu probable dans un futur proche, les tensions

politiques ont toujours existé jusqu'au changement de parti au pouvoir, à Taiwan, très récemment. Pour protéger leur propre sécurité et maintenir certains avantages l'un par rapport à l'autre, Beijing et Taipei ont établi respectivement des zones militaires dans le détroit de Formose. Dans les années 1950, la République Populaire de Chine a désigné trois zones militaires dont une zone opérationnelle militaire au sud de la latitude 27° N comprend l'île de Taiwan et ses espaces maritimes environnants. Ces zones sont pour la première fois apparues dans la carte attachée à l'accord sino-japonais sur la pêche signé en avril 1955[437]. La carte reproduite par l'accord sino-japonais sur la pêche renouvelé en 1975 montre à nouveau l'existence de ces trois zones militaires[438]. Néanmoins, ces zones militaires ne sont pas réapparues dans les accords plus récents comme l'accord de pêche signé entre la Chine et le Japon en 1997. On ne peut pas en conclure que ces zones militaires n'existent plus, mais on peut penser qu'il y a une tendance à diminuer le nombre et la taille des zones militaires.

Du côté taïwanais, la République de Chine a établi des zones interdites ou limitées autour de l'île de Taiwan, des Pescadores et des archipels de Jinmen et Matsu près de la côte de la Chine populaire. La zone interdite pour l'île de Taiwan et les Pescadores est d'une largeur de 12 milles nautiques et la zone limitée mesure 24 milles nautiques. S'agissant des archipels de Jinmen et Matsu, les zones comprennent les espaces maritimes environnants d'une largeur de 4 000 mètres et de 6 000 mètres respectivement. Il faut noter que les navires du continent ne sont pas autorisés à entrer dans les zones indiquées, cependant la liberté de navigation des navires battant pavillon d'autres Etats n'est pas du tout restreinte par l'établissement de ces zones[439].

B. Le détroit de Taiwan: un détroit de paix et de coopération pour les chinois ?

Avec le retour du KMT au pouvoir, on assiste à une grande amélioration dans la relation trans-détroit et on perçoit la possibilité d'une coopération dans tous les

[437] Song Yook Hong, « The Sino-Janpanese Fisheries Agreement of 1975 : A Comparison witht other North Pacific Fisheries Agreements », *Occasional Papers/ Reprints Series in Contemporary Asian Studies No . 6,* School of Law, University of Maryland, 1977, p.24

[438] Zou Keyuan, « Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait »,*The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, N °2, 2000, p. 258-259

[439] Art. 28, 29, 32, the Statute Governing the Relations between the People of the the Taiwan Area and the Mainland Area , and Relevant Implementing Measures, 5th edition, 1998, p.35, Zou Keyuan, « Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait »,*Ibid*, p.263, Fu Kuen-chen, the Legal Status of the Taiwan Strait, in *Tai Da Faxue Luncong*, vol.24, No.2, pp.186-188

domaines liés aux affaires à travers le détroit. Comme on l'a vu, la plus grande largeur du détroit ne dépasse pas 400 milles nautiques, et donc tous les espaces maritimes tombent sous la juridiction chinoise, qu'il s'agisse de celle de la République Populaire de Chine ou de celle de la République de Chine.

Selon le principe de la Chine unique, il n'existe pas de problème de délimitation entre la Chine continentale et Taiwan. Néanmoins, il faut reconnaître l'existence de deux juridictions autonomes de chaque côté du détroit et les conflits de juridiction ne sont pas résolus au niveau pratique. Au niveau technique, la ligne médiane du détroit de Taiwan est retenue pour déterminer la sphère de juridiction de chacune. Cependant, cet accord tacite ne peut pas résoudre tous les problèmes soulevés, par exemple, la fameuse affaire de *Roi Aigle* (qui sera examiné en détail dans la partie sur la piraterie).

Dans cette partie, nous allons regarder brièvement la possibilité de coopération dans les domaines suivants :

a. *L'exploitation du pétrole dans le détroit*

La coopération dans l'exploration et l'exploitation du pétrole dans le détroit est relativement récente. En mai 2002, *China National Offshore Oil Corporation*, société étatique de la République de Chine et *CPC Taiwan* du côté taïwanais ont signé un accord sur l'exploration des ressources pétrolières dans le bassin de Tainan, et les fonds marins autour de Chaoshan et une entreprise a été établie pour ce but aux îles Vierges Britanniques[440]. C'est le premier accord de ce genre signé entre la Chine Populaire et Taiwan.

En dépit de ces efforts, la mise en œuvre de cet accord n'a pas été très satisfaisante et aucun gisement n'a été trouvé dans la zone désignée. En même temps, CNOOC et CPC envisageaient d'explorer le bassin de l'île de Nanri près de la côte de Fujian. Cependant, l'accord sur l'exploration conjointe sur les ressources pétrolières dans la dite région n'a pas pu être ratifié jusqu'en 2008 à cause des obstacles politiques posés par le camp pan vert (pour l'indépendance de Taiwan) au pouvoir à l'époque.

Evidemment, l'amélioration des relations entre les deux rives a beaucoup facilité l'exploration ou l'exploitation conjointe des ressources pétrolières dans le détroit de Taiwan. Le 26 décembre 2008, CNOOC et CPC ont signé 4 accords dont deux

[440] http://big5.huaxia.com/tslj/qycf/2008/06/999409.html, visité le 23 septembre 2012

concernent la coopération sur l'exploitation du pétrole dans le détroit de Taiwan. Les deux entreprises ont non seulement renouvelé l'accord de 2002 mais étendu le champ d'exploration conjointe au bassin de Nanri Dao[441]. Cela marque une étape importante vers un régime de coopération plus efficace dans le domaine de l'exploitation des ressources pétrolières. Selon notre observation, la coopération dans ce domaine est plus facile à réaliser en dépit du soutien étatique requis. Cela est bien sûr dû au fait que l'industrie pétrolière est d'intérêt stratégique pour l'économie et la sécurité d'un Etat. Les réserves de pétrole de l'île sont limitées et les gisements maritimes dans le détroit sont essentiels pour elle. La coopération dans ce domaine est une tactique « gagnant-gagnant » pour les deux rives. Dans un article de 2000, M. Zou Keyuan suggère que l'exploitation conjointe des ressources pétrolières va rencontrer moins d'obstacles par rapport à d'autres formes de coopération dans d'autres domaines[442]. Il n'a pas tort.

b. <u>La coopération dans la gestion des pêcheries dans le détroit de Taiwan</u>

Le détroit de Taiwan fait l'objet d'une exploitation par les pêcheurs des deux rives. Les conflits soulevés sont parmi les problèmes les plus épineux. Entre 1993 et 1998, un ensemble de 563 800 navires chinois ont été arraisonnés en raison de la pêche illégale dans les eaux autours des archipels de Jinmen et Matsu[443]. On a évoqué le fait dans les paragraphes précédents qu'il n'existe pas de ligne qui définit la juridiction de chaque côté du détroit. Dans ce cas là, la mise en œuvre de la loi respective rencontre inévitablement de nombreux problèmes. Une zone qui est particulièrement difficile à gérer est celle des espaces maritimes autour des archipels de Jinmen et Matsu. En dépit du fait que les îles sont encloses dans les eaux intérieures de la Chine continentale, une largeur d'espace maritime de 6 000 mètres autour des Jinmen et Matsu sous contrôle de la République de Chine constituent les zones limitées ou interdites taïwanaises déjà évoquées. Les navires de pêche de la Chine continentale ne sont pas autorisés à entrer dans les dites zones selon le *National Security Act* et *the Statute Governing People-to-People Relations Across the Taiwan Strait*. En revanche, du côté chinois, il semble qu'il n'existe pas de règle de ce genre.

[441] http://big5.huaxia.com/tslj/qycf/2008/06/999409.html, visité le 23 septembre 2012
[442] Zou keyuan, « Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait », *op.cit*, p.265
[443] Explanation by the Committee of Mainland Affairs on Invasion of the Mainland Fishing Vessels into our Waters, www.mac.gov.tw/mlpolicy/lea.8703.htm, voir aussi Zou Keyuan, « Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait », *Ibid*, p. 263

Au contraire, les chinois continentaux adoptent une attitude plutôt amicale envers les pêcheurs taïwanais dans le détroit. Par exemple, la province de Fujian accueille souvent les pêcheurs en leur fournissant un abri, de l'eau et de la nourriture. Après l'affaire de Minchangyu 4108, le quotidien du peuple a publié sur son site que :

« […] le détroit de Taiwan est une zone de pêche traditionnelle pour les pêcheurs de deux rives. Les autorités taïwanaises doivent respecter ce fait et assurer les droits légaux des pêcheurs de deux rives. »[444]

c. *La coopération dans la protection de l'environnement maritime*

Le détroit de Taiwan est l'une des voies les plus importantes pour la navigation internationale. En outre, les régions situées le long du détroit sont très peuplées avec une grande concentration d'industries. Il est aussi notoire que les navires transportant des déchets nucléaires en provenance du Japon passent par le détroit[445].

S'agissant des efforts existants de deux rives pour la protection de l'environnement marin du détroit, ni l'une ni l'autre n'a fait de travail satisfaisant au niveau de mise en œuvre des lois respectives. Dû à un manque du régime de coopération efficace, la situation actuelle de l'environnement du détroit est devenue de plus en plus inquiétante. Quant à l'établissement d'un régime de coopération dans la protection environnementale, il rencontre le même problème de conflit de compétence mais il est en général considéré comme plus facile à surmonter dès lors que le problème de souveraineté est moins présent.

Selon M. Fu kuen-chen, il est nécessaire d'uniformiser les législations des deux côtés du détroit et de coordonner leurs efforts au niveau de la mise en place des lois et des règlements existants[446]. Mais il suggère qu'il faut avant tout établir un dispositif de séparation du trafic afin d'éviter les risques d'abordage ainsi que les fuites des matériaux dangereux suite à une collision[447].

§ 3. L'effet de l'île de Taiwan ainsi que les îles avoisinantes dans la délimitation maritime

[444] http://tw.people.com.cn/GB/14810/14860/2097885.html, visit éle 25 mai 2011
[445] John Van Dyke, « Sea Shipment of Japanese Plutonium Under International Law », *Ocean Development and International Law*, 24, 1993, pp. 399-430
[446] Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea*, *op.cit*, pp. 374-376
[447] *Ibid*., p.372

Après avoir étudié la question liées à la nature particulière du détroit de Taiwan, on va discuter, dans ce paragraphe, de l'effet possible de l'île de Taiwan dans la délimitation maritime entre 'l'Etat de Chine' et un autre Etat, dans le cas présent, les Philippines. Alors que les questions de compétence dans le détroit de Taiwan relèvent d'une nature quasi interne, la délimitation entre le territoire sous juridiction de la « République de Chine »avec son voisin au sud est de nature purement internationale. Il s'agit d'une véritable frontière à établir.

Ici, on rencontre le même obstacle qui trouve son origine dans le statut unique de Taiwan. D'un côté, la République de Chine ne peut pas conclure un accord, avec un Etat tiers, sur la délimitation maritime puisque la compétence de Taipei en tant qu'un sujet du droit international n'est pas certaine. D'un autre côté, Beijing ne veut pas engager des négociations sur la délimitation maritime qui concerne les eaux sous juridiction de Taipei afin d'éviter de marginaliser et de vexer les populations taïwanaises.

L'incertitude à propos de la limite entre la République de Chine et les Philippines est à la source de nombreux conflits entre les pêcheurs taïwanais et les autorités philippines, depuis des années. A la suite de plusieurs incidents, Kao-Quei-yuan, Ministre de la défense de Taiwan de l'époque, a déclaré que les forces navales et aériennes taïwanaises allaient fournir une protection à ses pêcheurs jusqu'à la limite du détroit de Bashi[448]. Sous la pression du public, les autorités taïwanaises ont proposé, à plusieurs reprises, aux Philippines de négocier sur la délimitation maritime. Cependant, le gouvernement philippin a refusé la proposition de Taipei puisque le premier n'a pas de relation diplomatique avec le second[449]. Cependant, cela n'est pas la raison pour laquelle un gouvernement refuse de négocier et de conclure un accord sur l'établissement d'une frontière avec son voisin. Les deux Etats peuvent signer un accord bilatéral même s'ils n'ont pas de relation diplomatique. En revanche, c'est l'incertitude à propos du statut de la République de Chine qui a découragé les Philippines. Taiwan n'est pas un Etat *de jure* en droit international et on a des doutes sur sa compétence pour conclure un accord avec d'autres Etats sur l'établissement d'une frontière puisque cela est réservé à l'Etat souverain.

A cause de la nature spéciale de la République de Chine, aucune négociation sur

[448] *China News*, Taipei, le 3 oct. 1979, p.4 ; Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea*, *op.cit*, pp. 222-223

[449] Far East News Agency, le 8 septembre, 1979

l'établissement de la frontière entre l'Etat de Chine et les Philippines n'a été abordée. Le gouvernement philippin a proclamé l'établissement de sa zone économique exclusive le 11 juin 1979[450]. Taipei a établi sa zone économique exclusive le 6 septembre 1979. Il est considéré par certains observateurs que l'établissement de la zone économique exclusive par Taipei en 1979 avait pour objectif principal de protéger ses pêcheurs[451]. James Song, le directeur général du Bureau d'information du gouvernement de Taiwan, a annoncé la décision de l'Executive Yuan lors d'une conférence de presse selon laquelle la délimitation maritime entre Taiwan et ses voisins doit être réalisée par voie de négociations. M. Song n'a pas mentionné le nom des Philippines mais il semble qu'il vise à résoudre le problème lié à la délimitation avec cet Etat[452].

En dépit du fait que Taiwan n'est pas partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Taipei a expressément exprimé sa volonté d'agir conformément au droit international et de suivre la Convention de Montego Bay. Donc, la convention des Nations unies sur le droit de la mer et d'autres règles du droit international sont applicables pour la délimitation maritime entre les Philippines et Taiwan.

Les lignes de base de chaque côté jouent un rôle important dans la détermination de la frontière. On a déjà examiné la légitimité de la position des Philippines dans le paragraphe précédent sur la délimitation maritime en mer de Chine méridionale. Il semble que l'établissement des lignes de base archipélagiques est bien conforme au droit international. Il existe pourtant des contestations en ce qui concerne le tracé de lignes de base pour l'île de Taiwan avec les îles avoisinantes. Cependant, la polémique concerne surtout l'inclusion des Pescadores et du chenal de Penghu dans les eaux intérieures. Comme ledit problème ne concerne que la question du passage dans le détroit de Taiwan, les doutes par rapport au tracé des lignes de base pour Taiwan ne doivent pas affecter la délimitation maritime avec les Philippines qui se trouvent au sud.

Un autre problème relatif à la délimitation est lié à la demande particulière des Philippines sur une zone maritime plus vaste. Cette revendication est basée sur le traité de Paris entre les Etats Unis et l'Espagne de 1898 et le traité de Washington de

---

[450] W.Wong, «Guo Jia Guan-Xia-Quan Jie Xian Nei Hai-Yang Kang Wu Zi Yuan », *Fa Zhi Zhi Yan Jiu (A Study on the Legal Regime of the Ocean Mineral Resources within the National Jurisdiction Limit)*, p. 108 , 1981

[451] *China News*, Taipei, le 3 oct. 1979, p.4 ; Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea*, *op.cit*, pp. 222-223

[452] *China News*, *Taipei*, le 7 septembre, 1979, p. 4 ; voir aussi Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea, op.cit.* p. 222

1900.

Selon le traité de Paris de 1898, l'Espagne cède aux Etats Unis l'archipel connu sous le nom d'îles Philippines et comprenant les îles situées à l'intérieur de la ligne suivante:

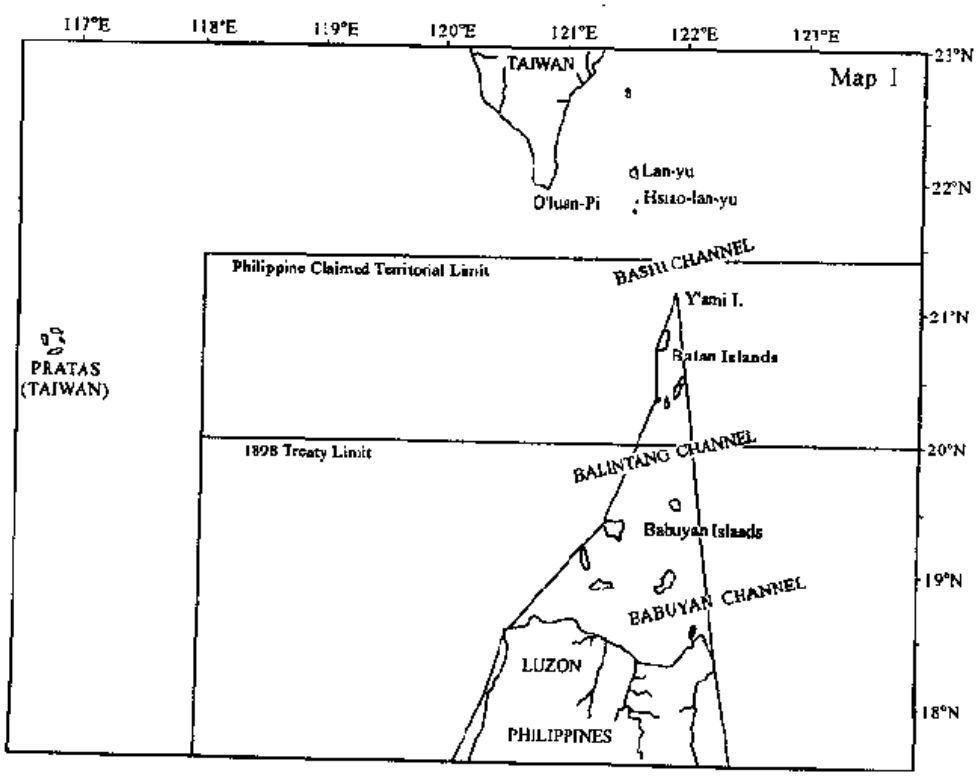
«*A line running from west to east along or near the twentieth parallel of north latitude, and through the middle of the navigable channel of Bacchi, from the one hundred and eighteenth to the one hundred and twenty-seventh degree meridian of longitude east of Greenwich, thence along the parallel and forty-five minutes north latitude to its intersection with the meridian of longitude one hundred and nineteen degrees and thirty-five minutes east of Greenwich to the parallel of latitude seven degrees and forty minutes north to its intersection with the one hundred and sixteenth degree meridian of longitude east of Greenwich, and thence along the one hundred and eighteenth degree meridian of longitude east of Greenwich to the point of beginning.* » [453]

On voit qu'il y a une claire contradiction dans la formulation de l'art. 3 : la ligne médiane du chenal navigable du détroit de Bacchi ne correspond pas au 20 ° parallèle de latitude nord. Donc, il y a un espace de 1°25'' dans les deux lignes décrites. Les îles de Batan s'y trouvent. Les deux parties ont peut- être remarqué ce problème et ont conclu deux ans plus tard le traité de Washington afin de clarifier des doutes à propos des limites extérieures de l'archipel.

L'accord signé le 7 novembre à Washington ne contient qu'un article, qui traite le problème des îles de Batan : « *Spain relinquishes to the United States all title and claim of title, which she may have had at the time of the conclusion of the Treaty of Peace of Paris, to any and all islands belonging to the Philippine Archipelago, lying outside the lines described in Article III of that Treaty and particularly to the islands of Cagayan Sulu and Sibutu and their dependencies, and agrees that all such islands shall be comprehended in the cession of the Archipelago as fully as if they had been expressly included within those lines.* » [454]

[453] http://www.msc.edu.ph/centennial/treaty1898.html, visit éle 25 mai 2011

[454] http://photos.state.gov/libraries/164311/tratados_bilaterales/Insular%20Possessions%20Bevans%20623.pdf, visit éle 25 mai 2011



Carte 24. La revendication du gouvernement philippin à propos de la mer territoriale

Source : Fu Kuen-chen, Essays on International Law of the Sea, *op.cit*., p. 226

Les Philippines ont finalement obtenu l'indépendance avec la signature du traité de relations générales et protocole avec les Etats Unis d'Amérique le 4 juillet 1946. D'après l'art. VII: « *The Republic of the Philippines agrees to assume all continuing obligations assumed by the United States of America under the Treaty of Peace between the United States of America and Spain concluded at Paris on the 10th day of December, 1898, 1 by which the Philippine Islands were ceded to the United States of America, and under the Treaty between the United States of America and Spain concluded at Washington on the 7th day of November, 1900*. »[455]

Les Philippines revendiquent l'ensemble des espaces maritimes situés entre les limites établies par le traité de Paris et celui de Washington et les lignes de base archipélagiques en tant que leur mer territoriale. Cependant, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer est très claire sur ce point : la largeur de la mer territoriale

[455] http://untreaty.un.org/unts/1_60000/1/6/00000254.pdf, viist éle 25 mai 2011

ne dépasse pas 12 milles nautiques.[456] Donc, l'art. 3 de la Convention de Montego Bay ne laisse aucune place à la position avancée par les Philippines. De plus, les limites fournies par les deux traités àpropos de la cession territoriale ont pour objectif de définir les îles en cause et ne concernent pas les espaces maritimes.



Carte 25. Le détroit de Bashi

Source : www.absoluteastronomy.com/topics/Bashi_Channel, visité le 2 juin 2011

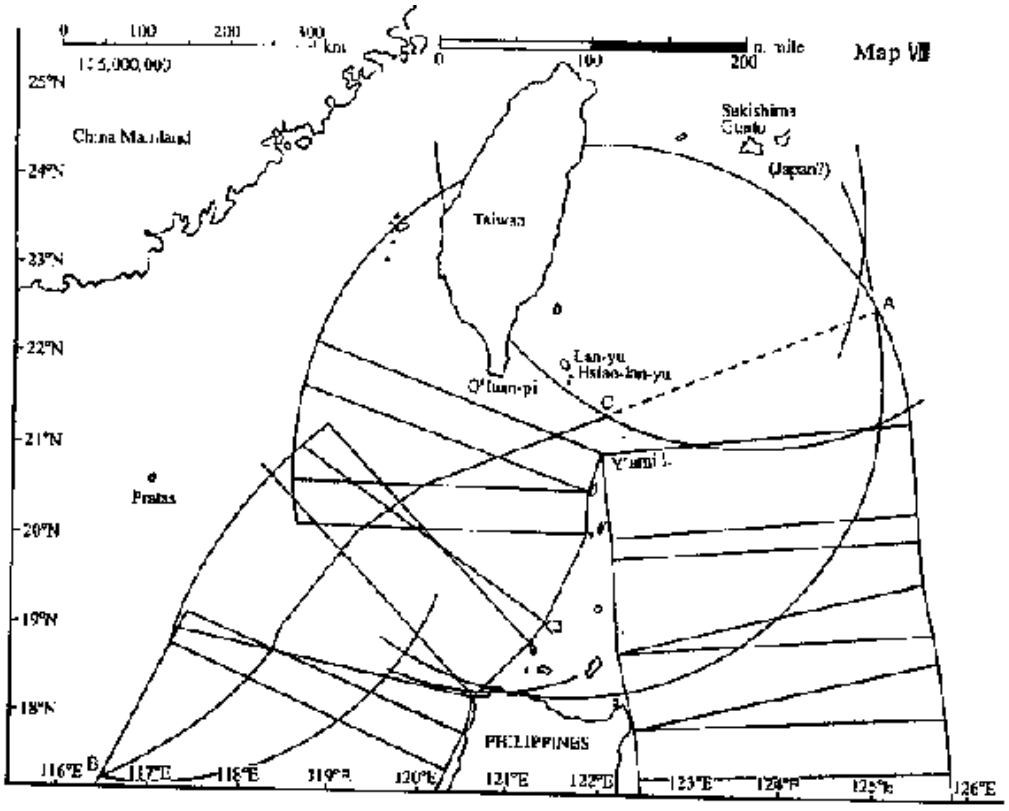
Le point à l'extrême nord se trouve sur l'île de Y'ami, un îlot minuscule inhabité du groupe de Batan, composé d'un ensemble de 75 îles, dont 5 sont habitées[457]. L'île de Y'ami se situe à proximité de la ligne médiane entre l'île de Taiwan et celle de Luzon, l'île la plus grande de l'archipel de Philippines. La situation et géographiquement défavorable à la République de Chine. Alors que l'archipel comprend de nombreuses petites îles à proximité de la ligne médiane, il n'existe que deux petit îlots au sud de l'île de Taiwan. En principe, une petite île à proximité de la ligne médiane entre les côtes de deux Etats ne sera pas prise en compte dans la délimitation. Cependant, ce genre d'îles peut être sélectionné pour dessiner la ligne de base. Dans le cas présent, le choix de l'île de Y'ami pour tracer les lignes de base archipélagiques est conforme à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Donc, il est légitime de mesurer la zone économique exclusive des Philippines àpartir de ce point. Théoriquement, la frontière devrait suivre, généralement, la ligne médiane

[456] L'art. 3
[457] Fu Kuen-chen, *Essays on International Law of the Sea, op.cit, pp.* 256-257

entre l'île de Taiwan et celle de Y'ami de la part des Philippines. Dans ce cas là, la République de Chine aura une zone économique exclusive relativement réduite par rapport à celle attribuée aux Philippines. Cela signifie un désavantage excessif que l'Etat de Chine n'est pas prêt à accepter.

Un internationaliste taïwanais, le Professeur Fu, a envisagé cinq solutions possibles dans un article publié dans les années 80 époque à laquelle les autorités taïwanaises ont proposé de négocier avec les Philippines. A l'époque, les autorités taïwanaises n'avaient pas encore établi les lignes de base. Par conséquent, les recherches du Professeur Fu ont pris en compte différentes hypothèses en ce qui concerne l'effet de ces deux petits îlots dans la délimitation maritime.

Dans le premier cas, Fu a proposé que le plein effet soit donné à toutes les petites îles de chaque côté, y compris celles qui risquent de tomber dans la catégorie des «rochers » selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qui ne pourraient pas avoir leur propre zone économique exclusive. Dans ce cas là, la ligne entre le point B et le point C sera la frontière maritime entre Taiwan et les Philippines[458].

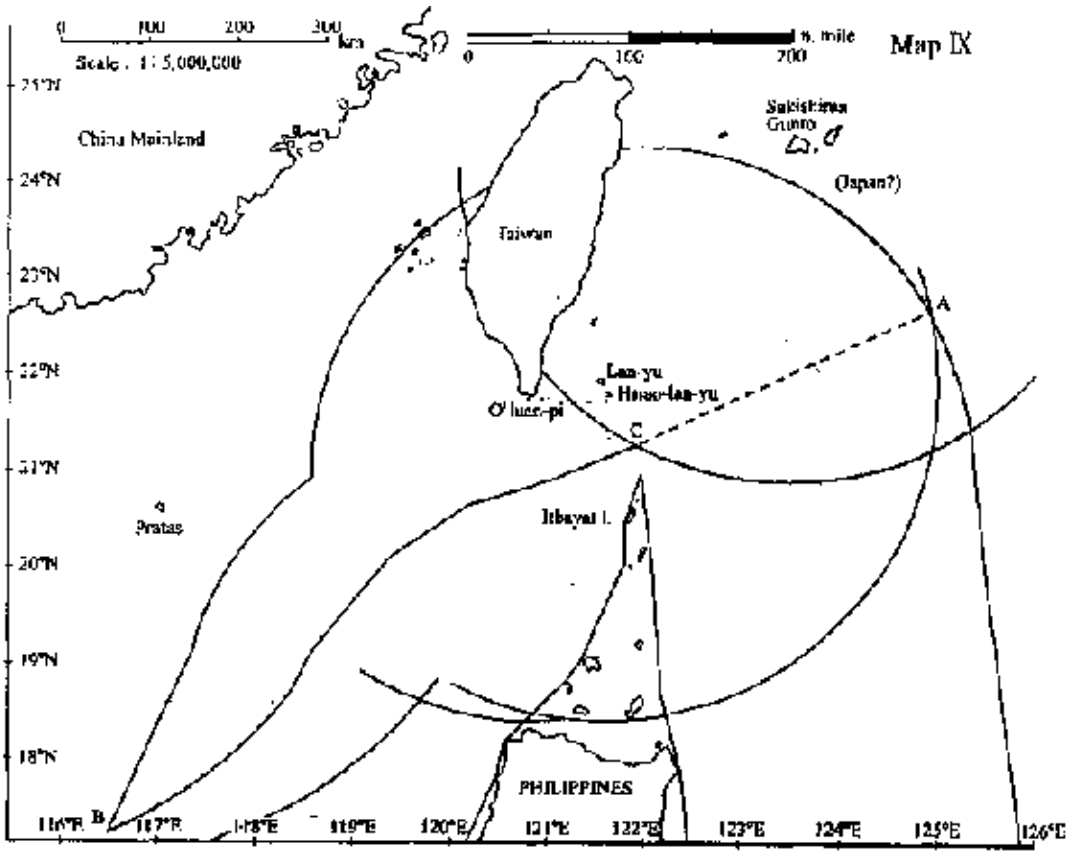


Carte 26

[458] *Ibid.*, p. 260

Source: Fu Kuen-chen, *Essays on the International Law of the Sea*, p.260

Dans le deuxième cas, Fu a suggéré qu'on trace la frontière en suivant la ligne médiane entre l'île d'Itbaya et l''île de Hsiao-lan-yu. La première du côté Philippine et la seconde du côté de la République de Chine représentent les îles habitées les plus éloignées de chaque côte. Dans cette hypothèse, le Professeur Fu a proposé d'ignorer toutes les petites îles inhabitées dans le tracé de la frontière[459]



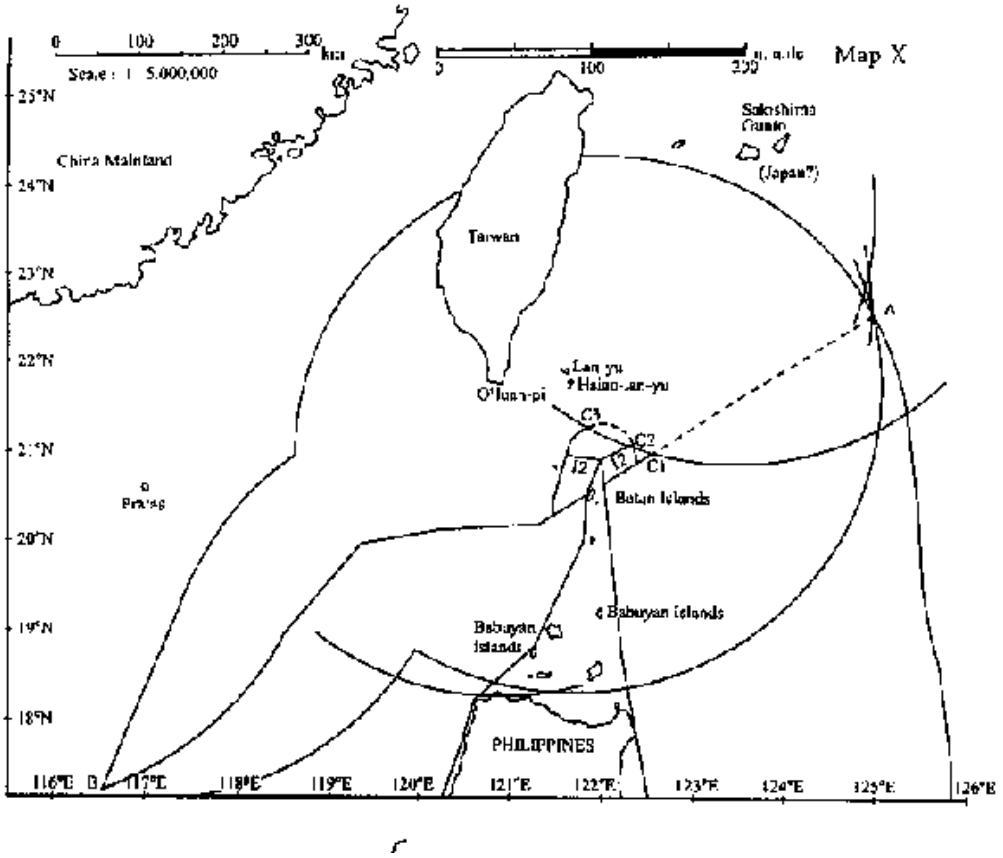
Carte 27

Source: Fu Kuen-chen, *Essays on the International Law of the Sea*, p.261

Dans la troisième hypothèse, le Professeur FU a suggéré que Taiwan mesure sa zone économique exclusive à partir de l'île de Hisao-lan-yu. Les Philippines, de l'autre côté, ne prennent pas en considération l'effet de l'ensemble du groupe de Batan. D'après lui, ce groupe d'îles est trop loin des îles principales de l'archipel philippin, plus précisément, celle de Luzon et le groupe ne se compose que de cinq

[459] *Ibid*., p. 260

îles ayant une population permanente. Donc, il considère que le principe d'équité serait mieux satisfait si on mesure la zone économique exclusive des Philippines à partir du groupe de Babuyan. Dans ce cas là, la frontière sera plus proche de l'archipel philippin que dans les deux premières délimitations possibles[460].

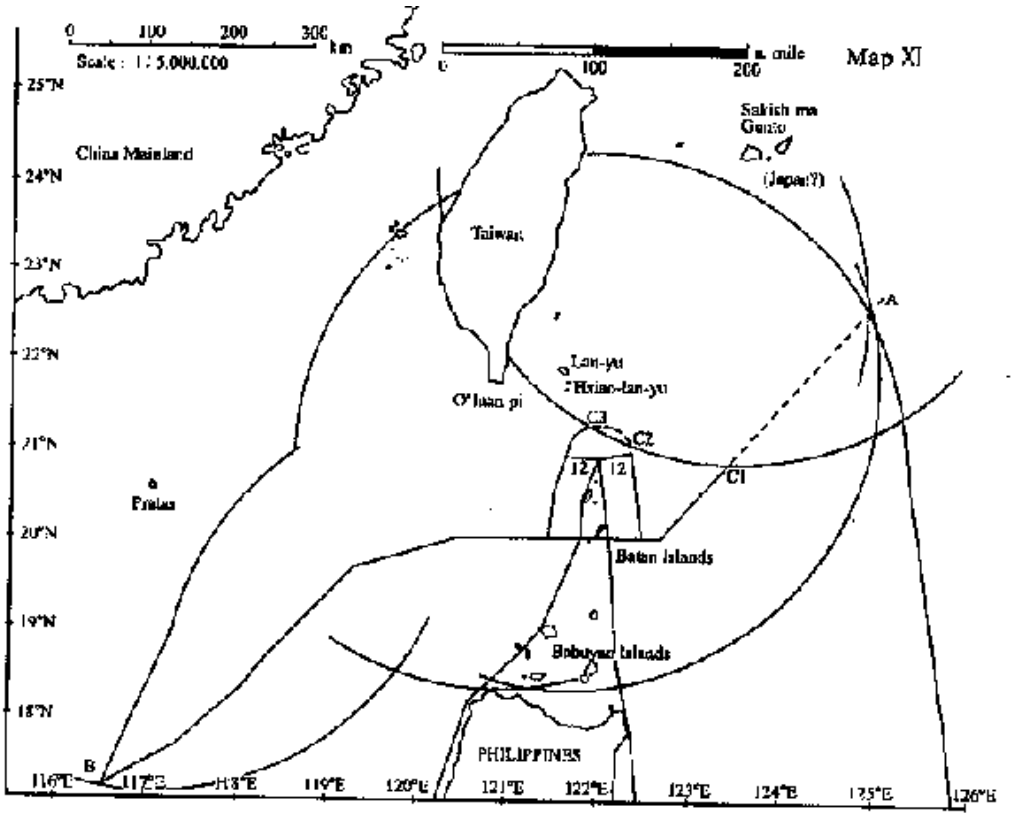


Carte 28

Source: Fu Kuen-chen, *Essays on the International Law of the Sea,* p.262

Quatrième possibilité, M. Fu a préconisé que les deux parties ne prennent en compte que l'île de Taiwan et celle de Luzon dans la délimitation. Toutes les îles avoisinantes de ces deux îles principales n'auront aucun effet. Cela signifie que la frontière sera dessinée en suivant la ligne médiane entre l'île de Luzon et celle de Taiwan. Dans cette hypothèse, la frontière sera encore plus distante de Taiwan[461]

[460] *Ibid*., pp. 260-261
[461] *Ibid*., p. 261



Carte 29

Source: Fu Kuen-chen, *Essays on the International Law of the Sea*, p.262

En fait, comme on l'a mentionné plus tôt, Taiwan a publié ses lignes de base en 1998. L'île de Hisao-lan-yu et celle de Lan-yu ont été comprises dans les lignes de base de Taiwan. Naturellement, la zone économique exclusive sera mesurée à partir de ces deux petites îles. En revanche, les Philippines ont établi des lignes de base archipélagiques. Evidemment, le groupe de Batan a été inclus dedans. Il est légitime pour le gouvernement philippin de mesurer sa zone économique exclusive à partir de l'île de Y'ami qui se situe à l'extrême nord de l'archipel. Donc, il y a probablement peu de chance que les deux dernières hypothèses soient acceptées par les Philippines qui vont probablement considérer les deux propositions comme un compromis excessif de leur part. En réalité, du point de vue de chaque gouvernement de nos jours, la réalité sera plus proche de la première hypothèse. Cependant, cela ne veut pas dire que la frontière proposée par la première hypothèse sera la frontière finale entre les deux. La situation est défavorable à Taiwan mais les pêcheurs taïwanais et l'économie taïwanaise dépendent beaucoup des ressources de la mer de la région. Il est possible

que les deux côtés se mettent en accord pour prendre en compte des besoins de Taiwan par voie de négociations une fois la Chine unifiée.

En dépit du fait qu'on ne peut pas prévoir le résultat précis de l'affaire si la délimitation entre la Chine et les Philippines était éventuellement soumise au jugement de la Cour, on voit que celle-ci suit certains grands principes admis dans ses jugements car elle propose rarement une solution de «tout ou rien»; en revanche, la Cour fait attention de permettre à tous les Etats en conflit d'avoir accès aux ressources maritimes dans les espaces en question, partiellement à cause de la nature interétatique des affaires soumises et partiellement en considération de l'objectif de ne pas priver des peuples des ressources maritimes.

Chapitre II. La sécurité nationale

Dès la fondation de la République populaire, la Chine accorde un statut prioritaire aux problèmes relatifs à la sécurité nationale dans sa politique maritime. Cette position a été influencée par son histoire humiliante au XIXe siècle mais aussi par les tensions entre la Chine et les États occidentaux, en particulier les États-Unis, après la fondation de la République populaire. Cette position persiste et se manifeste dans les aspects suivants : le développement de la marine chinoise (Section I), les législations internes de la Chine sur le passage inoffensif des navires de guerre, qui fait l'objet de nombreuses contestations (Section II), et la recherche scientifique qui révèle une position chinoise extrêmement conservatrice et prudente (Section III). Enfin, les problèmes pétroliers constituent une considération essentielle dans la politique juridique maritime de la Chine et sont étroitement liés aux délimitations maritimes et aux conflits territoriaux (Section IV).

Section I. La marine chinoise

La marine chinoise est la composante maritime de l'Armée Populaire de Libération. Avec près de 300 000 membres et un tonnage total de plus de 800 000 tonnes[462], la marine chinoise est la plus importante d'Asie par son tonnage[463].

L'histoire de la Force navale de l'Armée Populaire de Libération remonte à 1949, à la fin de la Guerre civile chinoise, lorsque les troupes s'emparent des navires abandonnés par la marine de l'armée nationaliste fuyant vers Taïwan. Peu après l'indépendance, en 1949, Mao Zedong affirme que « *pour nous opposer à l'agression impérialiste, nous devons construire une marine puissante* »[464]. En 1950, une école navale est établie à Dalian avec l'aide soviétique, et l'aviation navale est créée deux ans plus tard. En 1954, 2 500 conseillers de la marine soviétique arrivent en Chine et les premières livraisons de navires soviétiques commencent[465].

Cependant, avec la rupture sino-soviétique, la marine chinoise est contrainte de s'organiser seule. De nombreux instituts sont créés afin d'analyser la technologie importée, reproduire les équipements selon les modèles soviétiques, créer de

[462] http://baike.baidu.com/view/210345.htm, visit éle 29 juillet 2012
http://news.ifeng.com/mil/4/detail_2010_09/25/2619218_0.shtml, visit éle 29 juillet 2012
[463] http://www.sinodefence.com/navy/default.asp, visit éle 29 juillet 2010
[464] http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-history.htm, visit éle 29 juillet 2010
[465] *Ibid*.

nouveaux systèmes et développer des modèles domestiques de navires de guerre. Avec leur soutien, la Chine construit ses premiers sous-marins nucléaires, destroyers et frégates dans les années 1960. Malgré tous les bouleversements politiques dans les années 1960 et 1970, la marine chinoise n'a subi que peu de perturbations dans son développement[466].

À partir de 1978, sous l'impulsion de Deng Xiaoping, la Chine entre dans une nouvelle ère de réforme et d'ouverture. Dans les années suivantes, en réponse à l'évolution de son environnement stratégique, la Chine augmente significativement ses dépenses militaires, modifie sensiblement sa stratégie de défense et procède au développement d'une marine capable d'intervenir de plus en plus loin de ses frontières[467].

La marine chinoise a pris son essor dans les années 1980 et la Chine est devenue une puissance navale régionale. À partir de ce moment-là, elle possède une certaine capacité d'opérer dans les « *green waters* »[468]. En 1982, le premier tir d'un missile MSBS a eu lieu et en 1986 la marine chinoise dispose d'un SNLE de Classe Xia et cinq SNA de classe Han[469]. Elle souffre encore de manques importants dans la lutte anti-sous-marine, dans la guerre des mines et de l'absence de porte-avions dans sa flotte. Cependant, ce problème de sous-équipement est rapidement surmonté dans la période qui suit. Le tableau ci-après illustre le développement de la marine chinoise.

Tableau 6

Sous-marins nucléaires

		1990	2000	2008	2009
Type 094	Jin	0	0	2	2
Type 093	Shang	0	0	2	2
Type 092	Xia	1	1	1	1
Type 091	Han	5	5	3	3
Total		6	6	8	8

Tableau 7

Sous-marins conventionnels

		1990	2000	2008	2009

[466] http://news.ifeng.com/mil/special/haijun60years/hisotory/200904/0413_6149_1104553_1.shtml, visité le 29 juillet 2012

[467] http://www.psi.ulaval.ca/fileadmin/psi/documents/Documents/Documents/LaModernisationMilitairedelaChine_28juillet_.pdf, visité le 29 juillet 2012

[468] Le terme est souvent utilisé pour décrire une marine littorale

[469] http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-history.htm, visité le 29 juillet 2010

Type 039A /B	Yuan	0	0	2	4
Projet 636/877	Kilo	0	4	12	12
Type 039 G/G1	Song	0	1	16	16
Type035	Ming	4	21	18	18
Type033	Romeo	40+	31	8	8
Type031	Golff	1	1	0	0
Total		45+	58	56	58

Tableau 8

Destroyers

		1990	2000	2008	2009
Type 051C	Luzhou	0	0	2	2
Type 052 C	Luyang-II	0	0	2	2
Type 052B	Luyang-I	0	0	2	2
Projet 956 EM	Sovremenny	0	0	2	2
Projet 956	Sovremenny	0	2	2	2
Type 051B	Luhai	0	1	1	1
Type 052	Luhu	0	2	2	2
Type 051	Luda	14	16	13	13
total		14	21	26	26

Source : http://www.sinodefence.com/navy/vessel.asp, visit éle 31 juillet 2010

Néanmoins, tous les efforts déployés au cours de ces années n'ont pas remis en cause la politique traditionnelle de sécurité nationale qui est basée sur la puissance des

forces terrestres. Jusqu'à très récemment, la Chine n'avait accordé qu'une importance relative à sa marine. Ce n'est qu'après un ajustement de la politique globale, qui met davantage l'accent sur la valeur stratégique de la mer, que la marine est devenue le point focal des observateurs chinois et internationaux. Nos travaux sur ce sujet se concentreront sur l'organisation actuelle de la marine, sa stratégie de développement et les problèmes soulevés par sa montée en puissance.

Il faut noter que nos recherches sont basées entièrement sur les ouvrages écrits par les spécialistes de ce domaine, les rapports gouvernementaux et d'autres sources ouvertes au public. Il est compréhensible que les sources disponibles sous-estiment ou surestiment la véritable capacité de la marine chinoise. En tant que juriste et personne civile, il nous est difficile d'évaluer en détail le développement actuel de la marine chinoise. À l'aide de ces références diverses, nous arrivons pourtant à avoir une vue panoramique du développement général de la marine chinoise. Notre intérêt principal est de nous interroger sur les objectifs du développement de la marine, les affrontements possibles avec d'autres puissances maritimes que peuvent entraîner les efforts pour atteindre ces objectifs ainsi que les problèmes soulevés en matière de droit international.

§1. La stratégie de la marine de l'Armée populaire de Libération et son développement actuel

A. la stratégie de la marine chinoise et ses principales missions

La stratégie actuelle de développement de la marine chinoise a été formulée dans les années 1980 par l'amiral Liu Huaqing, chef de la marine chinoise de 1982 à 1987. Cette stratégie résumée comme «offshore active defense» fait toujours l'objet d'interprétations diverses[470].

D'abord, le terme *«active defense»* vient des écrits de Mao Zedong dans les années 1930, quand les forces communistes faisaient la guerre avec un ennemi beaucoup plus puissant. C'est l'un des principes de la guerre populaire : défense active, retraite stratégique, contre-offensive, guerre de mouvement. L'essentiel de la théorie de la défense active est de mettre l'accent sur la mobilité des forces, les attaques surprises, la dispersion et la concentration des troupes. Au lieu de voir la défense comme une action passive, Mao a surtout mis l'accent sur l'attaque «*Tous*

[470] http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm, visit éle 12 septembre 2011

nos principes stratégiques et tactiques reposent sur ce point fondamental - attaquer. »[471]. De nos jours, la stratégie de défense active a toujours une influence profonde sur les théories militaires de l'APL.

Il s'agit donc d'une défense « *offshore* ». Il existe différentes interprétations de ce terme par rapport à ses implications géographiques et militaires. En chinois, le terme «offshore » (jinhai, en mandarin) peut être traduit comme «près de la côte ». Mais la stratégie de la défense «offshore » ne peut pas être comprise comme étant une défense côtière. En outre, le terme n'est lié à aucune notion géographique de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. La limite de 200 milles nautiques n'est pas applicable pour définir la portée de la marine.

Ce qui est sûr, c'est que le terme *«offshore »* est plutôt une notion stratégique et n'est pas simplement un terme purement technique, géographique ou militaire. En ce qui concerne les vraies implications du mot *«offshore »*, il recouvre aussi plusieurs aspects[472].

Le premier aspect est étroitement lié aux revendications territoriales de la Chine et peut varier. Ainsi, la distance entre les Spratleys et la base navale de l'île de Hainan est de 700 milles nautiques. Cet aspect de la défense offshore est tout à fait compréhensible parce que la protection de l'intégrité territoriale est l'un des objectifs les plus importants de la marine. Quant au deuxième aspect, il s'agit de la portée des armes chinoises. Dans ce cas-là, le sens du terme de «*offshore* » évolue avec le développement de la technologie militaire. Le troisième aspect est celui de la stratégie de la marine chinoise qui se définit en fonction de ses rivaux potentiels. Par exemple, la Corée du Sud est séparée de la Chine par la mer de Bohai et le Japon est presque aussi proche. Ces États tombent tous à l'intérieur de la première chaîne d'îles[473].

Chaque aspect joue un rôle variable, si bien que le terme «*offshore* » apparait comme une notion évolutive. Étant donné que la stratégie de la défense active «*offshore* » a été établie dans les années 1980, le terme «*offshore* » doit s'adapter au développement de la situation internationale. Les implications du *«offshore »* varient selon les objectifs différents de la marine à chaque moment donné.

C'est ce que révèle la doctrine de l'amiral Liu Huaqing, qui définit une stratégie

[471] Histoire du Parti Communiste de Chine, http://etoilerouge.chez-alice.fr/documents/histopcc3.html, visité le 31 juillet 2010
[472] http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm, visité le 12 septembre 2011
[473] *Ibid.*

se développant en trois temps[474]. Première phase, qui doit être atteinte vers 2010 : pouvoir contenir Taïwan et le Japon en deçà de la « *ligne verte*[475] » grâce à l'augmentation des capacités de projection dans le détroit de Formose. À cette date, la marine chinoise espère avoir regagné une certaine parité avec la marine japonaise. Deuxième phase, à atteindre entre 2010 et 2020 : pouvoir intervenir militairement jusqu'à la *« ligne bleue »*. Pour cela, une modernisation majeure de la flotte doit être réalisée. Troisième phase, qui devrait s'étendre jusqu'au milieu du XXI[e] siècle : pouvoir servir ses ambitions au-delà de la *« ligne bleue »*[476] et se positionner comme la puissance navale de l'Asie de l'Est. La marine chinoise devra pouvoir mener des guerres en réseau et interarmées, et avoir réduit son écart technologique avec la marine américaine (voir la carte 30).



Carte 30 : La première chaîne d'îles et la deuxième chaîne d'îles.

Source :

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/Geographic_Boundaries_of_the

[474] Elodie Franco, «La Chine renfloue sa marine pour asseoir ses ambitions régionales », http://www.defense.gouv.fr/defense/ada/la_chine_renfloue_sa_marine_pour_asseoir_ses_ambitions_regionales, visité le 12 septembre 2009

[475] La ligne verte correspond en gros à la première chaine d'îles.

[476] La ligne bleue correspond en gros à la deuxième chaine d'îles.

_First_and_Second_Island_Chains.png, visité le 4 août 2010

B. le développement actuel de la marine chinoise

La marine chinoise se classait au 3ème rang des puissances navales mondiales en 2005, avec 424 bâtiments de combat pour un total de 788 870 tonnes[477]. La marine chinoise, en pleine expansion, fait désormais passer la Chine au rang de grande puissance maritime.

Actuellement, la marine regroupe trois flottes distinctes[478] : la flotte du nord, la flotte de la mer de Chine orientale et la flotte du sud. Ces trois flottes sont chargées de tâches différentes : la flotte du Nord, rattachée à la région militaire du Jinan, couvre la mer Jaune jusqu'à la hauteur de Lianyungang. C'est celle qui compte le moins de grands navires de surface mais elle gère les sous-marins nucléaires et réalise les tests des submersibles ; la flotte de la mer de Chine orientale est chargée, entre autres, de la protection de Shanghai et de la surveillance de Taïwan, et couvre la mer de Chine orientale de Lianyungang, au Nord, à Nan'ao et Shantou au Sud ; la flotte du Sud, enfin, couvre la mer de Chine méridionale, du détroit de Taïwan à la frontière du Vietnam[479]. La carte suivante montre la localisation des bases navales majeures de la marine chinoise.

[477] http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=958, visité le 29 juillet 2010

[478] L'inquiétante expansion de la marine chinoise, le monde, le 4 août 2011, http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&ved=0CCYQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.lemonde.fr%2Fidees%2Farticle%2F2011%2F08%2F04%2Fl-inquietante-expansion-de-la-marine-chinoise_1555885_3232.html&ei=5CFXUM71EaKp0QWbroDwAg&usg=AFQjCNHOohMVQDebEAzt6w89EOe9t5mZTQ&sig2=1FIkNligi8b9U_qQKpbE7g, visité le 23 septembre 2012

[479] http://merln.ndu.edu/archive/china/dod/chinanavy2007.pdf, visité le 29 juillet 2010, http://www.anpdz.com/t101-armee-chinoise, visité le 23 septembre 2012



Carte 31

Source : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Major_Naval_Units.png, visité le 4 août 2010

On observer ensuite les avantages et les faiblesses de la marine chinoise actuelle.

Tout d'abord, la force sous-marine a pris un essor prodigieux. C'est le résultat d'efforts déployés sur plusieurs décennies. Comme on l'a vu, la flotte de sous-marins est composée de 3 SNLE, 5 SNA et 58 sous-marins conventionnels, capables de lancer des attaques diversifiées. Selon de nombreux observateurs, les sous-marins de classe Kilo en provenance de Russie, équipés d'ASCM SS-N-27B/Sizzler, constituent une véritable menace pour les *surfaces combattantes*. En ce qui concerne les sous-marins fabriqués en Chine, ils ne sont pas moins performants. Selon un rapport

récent destiné au Congrès, un nouveau modèle de sous-marin (Type 095 SSN) va entrer en service vers 2015. Il est estimé que le nouveau SSN est plus silencieux que les SSN de classe Shang ou de classe Victors-III de Russie[480].

La marine chinoise possède également des missiles très performants. Une opération conjointe entre la marine chinoise et le SAC *(Second Artillery Corps)* peut représenter une grande menace avec des attaques de précision diversifiées.

Selon les observateurs du ministère de la défense des États-Unis, la Chine est en train de développer un nouveau ASBM (« anti-ship ballistic missile ») équipé de MaRV (« manœuvrable reentry vehicles ») capables d'attaquer les bases navales de la région, mais aussi des cibles mobiles. Intégré dans le réseau de surveillance et d'identification, cet ASBM permet à la marine chinoise d'attaquer les porte-avions ou d'autres navires américains dans le Pacifique Ouest[481]. Ce genre de missile, avec une portée de plus de 1 500 km et le MaRV permettant de corriger la direction en vol, est très difficile à intercepter[482].

Outre ces ASBM, qui comptent parmi les missiles les plus sophistiqués au monde, les ASCM (« anti-ship cuise missiles ») portés par les navires méritent eux aussi une brève présentation. Les ASCM les plus performants que la marine chinoise possède actuellement sont les deux modèles russes : SS-N-22 Sunburn et SS-N-27 Sizzler[483]. Comme on l'a déjà vu, les 12 sous-marins de classe Kilo sont équipés de ces ASCM. Quant aux premiers, ils sont à bord des 4 destroyers de classe Sovremenny, également fabriqués en Russie.

Alors que les observateurs parlaient en général de « défense côtière » pour qualifier la marine chinoise il y a 10 ans, aujourd'hui, de plus en plus de spécialistes confirment que la marine chinoise est train de se transformer en « blue water navy ». Néanmoins, il faut aussi noter que la marine chinoise est encore une marine « adolescente » dans le sens où il existe encore de nombreux problèmes liés aux ressources humaines, à l'organisation des forces ainsi qu'à la coordination entre la marine chinoise et d'autres branches de l'APL[484].

---

[480] O'ROURKE (R.), *U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress, CRS Report for Congress*, le 26 juillet 2010, p. 10, texte disponible sur http://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf, visité le 12 août 2010

[481] Patrick Cronin and Paul Giarra, "China's Dangerous Arrogance", *The Diplomat*, le 23 juillet 2010, http://the-diplomat.com/2010/07/23/china%e2%80%99s-dangerous-arrogance/, visité le 12 août 2010

[482] O'ROURKE (R.), *U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress, CRS Report for Congres, op.cit.* pp. 8-9

[483] O'ROURKE (R.), *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities--Background and Issues for Congress*, le 5 août 2010, http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA526178, visité le 17 août 2010, p. 11

[484] MCVADON (E.A.), « China's Matruing Navy », *Naval War College Review*, vol. 59, No. 2, pp. 93-96

Premièrement, bien que le développement de la marine chinoise soit considérable, il est aussi disparate. Par exemple, les forces missiles dont la Chine dispose font preuve d'une grande maturité alors que ses forces aériennes font encore face à de nombreux problèmes techniques. De plus, contrairement à d'autres puissances navales, la marine chinoise dépend encore lourdement de la technologie étrangère[485].

Deuxièmement, les nouveaux équipements ne constituent pas à eux seuls une force moderne opérationnelle. À part les vaisseaux et les armes, il faut intégrer les systèmes d'information, d'identification, de surveillance et de coordination. Sans le soutien de plateformes C4ISR (« command, control, communications, computers, intelligence, surveillance and reconnaissance ») efficaces, la marine chinoise est loin d'être une force aussi mature que celle de son principal adversaire potentiel, la marine des États-Unis[486]. Pour atteindre ce but, l'enjeu reste la formation du personnel. La Chine est bien consciente maintenant qu'elle a besoin d'officiers bien formés pour maîtriser des systèmes d'armes sophistiqués, améliorer la capacité de commandement et de contrôle et conduire des opérations conjointes avec d'autres branches de l'APL.

Troisièmement, il n'existe pas de véritable système de coordination entre la marine chinoise et les autres branches de l'APL. Comme on l'a évoqué plus haut, les opérations conjointes entre la marine chinoise et le SAC vont aider la première à devenir plus performante. Cependant, à cause de cette tradition de défense terrestre et de l'accent mis sur l'infanterie, la marine est parfois considérée comme une division rattachée aux forces terrestres, même au sein de l'APL[487]. Dans ce contexte, une véritable opération conjointe est difficile à réaliser.

Le développement de la marine est également victime d'un autre problème : le fait que la Chine, grande puissance maritime en pleine ascension, ne possédait pas de véritable porte-avion jusqu'en 2012.

La Chine ne disposait pas de la technologie nécessaire à la construction d'un porte-avion et il ne faut pas oublier le fait que la capacité du porte-avion est restreinte dans des opérations côtières. Cependant, la Chine met de plus en plus l'accent sur les missions qui exigent d'aller dans des eaux éloignées de la côte chinoise. C'est dans ce contexte que les militaires ont commencé à parler des futurs porte-avions chinois.

---

[485] United states Defense Department, FY04 Report to Congress on PRC Military Power, www.defenselink.mil/pubs/d20040528PRC.pdf, visité le 12 septembre 2012, pp. 43-44

[486] United states Defense Department, FY04 Report to Congress on PRC Military Power, www.defenselink.mil/pubs/d20040528PRC.pdf, visité le 12 septembre 2012, p. 6

[487] *Ibid.*, p. 95

Selon les estimations du *CRS Report* de 2010, la Chine va construire une série de six porte-avions dans les années à venir. D'après ce rapport, la Chine a commencé à entraîner les pilotes de ses premiers 50 avions destinés à équiper ses porte-avions. Elle aurait commencé des négociations avec la Russie pour acheter des avions de chasse Su-33[488]. La marine chinoise serait également en train de transformer le porte-avions Varyag de l'ex-URSS en une plateforme d'entraînement des futurs porte-avions indigènes[489]. Ces derniers vont probablement entrer en service entre 2015 et 2020 et le Varyag pourrait aussi effectuer des missions opérationnelles[490]. Renommé Laioning, il est entré en service le 25 septembre 2012[491].

Les porte-avions chinois vont permettre une mobilité régionale et même globale de la marine chinoise. Outre l'importance qu'un porte-avions pourrait avoir dans un scénario de combat maritime, il pourrait aussi s'engager dans des missions humanitaires, des opérations de secours, des transferts de personnes et d'autres missions non-militaires[492].

Il apparaît que la portée symbolique des porte-avions chinois est encore plus grande que leur fonction réelle. Ils permettraient à la Chine de projeter son image en tant que puissance navale au niveau mondial. Pour Beijing, la construction de porte-avions est le symbole des ambitions d'une marine modernisée et sûre d'elle-même.

§2. L'objectif prioritaire de la marine chinoise : libérer Taïwan

Comme on l'a vu dans le paragraphe précédent, l'un des premiers objectifs de la marine chinoise est de contenir Taïwan et d'augmenter ses capacités de projection dans le détroit de Taïwan. Selon le contre-amiral Eric A. McVadon de la marine des États-Unis, la marine chinoise est actuellement «obsédée» par le problème de

[488] O'ROURKE (R.), *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities--Background and Issues for Congress*, le 5 août 2010, http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA526178, visité le 17 août 2010, p. 16

[489] Liaoning (Varyag) Aircraft Carrier, http://www.naval-technology.com/projects/varyag-aircraft-carrier-china/, visité le 17 août 2010

[490] *ONI Report 2009*, p. 17, http://www.fas.org/irp/agency/oni/pla-navy.pdf, visité le 17 août 2010

[491] Liaoning (Varyag) Aircraft Carrier, http://www.naval-technology.com/projects/varyag-aircraft-carrier-china/, visité le 17 août 2010

[492] O'ROURKE (R.) , *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities--Background and Issues for Congress*, le 5 août 2010, http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA526178, visité le 17 août 2010, p. 17

Taïwan[493]. En disant cela, il n'a pas tout à fait tort. S'il ne s'agit pas cependant d'une obsession visant à une réunification par la force, la stratégie soutenant le scénario d'une guerre à travers le détroit de Taïwan a été un point primordial dans le développement de la marine chinoise.

Pour les militaires chinois, l'île de Taïwan fait non seulement partie intégrante de la patrie mais représente aussi un élément de grande valeur dans la stratégie de la marine chinoise. Cette île se situe au milieu de la première chaîne d'îles et au milieu de la côte chinoise. La Chine, entourée par des mers fermées ou semi-fermées, n'a pas d'accès direct à l'Océan Pacifique. À cause de sa situation géographique essentielle, Taïwan joue un rôle irremplaçable dans l'expansion de la marine chinoise vers l'océan. Si la marine chinoise contrôle l'île, elle obtient ainsi un accès au Pacifique. En revanche, si l'île tombe entre les mains des États-Unis ou de ses alliés, la mobilité de la marine chinoise sera sérieusement entravée par la première chaîne d'îles qui bloque sa sortie vers le Pacifique.

De plus, la plus grande ouverture au nord de Taïwan dans la première chaîne d'îles est le détroit de Miyako, large de 145 milles nautiques. Pour la marine moderne, il n'est pas difficile d'effectuer un blocus dans les chenaux de cette taille. Si l'île de Taïwan devenait indépendante ou tombait entre les mains de forces rivales, cela pourrait avoir un impact catastrophique sur le transport maritime depuis et vers la Chine. Après avoir pris en considération la valeur stratégique de l'île comme base navale idéale, les militaires chinois comparent parfois Taïwan à un *« porte-avion qui ne coule pas »*[494].

[493] MCVADON (E.A.), « China's Matring Navy », *op.cit.*, p. 102
[494] http://history.people.com.cn/GB/198819/217098/16183513.html, visité le 15 septembre 2012



Carte 32

Depuis 2009, la marine chinoise passe par le chenal de Miyako pour accéder à l'océan Pacifique. Pour un chenal aussi large, la liberté de haute mer s'applique. Toutefois, cette pratique provoque de fortes réactions de la part du gouvernement japonais.

Source : http://theoptimisticconservative.files.wordpress.com/2010/05/south-china-sea-800-pixels-for-web.jpg, visité le 15 septembre 2012

La marine de la République de Chine a été établie en 1911[495]. À la suite de la défaite du KMT pendant la guerre civile, la marine a joué un rôle essentiel dans l'évacuation des troupes et des réfugiés. Dans les années qui ont suivi, la marine taïwanaise a continué de patrouiller dans les archipels près de la côte chinoise et les

[495] http://navy.mnd.gov.tw/Publication.aspx?CurrentNodeID=506&Level=2&PublicID=910, visité le 14 août 2010

îles de mer de Chine méridionale[496]. À partir des années 1990, elle a mis de plus en plus l'accent sur sa capacité de riposte en cas d'une éventuelle invasion de la République populaire de Chine.

Actuellement, la mission première de la marine taïwanaise est de défendre le territoire de la « République de Chine » et les voies maritimes qui entourent Taïwan contre d'éventuels blocus, attaques ou invasions par des forces de la République populaire de Chine. Ses opérations comprennent des patrouilles maritimes dans le détroit de Formose et les mers environnantes, ainsi que des ripostes et des opérations de contre-invasion en temps de guerre[497].

Historiquement, la majorité des équipements de la marine taïwanaise provient des États-Unis. Dans sa démarche de modernisation de sa marine, Taïwan a consenti à un effort important avec le programme d'acquisition de frégates de la classe La Fayette[498]. La marine taïwanaise a également acheté des sous-marins Zwaardvis[499] en provenance des Pays-Bas ainsi que quatre destroyers de classe Kidd, renommés Kee-Lung[500], à l'Iran. Cependant, en raison des pressions de Beijing, la marine taïwanaise a subi des difficultés d'approvisionnement et les États-Unis demeurent son premier fournisseur d'armes. Le tableau suivant montre les navires en service dans la marine taïwanaise.

Tableau 9

Destroyers	Classe Kee Lung • Kee Lung (DDG-1801, ex-USS Scott) • Su Ao (DDG-1802, ex-USS Callaghan) • Tso Ying (DDG-1803, ex-USS Kidd) • Ma Kong (DDG-1805, ex-USS Chandler)
Frégates	Classe Kang Ding: • Kang Ding (FFG-1202) • Si Ning (FFG-1203) • Wu Chang (FFG-1205) • Di Hua (FFG-1206) • Kun Ming (FFG-1207) • Chen De (FFG-1208) Classe Cheng Kung: • Cheng Kung (FFG-1101) • Cheng Ho (FFG-1103) • Chi Kuang (FFG-1105) • Yueh Fei (FFG-1106)

[496] http://navy.mnd.gov.tw/english/Publish.aspx?cnid=836&Level=1, visité le 14 août 2010
[497] http://navy.mnd.gov.tw/Publish.aspx?cnid=850&p=54582&Level=2, visité le 15 septembre 2012, http://www.globalsecurity.org/military/world/taiwan/navy-overview.htm, visité le 15 septembre 2012
[498] http://www.globalsecurity.org/military/world/taiwan/navy-mod.htm, visité le 15 septembre 2012
[499] http://www.naval-technology.com/projects/keelungkiddclassdest/, visité le 15 septembre 2012
[500] http://www.globalsecurity.org/military/world/taiwan/hai-lung.htm, visité le 15 septembre 2012

	• Tzu I (FFG-1107) • Pan Chao (FFG-1108) • Chang Chien (FFG-1109) • Tian Dan (FFG-1110) Classe Chi Yang: • Chi Yang (FF-932, ex-USS Robert E. Peary) • Fong Yang (FF-933, ex-USS Brewton) • Fen Yang (FF-934, ex-USS Kirk) • Lan Yang (FF-935, ex-USS Joseph Hewes) • Hae Yang (FF-936, ex-USS Cook) • Hwai Yang (FF-937, ex-USS Barbey) • Ning Yang (FF-938, ex-USS Aylwin) • Yi Yang (FF-939, ex-USS Valdez)
Sous-marins conventionnels •	Classe Hai Lung: • Hai Lung (SS-793) • Hai Hu (SS-794) Classe Hai Shih: • Hai Shih (SS-791) • Hai Bao (SS-792)

Source : http://www.people.com.cn/GB/junshi/192/8283/8284/20020523/735191.html, visité le 20 août 2010

La liste des navires de la marine taïwanaise montre que les six frégates de la classe La Fayette (Kang Ding) livrées dans les années 1990 comptent parmi les navires les plus avancés que Taïwan possède[501]. Les seuls navires ayant un tonnage supérieur à 7 000 t sont les quatre destroyers de la classe Kidd (Kee lung)[502]. La plupart de navires en service datent des années 1950 et 1960[503]. Ces navires obsolètes sont incapables de d'affronter les navires de la RPC, qui sont supérieurs en nombre et en qualité. Ils ont même des difficultés à maintenir une présence aux Pratas et aux Spratleys. Le fait que Taïwan a retiré ses troupes de ces archipels en 2000 prouve la situation difficile dans laquelle se trouve sa marine[504]. Selon la plupart des écrits de spécialistes militaires, la marine chinoise a dépassé ou va dépasser la marine taïwanaise en matière de capacités dans les domaines de la guerre sous-marine, la guerre des missiles, la lutte anti-aéronef et la lutte antiradar[505]. Une étude de la Rand

[501] bbs.tiexue.net/post_5767396_1.html, visit éle 20 août 2010

[502] http://news.ifeng.com/mil/2/200706/0607_340_131507_2.shtml, visit éle 20 août 2010

[503] http://www.china.com.cn/zhuanti2005/txt/2002-04/18/content_5134397.htm, visit éle 20 août 2010

[504] http://www.xici.net/d518975.htm, visit éle 20 août 2010

[505] La marine chinoise maintient un avantage important par rapport à la marine taïwanaise dans le nombre et la capacité de ses destroyers, frégates et corvettes ; Taïwan ne possède que quelques sous-marins conventionnels

Corporation montre que la marine taïwanaise seule aurait 70 % de chances de perdre une campagne impliquant des opérations navales et aériennes majeures contre l'APL[506].

Une autre mission importante de marine chinoise dans un scénario de guerre à travers le détroit serait d'empêcher l'intervention rapide et efficace de la marine américaine. L'objectif de cette campagne ne serait pas de vaincre la marine américaine mais plutôt d'empêcher ou de retarder une intervention ponctuelle de cette dernière. Les effets d'un tel succès contre la marine américaine seraient dévastateurs sur la volonté de l'armée taïwanaise de continuer à combattre. Si l'APL obtenait une victoire décisive contre l'armée taïwanaise, toute intervention américaine arriverait trop tard. Il s'agit là d'une mission très difficile pour la marine chinoise actuelle mais pas impossible étant donné la rapidité du développement de la marine chinoise.

Le problème de Taïwan était et restera probablement la première mission de la marine chinoise. Cependant, les ambitions de la marine chinoise ne se limitent pas à celui-ci. Elle ne se contente pas d'être une défense côtière et elle est résolue à pousser sa présence bien au-delà de la première chaîne d'îles.

§3. Les missions de la marine chinoise visant à sécuriser les intérêts vitaux de la Chine dans les domaines économiques

Les objectifs stratégiques de la marine chinoise, outre la libération de Taïwan et la défense d'autres revendications territoriales, peuvent être formulés comme suit : protéger ses propres ressources maritimes et exercer ses droits conformément au droit international ; assurer la sécurité des voies maritimes dont la Chine dépend pour l'importation du pétrole.

Depuis 2008, les relations à travers le détroit se sont beaucoup améliorées. Une guerre est donc peu probable dans l'avenir, tel qu'il est envisageable. De plus, dès le problème de Taïwan résolu, par des moyens pacifiques ou par la force, la marine chinoise va nécessairement s'orienter vers d'autres objectifs.

Pour réaliser les objectifs mentionnés ci-dessus, la Chine a déjà développé et va

---

alors que la marine chinoise possède une flotte de SSN redoutables. Dans la lutte anti-sous-marine, les capacités de la marine taïwanais sont très limitées. Il est estimé que les avions P-3C commandés aux États-Unis pourraient améliorer la performance de la marine taïwanaise dans le domaine. Néanmoins, les P-3C ne peuvent pas opérationnels dans un court délai, en prenant en considération le temps nécessaire à l'entraînement des pilotes.

[506]Shlapak, David A., David T. Orletsky, Toy I. Reid, Murray Scot Tanner and Barry Wilson, A Question of Balance: Political Context and Military Aspects of the China-Taiwan Dispute, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, MG-888-SRF, 2009. As of October 4, 2012: http://www.rand.org/pubs/monographs/MG888, visité le 14 octobre 2010

continuer à développer ses capacités au-delà de celles nécessaires à la libération de Taïwan : la portée de ses missiles balistiques couvre toute la région et même le monde entier ; la stratégie de la marine chinoise accordant la priorité au développement des SSNS va bien au-delà du scénario de Taïwan. On va examiner plus en détail cette tendance de la marine chinoise à « sortir en haute mer ».

Selon la doctrine de l'amiral Liu Huaqing, à partir de la deuxième phase de son développement, la marine chinoise aura déjà pu intervenir militairement jusqu'à la ligne bleue ou même au-delà de la deuxième chaîne d'îles. De nombreux spécialistes ne sont pas convaincus que la marine chinoise, en adoptant ce plan ambitieux de modernisation, vise vraiment à projeter son pouvoir jusqu'à la limite de la ligne bleue. Il est possible d'estimer que l'expansion de la marine chinoise vers la haute mer est une tendance irrésistible. Cette estimation n'est pas le résultat de considérations purement militaires mais plutôt des besoins impératifs de sécuriser les voies maritimes dont elle dépend profondément pour ses approvisionnements en énergies.

Au-delà de ses frontières immédiates, la Chine voudrait pouvoir sécuriser des lignes de communications maritimes vitales pour assurer la pérennité de l'économie chinoise[507]. Il est important de protéger ces lignes de communication vers les marchés étrangers en s'appuyant sur un réseau de bases destinées à assurer le ravitaillement des navires[508]. Grâce à des accords commerciaux passés avec des pays riverains, la marine chinoise s'assure progressivement des appuis militaires et diplomatiques le long des principales routes maritimes, d'ouest (golfe Persique et mer Rouge) en est (détroit de Malacca). Une série de points d'appui a ainsi été établie.

La construction par la Chine d'une série de bases navales ou installations portuaires à l'étranger attire l'attention des principales puissances maritimes. Ce n'est pas la taille ou le nombre des bases navales qui impressionnent le monde, car elles demeurent modestes par rapport à d'autres puissances maritimes, mais le changement de politique derrière leur construction : celui d'une marine en pleine transition entre une force de défense côtière et une force de défense « active » au large. Cette chaîne de ports a même été baptisée le « collier de perles », et comprend des bases en Birmanie (celle des îles Cocos est située à proximité de la base indienne des îles Andaman), au Bengladesh (Chittagong), au Pakistan (notamment la base de Gwadar,

[507] Yoshihara and Holmes, *Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy,* Naval Institute Press, 2010, 304 p, p. 88

[508] http://www.diploweb.com/Strategie-maritime-chinoise-quelle.html#nb49, visit éle 19 novembre 2012

inaugurée en 2007) et au Sri-Lanka[509].

En fait, le nombre total de bases varie selon les sources[510]. La République Populaire de Chine ne déploie pas de troupes de manière permanente. En affirmant que ses troupes ne seront jamais formellement postées en territoire étranger, elle ne semble pas vouloir disposer de bases permanentes au sens américain[511]. Mais Beijing n'exclut pas l'utilisation temporaire d'installations étrangères[512]. Récemment, le gouvernement des Seychelles a proposé à la marine chinoise d'établir sur son territoire une base navale[513]. Mais jusqu' à présent, le gouvernement chinois évite de donner une réponse claire à cette question[514]. Cela montre l'hésitation du gouvernement civil à reconnaître l'existence des bases navales potentielles de la marine chinoise à l'étranger. Cette attitude pose inévitablement des difficultés pour nos recherches. Jusqu'à présent, aucun accord militaire officiel n'a été ratifié, même si des rumeurs circulent. On ne citera que certaines des plus importantes et des moins douteuses. D'après nos lectures, certains experts occidentaux ont tendance à compter même les endroits où le président chinois a fait une simple visite[515]. Pour d'autres, le collier des perles est plus un rêve chinois qu'une réalité[516].

L'objectif principal de l'établissement des bases navales est clair. D'abord, la marine chinoise cherche à assurer la sécurité des approvisionnements pétroliers et

---

[509] L'expression « collier de perles » est employée pour la première fois en novembre 2004 dans un rapport interne du Département de la défense américain (DoD), intitulé « *Energy Futures in Asia* », rédigé par Booz-Allen-Hamilton, une firme contractante du Pentagone, pour le secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld, voir Juli MacDonald, Amy Donahue et Bethany Danyluk, Energy Futures in Asia, « *Rapport de Booz Allen Hamilton pour le directeur du Net Assessment* », 15 novembre 2004, pour plus de détails sur le contenu de la stratégie, voir aussi Christopher J. Pehrson « *String of Pearls: meeting the challenge of China's rising power across the asian littoral* », publié en juillet 2006, texte disponible sur http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB721.pdf, visité le 29 juillet 2010, Oliver Zajec, actualité et réalité du « collier de perles », le 28 novembre 2009, http://www.diploweb.com/Actualite-et-realite-du-collier-de.html#nb2 , visité le 20 août 2010, http://www.revuemilitairesuisse.ch/node/149, le 28 novembre 2009

[510] http://www.chineinde.info/blog/politique-etrangere/strategie-maritime-de-la-chine-le-collier-de-perles-reve-ou-realite.html, visité le 20 août 2010

[511] Daniel J. Kostecka, "Places and Bases: The Chinese Navy's Emerging Support Network in the Indian Ocean", Naval War College Review, vol. 64, no. 1 2011, pp. 61-62

[512] Yung and others, *China's Out of Area Naval Operations: Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions*, CreateSpace, 2012, 74 p, p. 40.

[513] http://www.wikistrike.com/article-la-chine-a-annonce-la-mise-en-place-de-sa-premiere-base-navale-a-l-etranger-aux-seychelles-dans-l-oc-92446255.html, visité le 19 septembre 2012

[514] http://mil.huanqiu.com/china/2011-12/2230182.html, visité le 20 août 2010

[515] En février 2009, Hu Jintao a visité Maurice, avec à la clé la création d'une « zone économique spéciale », sensée créer des emplois, et l'ouverture d'un chantier de modernisation de l'aéroport international. Son voyage l'a également amené aux Seychelles, inquiètes des incursions de plus en plus sauvages et répétées des pirates somaliens et qui cherchent des garanties de la part des grandes puissances navales. Cela a suffi pour que certains analystes ajoutent les deux archipels à la liste des « perles ». Oliver Zajec, actualité et réalité du « collier de perles », le 28 novembre 2009,*op.cit.*

[516] http://www.chineinde.info/blog/politique-etrangere/strategie-maritime-de-la-chine-le-collier-de-perles-reve-ou-realite.html, visité le 20 août 2012

gaziers venant du golfe arabo-persique. Venant de l'ouest, les pétroliers doivent passer par le détroit de Malacca pour arriver en Chine. Cette voie de 800 kilomètres de long est une mer troublée par des problèmes de piraterie. Pour les contrer, la Chine a solidifié ses liens avec la Birmanie et la base navale des îles Coco a été construite. Cette base est particulièrement importante en raison de son emplacement stratégique : la distance entre ces îles et la Chine est de 1 200 km et celle entre les premières et le détroit de Malacca est de quelques centaines de kilomètres. La marine chinoise y a établi une base d'écoute et d'interception électronique. À l'autre extrémité, on trouve la base pakistanaise de Gwadar, à deux pas du détroit d'Ormuz et de la frontière iranienne. Si une station d'interception électronique était établie ici, la Chine pourrait surveiller les navires passant par le détroit ou même la base navale américaine de Diego Garcia[517].

Certains estiment qu'un autre objectif de la construction de ces bases est de « faire pression sur les ambitions géostratégiques de l'Inde »et de « s'imposer comme un acteur de l'océan Indien, tout en tentant de contrecarrer les efforts de New Delhi pour étendre son influence dans le Pacifique ».[518] Nombre d'observateurs indiens s'inquiètent depuis un moment du dynamisme économique et naval de la Chine dans les pays voisins de l'Inde, où elle a multiplié les projets de construction ou de modernisation portuaires.

Cependant, cette stratégie de contournement des pays voisins de l'Inde, avec lesquels celle-ci entretient souvent des rapports hostiles ou compliqués, « ne doit pas être une source d'inquiétude ». La Chine scrute l'océan Indien parce que le pétrole venu du Moyen-Orient et de l'Afrique y passe. Mais les Indiens s'alarment du fait que la Chine serait engagée dans une compétition pour la domination de cet océan[519].

Ce n'est pas tout à fait faux. Mais il faut aussi reconnaître qu'il existe des conflits d'intérêts entre les deux puissances émergentes : l'océan Indien, que l'Inde considère comme *la mare nostrum*, est essentiel pour les importations énergétiques chinoises. Dans ce sens, une Inde dominante dans l'océan Indien va absolument contre les intérêts de la Chine. Selon certains observateurs américains, la Chine

[517] Les huit bases navales chinoises, (en chinois) http://www.360doc.com/content/09/0108/13/92803_2289157.shtml, visité le 14 août 2010

[518] Selon le colonel Frouart, chef du secteur Asie-Pacifique à la Délégation aux affaires stratégiques (DAS) du ministère de la défense, cité par Élodie Franco, « la Chine renfloue sa marine pour asseoir ses ambitions régionales », texte disponible sur http://www.defense.gouv.fr/defense/ada/la_chine_renfloue_sa_marine_pour_asseoir_ses_ambitions_regionales, visité le 14 août 2010

[519] Global Times, Beijing, le 24 février 2010

s'inquiète de l'augmentation de l'influence indienne dans la région et, de façon générale, dans le monde[520]. Mais cet effet de «collier de perles »reste incertain : les pays voisins considèrent la Chine comme un contrepoids à l'Inde, la puissance régionale. S'ils veulent coopérer avec la Chine en temps de paix, rien n'est garanti en temps de guerre. Il faut donc relativiser «l'effet d'encerclement » de l'Inde.

Pour conclure, les politiques récentes de la marine chinoise représentent une rupture avec la tradition largement basée sur la puissance de l'infanterie. De plus en plus d'importance a été accordée au développement de la marine. En ce qui concerne les objectifs de cette dernière, l'obsession pour le problème de Taïwan a, au moins pour l'instant, cédé la place aux soucis de défense de ses territoires revendiqués et de garantie des voies maritimes essentielles pour ses importations énergiques. Ce changement de politique, a attiré l'attention de la communauté internationale et a suscité l'inquiétude de certains États, surtout ceux qui ont un conflit d'intérêt avec la Chine. La marine chinoise, en plein développement, est déjà une puissance régionale et sera, dans 10 ou 15 ans, une force importante au niveau mondial. Qu'elle ne soit pas prête pour réaliser les ambitions susmentionnées ne signifie pas qu'elle n'en acquière pas la capacité dans l'avenir. D'autres États n'ont pas d'autre choix qu'accepter le fait que la Chine va posséder une marine qui correspond à son statut de puissance mondiale.

Cependant, ce qui est particulièrement important, c'est la façon dont la marine chinoise va utiliser cette force. Beaucoup d'États sont préoccupés par son expansion. En même temps, la communauté internationale aura besoin de sa coopération dans la lutte contre le terrorisme, les crimes transnationaux et la piraterie. On va examiner cette question plus en détail dans les paragraphes suivants.

[520] Barthélémy Courmont, l'Océan Indien : un enjeu pour les puissances asiatiques, juillet 2007, http://www.iris-france.org/docs/pdf/regardtaiwan/2007-07-10.pdf, visité le 20 août 2010



Carte 33. Le port de Gwadar

Source : http://www.abovetopsecret.com/forum/thread223386/pg1, visité le 7 octobre 2010



Carte 34
Source :
http://www.sinlung.com/2010/08/tripura-mulls-railway-connectivity-upto.html, visité le 7 octobre 2010


Table I. (Burma)
Great Coco I. (Burma)
Little Coco I. (Burma)
Alexandra Channel
Coco Channel
Bay of Bengal
Landfall I.
Clough Passage
West I.
Cape Price
reefs
447
Table Is.
North Andaman
Smith I.
Diglipur
Port Cornwallis
Casuarina Bay
732
Saddle Peak
N. Reef I.
Austen Harbour
Cadell Point
Sound I.
Interview I.
Māyā Bandar
Austen Strait
Stewart Sound
Anderson I.
Kartara
512
Middle Andaman
Betapur
Great Andaman Trunk Road
Flat I.
Andaman
Bongat Bay
Sabri
Long I.
Homfray Strait
Elphinstone Harbour
Spike I.
N. Passage I.
Andaman Strait
Outram I.
Baratang I.
Diligent Strait
Henry Lawrence I.
Ritchies
Islands
John Lawrence I.
Sir William Peel I.
Defence I.
Port Meadows
Port Campbell
Havelock I.
Archipelago
South Andaman
Neill I.
Fusilier Channel
Wrightmyo
Sir Hugh Rose I.
Wimberleyganj
Herbertābād
Port Blair (pop. 26,000)
see inset
N. Sentinel I.
Manglutān
Labyrinth Is.
Woodmason Bay
Mac Pherson Strait
Rutland I.
Manners Strait
Cinque Is.
Passage I.
Sisters Is.
Duncan Passage
S. Sentinel I.
N. Brother I.
reefs
S. Brother I.
Palalankwe
Little Andaman
190
Chetamale
West Bay
Hut Bay
South Bay
Ten Degree Channel
extinct volcano
Narcondam I.
Barren I.
volcano
92°
93°
94°
95°
14°
13°
12°
11°
10°
9°
Andaman Sea
Keating Point
Sawai Bay
Malacca
Car Nicobar
Batti Malv I.
Nicobar
Port Blair principal port for the Andamans and Nicobars
92°40'
92°45'
11°45'
11°40'
densely wooded
Wimberleyganj
Bamboo Flat
364
Corbyns Cove North
South Andaman
Hope Town
reefs
North Bay
183
causeway
Haddo
Chatham I.
main pier
densely wooded
Namūnaghar
Port Blair
Aberdeen
Ross I.
Viper I.
Navy Bay
Jangli Ghat
154
Flat Bay
Port Blair Airfield
Corbyns Cove South
densely wooded
densely wooded
Birchganj
Andaman Sea
Scale 1: 250,000
0
3 Miles
0
3 Kilometers

Carte 35. Les îles Cocos se situent au nord des îles Andaman.

Source :
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/02/Andaman_nicobar_76.jpg, visité le 7 octobre 2010

§4. Coopération et confrontation : les interactions entre la marine chinoise et d'autres forces navales dans un contexte de montée en puissance de la Chine

La marine chinoise, en pleine expansion, touche inévitablement les intérêts de certains États. D'abord, de nombreux États voisins se sentent menacés par cette marine qui grandit sans cesse. Ce sentiment est particulièrement fort dans les pays ayant un conflit territorial avec la Chine. Comme on l'a évoqué, la marine chinoise a exprimé à plusieurs reprises sa résolution de défendre les territoires revendiqués par la Chine.

Lors de la session de l'assemblée nationale en 2009, les représentants de la marine chinoise ont confirmé que cette dernière a non seulement la volonté mais aussi la capacité de défendre les Spratleys, revendiquées par la Chine et plusieurs États d'Asie du Sud-Est [521]. Cette politique ferme, voire agressive selon certains observateurs, est une source de méfiance de la part d'autres États concernés par des conflits avec la Chine. Comme on l'a évoqué à propos des Spratleys, la Chine considère également le problème de la mer de Chine méridionale comme une question d'intérêt vital[522]. Le terme n'était jusqu'alors utilisé que dans le contexte du problème de Taïwan, du Tibet et de Xinjiang, mais l'implication du terme reste toujours incertaine. L'extension de l'application du terme aux conflits des Spratleys signifie-t-elle que la Chine serait prête à recourir à la force si elle n'avait que peu d'espoir dans une résolution pacifique du problème ?

En même temps, en dépit du fait que Beijing ne cache pas son intention de tout faire pour récupérer ses propres territoires, le gouvernement n'est pas prêt à s'aventurer dans un conflit de forces pour l'instant et s'est en réalité montré assez

[521] http://news.qq.com/a/20090309/001235.htm, visité le 7 octobre 2010
[522] http://mil.news.sina.com.cn/2010-07-04/0952599153.html, visité le 7 octobre 2010

mesuré dans ses actes. À la suite de l'adoption du Republic Act No. 9522 des Philippines qui englobe une partie des Spratleys et du récif de Scarborough (Huangyan Dao en mandarin) dans son territoire[523], la Chine a riposté en y envoyant un navire de gestion de pêche (« fishery administration boat ») afin de démontrer sa souveraineté[524]. Au lieu d'envoyer un navire de guerre dans la région, Beijing a donc préféré envoyer un navire civil, pour ne pas intensifier la tension dans cette région déjà tendue.

En ce qui concerne la délimitation maritime avec le Japon, on a remarqué que la marine chinoise joue un rôle de défense des ressources énergiques dans sa zone économique exclusive. La Chine a envoyé des navires de guerre pour patrouiller dans la zone où se trouve le gisement de Chun Xiao[525]. (Celui-ci se situe à proximité de la ligne médiane entre la Chine et le Japon. Le Japon revendique toujours le tracé d'une ligne d'équidistance pour diviser le plateau continental entre les deux pays tandis que le gouvernement chinois continue de soutenir que la frontière sino-japonaise doit correspondre à la ligne médiane de la fosse d'Okinawa. Le gouvernement japonais proteste constamment contre l'exploitation chinoise du gisement de Chunxiao, qui va épuiser les ressources d'hydrocarbures du côté japonais de la ligne médiane, que les Japonais considèrent comme la véritable frontière.)

Cette démonstration de force a soulevé de fortes protestations de la part du Japon. Cependant, si on ne tient pas compte de caractère sensible du problème, une flotte de navires de guerre chinois patrouillant dans la zone économique exclusive de la Chine ne soulève aucun problème selon le droit international. Dans ce contexte précis, ce geste pour affirmer le droit souverain chinois dans les espaces maritimes de la Chine peut être une source des bagarres diplomatiques entre les deux pays.

De plus, la Chine étend son influence au-delà des eaux placées sous sa juridiction. Cela suscite inévitablement le mécontentement des forces navales qui ont déjà un statut dominant dans la région. Les interactions entre la marine chinoise et la marine des États-Unis constituent un point focal. Ces interactions font partie intégrante des relations plus globales qu'entretiennent Beijing et Washington. Les hauts et les bas dans la relation sino-américaine ont souvent un impact direct sur les échanges entre la

[523] http://inquirer.cdnetworks.us/inquirer/media/baselines-law.pdf, visité le 7 octobre 2010
[524] http://mil.news.sina.com.cn/2010-07-04/0952599153.html, visité le 7 octobre 2010
[525] http://cache.baidu.com/c?m=9f65cb4a8c8507ed4fece76310498c380e54f72567809a5228c3933fcf331d5c163bbffd707e5613d4b179630bac4c5ffdf04128715c7ea3de95c81cd2ace22e38f854230168913565c419dedc3652d654e14d99d90e94bae733e3b9a2a3c82755dd23766df086&p=c463ca16d9c042b912bac4710d4c&user=baidu, visité le 7 octobre 2010

marine chinoise et l'US Navy. Alors que la relation politique peut s'améliorer rapidement à cause de l'interdépendance économique profonde qui existe entre les deux États, les échanges militaires peuvent quant à eux être suspendus pendant une longue période dès qu'une difficulté apparaît dans leurs relations. Par exemple, à la suite de la décision du Pentagone de vendre des armes à Taïwan, les échanges militaires avec l'armée américaine ont été immédiatement suspendus[526].

Malgré leur relation profondément interdépendante, donc, la relation militaire est caractérisée par la méfiance et les malentendus. Cela est bien illustré par deux incidents récents : celui de l'Ep-3 en 2001 et celui de l'Impeccable en 2009.

L'Incident de l'Ep-3 ou incident de Hainan

Le 1er avril 2001, un avion américain de reconnaissance, de retour de sa «mission de surveillance de routine », est entré en collision avec un des deux chasseurs chinois ayant décollé afin de surveiller ses mouvements, à 104 kilomètres de Hainan. La collision a provoqué la chute du chasseur chinois et la mort du pilote[527]. L'avion américain, endommagé, a pénétré l'espace aérien chinois et a atterri à l'aéroport de Lingshui, à Hainan. Les 24 membres de l'équipage ont été retenus et l'avion espion a été inspecté[528]. Cet incident a été le prélude à un «duel terrestre » entre Washington et Beijing, dont les relations étaient au plus bas. Chacun accusait l'autre d'être responsable de la collision. Après la remise d'une « lettre de regrets » [529] par l'ambassadeur américain au ministre des Affaires étrangères chinois, les membres d'équipage ont été relâchés et l'Ep-3 a été rapatrié après avoir été démonté[530].

Les controverses sur les faits mises à part, l'affaire relève de différentes interprétations du droit international. En ce qui concerne le droit de la mer, la question est de savoir si l'avion Ep-3 a violé le droit international en menant sa mission de surveillance de «routine »au-dessus de la zone économique exclusive de la Chine.

Selon l'article 58 (1) de la Convention de Montego Bay, «*Dans la zone*

[526] http://news.163.com/10/0130/17/5U9SQOU90001124J.html, visité le 9 septembre 2010
[527] La Chine défie Bush, *Le Point*, http://www.lepoint.fr/archives/article.php/69401, visité le 9 septembre 2010
[528] http://french.peopledaily.com.cn/french/200104/04/fra20010404_46333.html, visité le 9 octobre 2010
[529] http://french.peopledaily.com.cn/200104/11/fra20010411_46496.html, visité le 9 septembre 2010
[530] La Chine défie Bush, *Le Point*, http://www.lepoint.fr/archives/article.php/69401, visité le 9 septembre 2010, voir aussi *Commentaire du porte-parole du ministère des Affaires étrangères sur la collision d'un avion américain de reconnaissance avec un avion militaire chinois*, http://web.amb-chine.fr/Documents/Porte-parole/2001/USA0403.htm, visité le 9 septembre 2010, http://french.peopledaily.com.cn/zhuanti/Zhuanti_57.html, visité le 9 septembre 2010

économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins ».

Mais cette liberté n'est pas illimitée. L'art. 58 (3) prévoit que « Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international ».

Du côté américain, la position était claire et dans la même ligne que sa politique : l'avion a opéré dans l'espace aérien international où la collision a eu lieu et ses « opérations militaires de routine » sont autorisés par le droit international. Selon le porte-parole du département d'État, R. Boucher, les États-Unis ont tenu dûment compte des droits et des obligations de la Chine en tant qu'État côtier[531]. Le raisonnement est basé sur l'interprétation par Washington de l'article 58 (3), selon laquelle les droits et les obligations de l'État côtier ne concernent que les ressources marines dans la zone économique exclusive. Dans ce sens, tant qu'il n'y a pas de profit économique dérivant des ressources marines de la part des États-Unis dans l'affaire, l'avion EP-3 est libre de mener ses « missions de surveillance de routine » dans « l'espace aérien international »[532].

Selon l'art. 56 (c) de la Convention de Montego Bay, outre les droit souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, l'État côtier jouit aussi d'autres droits et obligations prévus par la convention. En dépit du fait que le contenu de ces droits reste incertain, il est clair que les droits et les obligations de l'État côtier ne se limitent pas à ceux mentionnés dans l'art. 56, paragraphes (a) et (b), c'est-à-dire aux droits liés directement aux ressources naturelles, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, à la recherche

[531] United States Department of State, Daily Press Briefing (Apr. 5. 2001), cité par Edmiston Allan W, "Showdown in the South China Sea: An International Incidents Analysis of the So-Called Spy Plane Crisis", *Emory International Law Review*, vol. 16, 2002, pp. 657-658

[532] *Ibid.*

scientifique et à la protection du milieu marin.

En ce qui concerne l'attitude chinoise, en reconnaissant la liberté de survol, les activités militaires que l'avion Ep-3 a menées au-dessus de la zone économique exclusive ont constitué une violation du droit international et une menace pour la souveraineté et la sécurité nationale de la Chine.

D'abord, le porte-parole du ministère des Affaires étrangères, Zhu Bangzao a mis l'accent sur le fait que la liberté de survol n'est pas sans limite et que les droits de l'État côtier doivent être pris en compte[533]. Ensuite, Zhu a également cité l'art. 301 de la Convention des Nations Unis sur le droit de la mer : «*Dans l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations en vertu de la Convention, les États Parties s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, ou de toute autre manière incompatible avec les principes de droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies* ». La question essentielle ici est donc de savoir si les « missions de surveillance » d'un avion militaire non armé peuvent constituer une menace à l'intégrité territoriale et à l'indépendance politique de l'État côtier.

Selon certains internationalistes américains, la surveillance aérienne peut être considérée comme un geste peu amical, mais ne constitue pas une menace pour l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'autres États[534]. En dépit du fait que dans cette affaire, l'EP-3 est un avion militaire, il n'est pas équipé d'armes et ne peut initier d'attaque contre la Chine.

Selon nous, c'est loin d'être une règle généralement acceptée. L'avion américain est d'un modèle ancien mais son appareillage d'écoute du dernier cri lui permet de capter les systèmes de communication chinoise et de détecter les messages militaires[535]. L'équipement d'un avion militaire n'est absolument pas le seul critère pour juger si les activités qu'il mène représentent une véritable menace pour la sécurité nationale d'autres États. L'avion EP-3 ne peut pas être considéré comme inoffensif simplement parce qu'il ne possède pas d'armes à bord. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reste évasive sur ce point. Par conséquent, il est nécessaire d'analyser les situations au cas par cas.

---

[533] Commentaire du porte-parole du ministère des Affaires étrangères sur la collision d'un avion américain de reconnaissance avec un avion militaire chinois, *op.cit.*

[534] Edmiston Allan W, "Showdown in the South China Sea : An International Incidents Analysis of the So-Called Spy Plane Crisis", *op.cit.*, p. 674

[535] La Chine défie Bush, http://www.lepoint.fr/archives/article.php/69401, visité le 15 octobre 2010

Dans le cas qui nous occupe, nous ne pouvons pas faire abstraction de l'arrière-plan de l'incident. Comme disaient Riche et Hask dans leur article dans «Libération»: «Envoyer si près des côtes chinoises un avion espion, dans un contexte déjà chargé de tensions (ventes d'armes à Taïwan, bouclier antimissile, politiques visant à isoler la Chine en Asie...) n'est pas d'une grande adresse »[536]. Alors que le président G.W. Bush a exprimé la résolution des États-Unis de continuer à exercer sa «liberté» de surveiller la côte chinoise, le scénario inverse pourrait être difficile à accepter pour les américains. Tony Karon de Taime.com a livré à la réflexion de ses lecteurs un étonnant renversement de perspective : «Imaginez qu'un avion-espion chinois, volant le long des côtes de Floride entre en collision avec un F-16 de la Navy. Le chasseur de la marine tombe et le pilote est perdu ; l'avion chinois est forcé d'atterrir sur le sol américain. L'incident intervient alors que la Chine est sur le point de vendre un lot d'armes sophistiquées à Cuba [...], s'apprête à déployer un bouclier antimissile et vient de déclarer que la réduction des ambitions régionales des États-Unis est la priorité de sa doctrine militaire. Il y a peu de chance pour que les Américains soient d'une humeur particulièrement clémente... »[537].

Après l'incident, nombre d'internationalistes ont suggéré que la Chine établisse des zones d'identification de défense aérienne au-delà de ses espaces aériens («Air Defense Identification Zone, ADIZ »)[538]. L'ADIZ est un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel on exige que l'identification, la localisation et le contrôle des aéronefs puissent être effectués àtout moment[539].

Les ADIZ sont établies pour garantir la sécurité nationale d'un État et un avion, en entrant dans une ADIZ, doit soumettre les informations concernant son identité, sa destination, son parcours et autres détails nécessaires. Jusqu'à aujourd'hui, trente États environ ont établi des ADIZ au-delà de leurs espaces aériens, y compris les États-Unis, le Canada et le Japon[540].

Les États-Unis, par exemple, ont établi des zones d'identification de défense aérienne qui s'étendent jusqu'à plusieurs miles au-delà de sa mer territoriale. Selon the U. S. Code of Federal Regulations Title 14. §99. 11 (a) : «*No person may operate*

[536] http://www.liberation.fr/monde/0109369622-avion-espion-regrets-sans-excuses, visitéle 14 octobre 2010
[537] *Ibid*.
[538] XUE (G.F.), XIONG (X.Y.), «Les analyses juridiques sur le régime de la zone d'identification de défense aérienne », *Journal of Ocean University of China (Social Science Edition)*, Qingdao, N°6, 2007, pp.36-39
[539] http://www.nato.int/docu/stanag/aap006/aap-6-2010.pdf, visitéle 14 octobre 2010
[540] XUE (G.F.), XIONG (X.Y.), «Les analyses juridiques sur le régime de la zone d'identification de défense aérienne », *op.cit.*

an aircraft into, within, or from a departure point within an ADIZ, unless the person files, activates, and closes a flight plan with the appropriate aeronautical facility, or is otherwise authorized by air traffic control »[541] et ce en dépit du fait que la nature des ADIZ reste inconnue et qu'aucune règle du droit international n'autorise un État à étendre sa juridiction au-delà de ses propres espaces aériens. Il semble que les États-Unis n'hésitent pas à surveiller et intercepter tout avion qui ne respecte pas leurs lois domestiques. On perçoit plus clairement la position américaine en lisant l'écrit d'un militaire américain : «*These regulations do not pertain to military aircraft, but to enter US airspace, without inducing the scrambling of fighter interceptors, these rules must be complied with and followed. The US does not claim sovereignty over these zones per se, but does closely monitor and request information of all objects entering the zone* »[542]. En dépit du fait que Washington prône toujours sa liberté de survol, elle n'applique pas la même règle quand il s'agit de sa propre sécurité nationale.

En Asie, le Japon et l'île de Taïwan ont également établi leurs zones d'identification de défense aérienne. Après la Deuxième Guerre mondiale, Tokyo a établi de vastes FIR et ADIZ autour de ses territoires. À certains endroits, la distance entre la limite extérieure de ces zones et la côte chinoise ne dépasse pas 130 km. Les ADIZ au sud l'île de Yonaguni chevauchent avec celles de Taïwan[543]. Cela a inévitablement suscité des protestations de la part de Taipei. Selon les internationalistes chinois, l'incident de l'EP-3 aurait pu être évité si des zones d'identification de la défense aérienne avaient déjà été établies au moment de collision en 2001. Dans ce cas, l'avion espion aurait dû soumettre aux autorités chinoises les informations concernant son identité, sa destination et son objectif d'entrer dans l'ADIZ de la Chine[544].

L'Incident de l'Impeccable

Un autre incident du même type est survenu début mars2009 en mer de Chine

---

541 http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=1ccce3d814ce4e1f7be7810c856ba803&tpl=/ecfrbrowse/Title14/14cfr99_main_02.tpl, visit éle 14 octobre 2010

542 http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/acsc/01-034.pdf, visit éle 16 octobre 2010

543 XUE (G.F.), XIONG (X.Y.), «Les analyses juridiques sur le régime de la zone d'identification de défense aérienne », *op.cit.* ,voir aussi Japan's air defense plan riles legislators, http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2010/05/28/2003474072, visit éle 14 octobre 2010

544 XUE (G.F.), XIONG (X.Y.), «Les analyses juridiques sur le régime de la zone d'identification de défense aérienne », *op.cit.*

méridionale au large de l'île de Hainan. Le 8 mars, le Pentagone a accusé la Chine d'avoir « harcelé » l'Impeccable, un bâtiment scientifique et non armé, affirmant qu'il opérait alors en toute légalité dans les «eaux internationales », à environ 120 km au sud de l'île de Hainan. Selon le Times, l'Impeccable est doté d'un équipement de surveillance sophistiqué, espionnant la base militaire de Yulin, où sont stationnés depuis peu les sous-marins à propulsion nucléaire[545].

«Nous allons continuer à naviguer dans ces eaux internationales et nous attendons des Chinois qu'ils respectent le droit international » a déclaré Robert Gibbs, porte-parole de la Maison Blanche[546]. Pour Beijing, le navire américain conduisait des opérations à l'intérieur de sa zone économique exclusive, en violation du droit international et du droit chinois. «Nous demandons aux États-Unis de cesser immédiatement les activités en question et de prendre des mesures concrètes pour empêcher des actes similaires de se reproduire » a déclaré Ma Zhaoxu, porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères, lors d'une conférence de presse. « Les affirmations américaines sont en grave contradiction avec les faits, mélangent le blanc et le noir et sont totalement inacceptables pour la Chine », a ajouté M. Ma[547].

Du point de vue du droit international, il existe bien des problèmes dans les déclarations de Pentagone. D'abord, le terme « eaux internationales » n'existe pas dans le droit international de la mer. Le point où l'incident a eu lieu se trouve sans aucun doute dans la zone économique exclusive de la Chine. Bien que les États-Unis n'aient pas ratifié la convention de Montego Bay et ne soient pas liés par celle-ci, ils admettent que la plupart des dispositions de la Convention sont devenus des règles coutumières. L'art. 56 (1) prévoit que, dans la zone économique exclusive, la recherche scientifique maritime est soumise à la juridiction de l'État côtier. La recherche scientifique maritime dans la zone économique exclusive d'un autre État ne peut pas être menée sans le consentement de l'État côtier (art. 246). Les manœuvres de l'Impeccable au large de l'île de Hainan, si elles sont considérées comme des recherches scientifiques, n'ont pas été autorisés par les agences chinoises compétentes et sont naturellement illégales selon le droit international. Par conséquent, Washington

[545] http://www.fas.org/blog/ssp/2009/03/incident.php, visité le 14 octobre 2010 http://articles.cnn.com/2009-03-09/politics/us.navy.china_1_chinese-ships-chinese-vessels-chinese-media?_s=PM:POLITICS, visité le 14 octobre 2010

[546] http://www.radio-canada.ca/nouvelles/International/2009/03/09/008-incident-maritime-USA-Chine.shtml, visité le 14 octobre 2010

[547] Déclaration du porte-parole du MAE au sujet des activités d'un navire de surveillance américain dans la zone économique exclusive chinoise, le 11 mars 2009, http://tn.china-embassy.org/fra/fyrth/t541701.htm, visité le 14 octobre 2010

insiste sur la distinction entre les « missions de surveillance » de l'Impeccable et les missions de recherche scientifique pour lesquelles le consentement préalable de l'État côtier est nécessaire. En distinguant ces deux termes, Washington défend la position selon laquelle le premier type de mission ne requiert pas de consentement de l'État côtier. En revanche, il considère que la liberté d'effectuer des « recherches militaires » est incluse dans « d'autres usages légaux sous droit international ».

Cet argument n'est pas fondé en droit international. Si la recherche scientifique à but exclusivement pacifique n'est permise qu'avec le consentement de l'État côtier, il est difficile d'imaginer que l'enregistrement de l'acoustique des sous-marins, qui a avant tout des implications militaires, peut être effectué librement dans la zone économique exclusive d'un autre État. La Convention de 1982 n'a pas explicitement interdit ce genre d'activités dans la zone économique exclusive. Cette réticence ne doit pas être interprétée comme une autorisation des activités de surveillance ou d'espionnage dans la ZEE d'un autre État.

Quand Washington accuse la marine chinoise d'être agressive, il faut noter que la Chine, en défendant sa souveraineté et sa sécurité nationale, n'a pas l'intention d'intensifier les tensions déjà existantes entre les deux grandes puissances. Aucun des cinq navires engagés dans l'incident du côté chinois n'est armé. Il s'agissait d'un navire de patrouille de la SOA, d'un navire de surveillance sous le pavillon de la marine chinoise, d'un navire de patrouille de BMF et de deux petits chalutiers. Certains observateurs chinois ont considéré que l'envoi des navires civils au lieu de des navires de guerre était une décision judicieuse.

En dépit de la vivacité des réactions de chaque côté, l'affaire n'a pas porté d'atteinte durable aux relations sino-américaines. Le ministre des Affaires étrangères de la Chine Yang Jieshi et la secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique Hillary Clinton se sont rencontrés pour faire retomber la pression et veiller à ce que l'incident ne se reproduise pas[548]. Le président Obama a aussi souligné que des communications plus régulières étaient nécessaires afin d'éviter à l'avenir toute confrontation militaire.

Aujourd'hui, les deux États ont trop d'intérêts communs et une rupture totale serait un prix trop cher à payer pour leurs frictions dans le domaine maritime. La Chine et les États-Unis ont signé un accord en 1998 prévoyant des consultations en vue d'éviter les confrontations en mer[549]. Cependant, Beijing a suspendu ces échanges

[548] http://community.middlebury.edu/~scs/Impeccable.html, visit éle 14 octobre 2010

[549] Valencia, *Impeccable Incident: Truth and Consequences,*

militaires en octobre 2008 à la suite de l'annonce du Pentagone concernant les ventes d'armes à Taïwan[550].

En outre, il faudrait établir un régime de consultation qui fonctionne tout seul et qui ne serait pas influencé par les fluctuations des relations sino-américaines. Selon Mark Valencia, un accord de ce type doit être basé sur les lignes de conduite internationales acceptables par la plupart des membres de la communauté internationale. Il suggère que ces lignes de conduite aident les États à éviter des collisions et des confrontations en mer sans mettre fin à ce genre d'activités d'espionnage[551].

Des dispositions plus concrètes ont été proposées par un groupe d'internationalistes sponsorisés par l'Ocean Policy Research Foundation du Japon. Leurs travaux reprennent le principe selon lequel les espaces maritimes doivent être utilisés exclusivement à des fins pacifiques et appellent à l'arrêt des actes provocateurs, y compris la collecte d'informations militaires. Washington a rejeté le texte proposé dans son intégralité, le jugeant inacceptable[552].

Il faut noter que dans le même temps, la marine chinoise peut jouer un rôle important dans le maintien de la paix et de la sécurité maritime.

---

http://www.chinasecurity.us/index.php?option=com_content&view=article&id=265&Itemid=8, visité le 14 octobre 2010

[550] http://www.nytimes.com/2009/03/12/washington/12web-china.html?_r=0, visité le 14 octobre 2010

[551] Valencia, *Impeccable Incident: Truth and Consequences*, http://www.chinasecurity.us/index.php?option=com_content&view=article&id=265&Itemid=8, visité le 14 octobre 2010

[552] *Ibid*.

Section II. Le passage inoffensif des navires de guerre : une position pas tout à fait conforme à la Convention de Montego Bay

Le droit de passage inoffensif des navires marchands est bien établi en droit international. En revanche, le droit de passage inoffensif des navires de guerre reste toujours controversé, même après l'entrée en vigueur de la Convention de Montego Bay.

La position chinoise sur ce point est assez ferme. Elle refuse de reconnaître le droit de passage inoffensif aux navires de guerre et demande qu'ils obtiennent une autorisation de la part de la Chine avant entrer dans sa mer territoriale. Cette pratique chinoise fait l'objet de critiques de la part des États occidentaux et provoque de nombreux débats internes. La position actuelle de la Chine et la position future qu'elle adoptera sont cruciales pour le développement du régime du passage inoffensif en droit international.

On discutera d'abord de la position chinoise au moment de la troisième conférence sur le droit de la mer et de son attitude envers les dispositions concernées dans la Convention de Montego Bay (§1) et ensuite de l'incohérence entre la position de la convention et celle de la législation interne et de l'ajustement possible entre ces deux positions (§2)

§1. La position chinoise au moment de la troisième conférence sur le droit de la mer et son attitude envers les dispositions concernées dans la Convention de Montego Bay

Le droit de passage inoffensif, développé avec l'établissement du régime de la mer territoriale, a été codifié pour la première fois dans la convention de 1958. Néanmoins, la convention ne parle pas du droit de passage inoffensif des navires de guerre de manière explicite. Des interprétations diverses ont résulté de cette ambiguïté. Par conséquent, les pratiques étatiques ne sont pas uniformisées.

Au moment de la troisième conférence sur le droit de la mer, cette difficulté est réapparue. Les positions des États sont en effet très différentes sur ce point. Les puissances maritimes ont retenu le droit de passage inoffensif pour tous les navires, y compris les navires de guerre. En revanche, les États en voie de développement ont insisté pour qu'une autorisation ou une notification préalable de passage soit imposée

afin de garantir la sécurité nationale des États côtiers dans le cas du passage d'un navire de guerre. Finalement, aucune disposition de la convention n'a explicitement reconnu ou nié le droit de passage inoffensif des navires de guerre. La convention se contente de stipuler que «les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale »[553]. «Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier »[554]. La différence avec la Convention de 1958 est que la Convention de Montego Bay précise la notion de passage inoffensif en fournissant une liste des activités dont l'engagement rend le passage du navire « offensif »[555].

Étant donné que la République populaire de Chine n'a commencé à siéger aux Nations Unies qu'à partir de 1971, elle n'a pas pu assister à la première conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Par conséquent, elle n'est pas partie aux quatre conventions de Genève, qu'elle considère comme obsolètes. Selon elle, ces conventions ne représentent pas le droit international généralement accepté, mais essentiellement les intérêts de quelques grandes puissances[556].

La Chine a assisté à la troisième conférence jusqu'au bout et sa position relative au droit de passage inoffensif a été exprimée et réitérée au cours de la conférence. Pour la Chine, l'un des objets principaux de l'établissement du régime de la mer territoriale est de garantir la sécurité nationale. Les navires de guerre sont différents des navires marchands car ils sont capables de combattre et de mettre en cause la sécurité de l'État côtier. C'est pourquoi, donnant la priorité à sa souveraineté et sa sécurité nationale, la Chine préconise que les navires de guerre soient régis par un régime différent de celui des navires marchands. Dans un document de travail soumis à l'autorité internationale des fonds marins, la Chine a insisté sur le fait que «*a coastal State may, for the purpose of regulation of its territorial sea, enact necessary laws and regulations and give publicity thereto. Ships and aircraft of a foreign State, passing through the territorial sea and airspace there above of another State, shall comply with the laws and regulations of the latter State. Foreign non-military ships enjoy innocent passage through territorial seas. A coastal State may, in accordance with the its laws and regulations, require military ships of Foreign States to tender prior notification to, or seek prior approval from, its competent authorities before*

[553] Art. 17
[554] Art. 19 (1).
[555] Art. 19 (2).
[556] GAO (Zhiguo), «China and the LOS Convention », *Marine Policy*, 1991, vol. 15, p. 200.

passing through the territorial sea of that State »[557]. Comme l'ICNT ne fait pas de distinction entre les navires de guerre et les navires marchands, la délégation chinoise a suggéré de modifier les articles 17, 20 et 29[558]. En 1980, la délégation s'est ressaisie du problème en exprimant ses réserves face aux dispositions sur le droit de passage inoffensif dans l'ICNT. La Chine a confirmé sa position en disant que le problème du passage des navires de guerre avait une implication cruciale sur la sécurité nationale et que l'État côtier avait le droit de le régler conformément à son droit interne[559].

La position chinoise était partagée par de nombreux États en voie de développement au moment de la troisième conférence. Ils ont soumis ensemble des propositions relatives au droit de passage inoffensif. Dans une proposition conjointe, il a été suggéré que l'Art. 21 de l'ICNT soit complété par un paragraphe stipulant que l'État côtier avait le droit de demander aux navires de guerre d'obtenir une permission ou de faire une notification préalable avant d'entrer dans sa mer territoriale[560]. Pour la Chine, il est regrettable que cette proposition ait été rejetée à cause de l'opposition des grandes puissances maritimes, surtout celle des États-Unis et de l'ex-URSS. À l'occasion de la onzième session de la conférence en 1982, la Chine et 26 autres États ont demandé que le mot «sécurité» soit inséré dans l'Art. 21 (1) (h) de la version préliminaire de la convention : «la prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, d'immigration ou de *sécurité* de l'État côtier »[561]. Néanmoins, cette demande a été une fois encore rejetée par les puissances maritimes[562]. Finalement, les États se sont mis d'accord pour retirer la proposition. Or, le président de la conférence avait fait une déclaration disant que «*[The sponsors of the amendment] would, however, like to reaffirm that their decision [to withdraw the proposal] is without prejudice to the rights of the Coastal State to safeguard their security interests, in accordance with the Articles 19 and 25 of the draft*

[557] Working Paper on Sea Area Within the limits of National Jurisdiction, soumis par la délégation chinoise le 16 juillet 1973, UN. Doc. A/AC.138/SC.II/L34 (1973), une version anglaise reproduite in Appendix 2 in GREENFIELD, *China's Practice in the Law of the Sea, op.cit.,* pp. 230-232.

[558] AN Zhiyuan, Speech on the Regime of Passage of Warships, at the unofficial meeting of the second Committee, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, in *Collected Documents of the Chinese Delegation to Attend Relevant UN Conferences,* January-June 1978, Beijing, People's Publishing House, 1978, p. 132.

[559] Ke Zaishuo, Speech at the Plenary Session, UNCLOS III, in *Collected Documents of the Chinese Delegation to Attend Relevant UN Conferences,* January-June 1980, Beijing, World Knowledge Press, 1981, p. 278

[560] Shen Weiliang, Speech at the Plenary Session, UNCLOS III, in *Collected Documents of the Chinese Delegation to Attend Relevant UN Conferences,* July-December 1980, Beijing, World Knowledge Press, 1981, p. 278

[561] UN Doc. A/CONF.62/L.117, 1982, in Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *Official Records*, vol. 16, New York: United Nations, 1984, p. 225

[562] Shen Weiliang and Xu guangjian, "The Third UN Conference on the Law of the Sea and the Law of the Sea Convention", in *Chinese Yearbook of International Law*, 1983, p. 411

convention »[563].

Bien que la Chine soit globalement satisfaite de la Convention de Montego Bay, elle considère que les dispositions sur le droit de passage inoffensif sont insuffisantes et problématiques[564]. Dès lors, la position chinoise reste la même. En ratifiant la Convention en 1996, la Chine a réitéré sa position sur le droit de passage inoffensif : «*The provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea concerning innocent passage through the territorial sea shall not prejudice the right of a coastal State to request, in accordance with its laws and regulations, a foreign State to obtain advance approval from or give prior notification to the coastal State for the passage of its warships through the territorial sea of the coastal State* »[565].

L'attitude de la Chine peut être expliquée par des considérations diverses. Premièrement, par des considérations historiques : l'empire de Qing, en déclin pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, a souvent été envahi par les puissances occidentales et la plupart de ses invasions sont venues de la mer. A la suite de ses nombreuses défaites, l'empire de Qing a été contraint de signer les « traités inégaux ». Ces derniers obligeaient la Chine à payer une somme d'indemnités énorme et de céder une partie de son territoire à ses envahisseurs. De plus, le pays a été contraint d'ouvrir ses ports aux navires étrangers et de leur permettre de naviguer dans sa mer territoriale et ses eaux intérieures. Cette expérience pénible n'a jamais été oubliée par les Chinois[566]. Deuxièmement, dans les premières années qui ont suivi la fondation de la République populaire, la Chine a été confrontée à une série d'intrusions de navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales. Elle a protesté très vivement contre ces intrusions, dont la plupart étaient le fait de navires américains. Fin 1966, 418 protestations ont été recensées contre les intrusions américaines[567]. De plus, il faut prendre en considération le contexte de la Guerre froide. Dans les années 1950 et 1960, les États socialistes, suivant le modèle de l'ex-URSS, ont demandé aux navires de guerre étrangers d'obtenir une autorisation avant de traverser leurs eaux territoriales. La Chine n'a pas fait exception, en dépit de la rupture de ses relations avec l'ex-URSS.

---

563 An, Speech on the Regime of Passage of Warships, p. 132.
564 Han Xu, Statement (le 9 décembre 1982), in UNCLOS III, *Official Records*, vol. 16, p. 102.
565 Decision to Ratify the United Nations Convention on the Law of the Sea by the Standing Committee of the National People's Congress, le 15 mai 1996. Voir aussi People's Daily, le 16 mai 1996, overseas edition.
566 LIU (Peihua), *The History of Modern Chinese Foreign Relations*, Beijing, Peiking University Press, 1986, vol. 1, p. 141-156.
567 HSIUNG (James Chieh), *Law and Policy in China's Foreign Relations : A Study of Attitudes and Practice*, New York, Columbia University Press, 1972, p. 195.

Troisièmement, la marine chinoise était à l'époque beaucoup moins forte que celle des autres puissances maritimes. Ce sont toutes ces considérations, historiques et actuelles, qui ont formé la position chinoise sur le droit de passage inoffensif.

§ 2. Les divergences entre la convention et la législation interne et les perspectives d'un ajustement possible

La déclaration sur la mer territoriale de la Chine a été promulguée le 4 septembre 1958. C'est la première loi chinoise sur le droit de passage inoffensif. Selon cette déclaration, «*no foreign vessels for military use and no foreign aircraft may enter China's territorial sea and the air space above it without the permission of the Government of People's Republic of China. While navigating in the Chinese territorial sea, every foreign vessel must observe the relevant laws and regulations laid down by the Government of the People's Republic of China* »[568]. Il est généralement considéré qu'elle avait pour objectif d'empêcher les navires de guerre américains d'approcher les côtes de la République populaire de Chine puisqu'à l'époque, les États-Unis soutenaient les Nationalistes chinois basés à Taïwan. L'esprit et le contenu de cette déclaration ont été intégrés dans toutes les lois et tous les règlements relatifs au droit de passage inoffensif qui ont suivi. Parmi ces lois et règlements, la loi sur la mer territoriale et la zone contigüe adoptée en 1992 est la plus importante et la plus élaborée[569]. La plupart de ces dispositions relatives au droit de passage inoffensif sont cohérentes avec la convention de Montego Bay. La différence reste dans la procédure obligatoire d'autorisation préalable imposée par le gouvernement chinois. Selon cette loi, les navires marchands peuvent jouir du droit de passage inoffensif tandis que les navires de guerre doivent obtenir une autorisation de la part du gouvernement chinois avant d'entrer dans sa mer territoriale[570].

L'adoption de la Convention de Montego Bay a provoqué un grand débat en Chine. En avril 1995, la Société chinoise du droit de la mer a convoqué une conférence pour discuter des problèmes possibles qui résulteraient de la ratification de la Convention par la Chine. Finalement, trois points de vue différents ont été exprimés pendant la conférence :

[568] Declaration on the China's Territorial Sea, sec. 3.
[569] Texte en anglais disponible in SMITH (R.W.), *Straight Baselines Claim: China, Limits in the Seas*, no. 117, Washington, Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, U.S. Department of State, 1996, pp. 11-14.
[570] Art. 6

1) Selon la Convention, les navires de guerre jouissent du droit de passage inoffensif et le droit interne de la Chine n'est pas cohérent avec la Convention.

2) Bien que le droit de passage inoffensif soit prévu pour tous les navires, y compris les navires de guerre, la convention n'interdit pas aux États d'imposer certaines conditions au passage des navires de guerre. De plus, dans la pratique au niveau international, il existe effectivement des États qui imposent des restrictions diverses, y compris une procédure d'autorisation préalable, au passage des navires de guerre. Au moment de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, quinze États exigeaient encore une notification ou une autorisation préalable pour le passage des navires de guerre dans leur mer territoriale[571]. Ce chiffre a été réduit à 9 en 2010, selon un dossier fourni par le ministère de la Défense des États-Unis. Parmi les États qui demandent une autorisation préalable, on compte la Chine, la Birmanie, l'Iran, le Vietnam et les Maldives. En revanche, plusieurs États, y compris l'Argentine, l'Inde, l'Indonésie et Taïwan, demandent une notification préalable[572]. La Malaisie, quant à elle, demande une autorisation pour le passage des navires à propulsion nucléaire.

3) Le droit interne chinois est cohérent avec la Convention puisque aucune disposition de la convention ne prévoit le droit de passage inoffensif pour les navires de guerre[573].

Comme on l'a déjà évoqué, il existe différentes interprétations des dispositions de la Convention sur le droit de passage inoffensif. Pour évaluer la conformité du droit interne chinois avec la Convention, il faut d'abord déterminer le sens approprié des dispositions concernées. L'Art. 17 de la Convention prévoit le droit de passage inoffensif pour « les navires de tous les États ». Est-ce que les « navires » incluent les navires de guerre ? Selon la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités à laquelle la Chine est partie, « un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but »[574]. La Convention sur le droit de la mer contient une définition pour les navires de guerre mais pas pour les autres navires. Mais il semble que lorsque les règles coutumières, la convention de Genève et la Convention de Montego Bay

[571] http://www.148cn.org/data/2006/0508/article_2498.htm, visité le 12 septembre 2012
[572] http://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/FON_Report_FY11.pdf, visité le 12 septembre 2012
[573] Chinese Society of the Law of the Sea, « Suggestions on the Ratification of the LOS Convention », *Newsletter of the Chinese Society of the Law of the Sea*, no. 3, 1995, pp. 2-3.
[574] L'Art. 31(1) de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

elle-même utilisent les termes « les navires » et « les navires de tous les États », elles impliquent les navires de tous genres[575]. Évidemment, les navires de guerre sont aussi inclus, en dépit de leur spécificité par rapport aux navires marchands[576].

Si l'Art. 17 est la clef de voûte du droit de passage inoffensif des navires de guerre, certaines dispositions suivantes ont soutenu et renforcé cette notion. L'Art. 19 (2) fournit la liste des activités dont un navire doit s'abstenir pour que le passage soit inoffensif. Parmi celles-ci, les activités figurant dans les 6 premières dispositions concernent principalement, bien que non exclusivement, les navires de guerre : a) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte de Nations Unies ; b) exercice ou manœuvre avec armes de tout type ; c) collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'État côtier ; d) propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier ; e) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs ; f) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires. De plus, l'Art. 20 prévoit que « dans la mer territoriale, les sous-marins et autres véhicules submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon ». L'Art. 30 prévoit explicitement que l'État côtier puisse exiger qu'un navire de guerre quitte immédiatement la mer territoriale s'il ne respecte pas les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage dans la mer territoriale. Donc que la Convention de Montego Bay a bien prévu le droit de passage inoffensif pour les navires de guerre. Par conséquent, l'État côtier ne doit pas entraver leur passage inoffensif dans la mer territoriale, en-dehors des cas prévus par la Convention[577]. À cet égard, la demande d'une autorisation ou d'une notification préalable par la Chine n'est pas conforme à la Convention.

En étudiant la doctrine, on remarque que plusieurs juristes chinois prestigieux ont admis que le droit de passage inoffensif pour les navires de guerre est bien prévu dans la Convention de Montego Bay. Par exemple, selon le Professeur Shen Weiliang et le Professeur Xu Guangjian, membres de la délégation chinoise lors de la troisième conférence, « la Convention de Genève a disposé que tous navires, y compris les

[575] LAGONI (R.), « Merchant ships », in BERNHARDT (R.), *Encyclopedia of Public International Law*, installment 11, Amsterdam, North-Holland Publishing Co., 1989, p. 228
[576] Geck (W.K.), « Warships », in BERNHARDT (R.), *Encyclopedia of Public International Law*, installment 4, Amsterdam, North-Holland Publishing Co., 1982, pp. 346-351
[577] Art. 24 (1) de la Convention de Montego Bay.

navires de guerre, jouissent du droit de passage inoffensif. En dépit du fait que la Convention de Montego Bay est plus précise en fournissant des conditions sur le passage des navires de guerre, elle reprend la position de la Convention de Genève »[578]. Cette opinion est partagée par le Professeur Chen Degong, un autre membre de la délégation chinoise et par Shao jin, expert du droit de la mer[579].

Il est également vrai qu'aucune disposition ne parle explicitement du droit de passage pour les navires de guerre, ce qui est considéré par certains juristes comme une ambiguïté intentionnelle. Selon eux, cette ambiguïté a pour objet de maintenir le *status quo* des pratiques étatiques et d'équilibrer les positions diverses apparues au moment de la troisième conférence[580]. Néanmoins, cet argument n'est pas bien fondé. Malgré cette ambiguïté, il est clair que le droit de passage inoffensif vise tous les navires, y compris les navires de guerre. En prenant en compte le sens ordinaire des termes, l'Art. 17 ne peut pas être interprété dans un autre sens. De plus, il faut noter que la Convention a pour objectif de promouvoir le droit international dans les affaires maritimes au niveau international. L'uniformisation des pratiques internationales diverses est naturellement l'un de ses buts. La thèse de « l'ambiguïté intentionnelle » ne sera pas retenue à la lumière du texte et du contexte de la Convention.

Une autre interprétation est basée sur la déclaration du président de la troisième conférence pendant la dernière session. Pour persuader les États voulant imposer certaines conditions au passage inoffensif des navires de guerre de retirer leur proposition, le président a indiqué que le retrait de la proposition ne portait aucunement atteinte au droit de l'État côtier de sauvegarder sa sécurité suivant l'Art. 19 et l'Art. 25. En se fondant sur cette déclaration, une position chinoise soutient que la procédure imposée par le droit interne de la Chine est cohérente avec la Convention[581]. Cette thèse a été retenue par le gouvernement chinois et elle se reflète dans sa décision de ratifier la Convention[582]. En fait, cette thèse considère cette déclaration du président de la conférence en un certain sens comme étant *lex lata*,

[578] SHEN (Weiliang) and XU (Guangjian), "The Third UN Conference on the Law of the Sea and the Law of the Sea Convention", in *Chinese Yearbook of International Law*, 1983, *op.cit.*, pp. 410-411, traduit par l'auteur.
[579] CHEN (Degong), *Le droit de la mer contemporain*, Beijing, China Social Science Press, 1988, p. 52 ; SHAO (Jin), «Le droit international sur le passage inoffensif des navires de guerre dans la mer territoriale », in *Chinese Yearbook of International Law*, 1989, p. 122
[580] GAO (Jianjun), *China and International Law of the Sea*, *op.cit* ., pp. 49-50
[581] Chinese Society of the Law of the Sea, « Suggestions on the Ratification of the LOS Convention », *Newsletter of the Chinese Society of the Law of the Sea*, no. 3, 1995, pp. 2-3.
[582] *People's Daily*, Beijing, 16 mai 1996

supérieure aux dispositions de la Convention. Néanmoins, la déclaration n'est rien d'autre qu'une explication orale relative aux négociations à ce moment donné. Elle n'a aucun impact sur la mise en œuvre de la Convention. Une telle déclaration ne peut pas être supérieure à un traité international et elle ne pourrait l'emporter sur les dispositions de la Convention. De plus, les Art. 19 et 25 portent principalement sur les activités non conformes aux exigences du passage inoffensif. Ils n'ont pas d'implication sur le droit par l'État côtier d'imposer la procédure d'une autorisation ou notification.

On arrive à la conclusion que le droit interne de la Chine n'est pas conforme à la Convention. Selon le principe de *pacta sunt servanda,* tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi[583]. Il est généralement reconnu qu'une partie ne peut invoquer les dispositions de son droit interne comme justifiant la non-exécution d'un traité[584]. Remarquant cette incohérence, Beijing a fait une déclaration relative au droit de passage inoffensif au moment de la ratification de la Convention. Mais cette déclaration n'affectera pas l'effet juridique des dispositions concernées de la Convention sur la Chine. Selon l'Art 309 de la Convention, «La Convention n'admet ni réserves ni exceptions autres que celles qu'elle autorise expressément dans d'autres articles. »[585]. La déclaration chinoise ne saurait donc équivaloir à une réserve, puisque les dispositions relatives au droit de passage inoffensif ne permettent pas de réserve. Par conséquent, la Chine est tenue d'observer la Convention et d'harmoniser son droit interne.

De plus, on peut douter qu'il soit nécessaire pour la Chine de maintenir sa position à l'époque actuelle. Si elle était conforme aux considérations diverses de la Chine au moment de la troisième conférence, elle ne serait pas la plus appropriée pour ses propres intérêts à l'heure actuelle. D'abord, cette incohérence peut porter atteinte à l'image et la réputation de la Chine d'aujourd'hui. D'une manière générale, la Chine a bien observé le principe *pacta sunt servanda.* Même son droit interne stipule que le traité l'emporte sur les lois internes en cas d'incohérence[586]. Cette exception pourrait porter préjudice à la confiance de la communauté internationale envers la Chine en tant que grande puissance responsable.

---

583 Art. 26 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.
584 Art. 27 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.
585 Art. 309 de la Convention de Montego Bay.
586 Art. 142, The 1986 General Principles of Civil Law, reproduit in *Laws of the People's Republic of China*, 1983-1986, Beijing, Foreign Languages Press, 1987, p. 291

Ensuite, la position chinoise peut se retourner contre les intérêts de la marine chinoise. La Chine est bordée par des mers semi-fermées. Il est nécessaire que les navires de guerre chinois traversent les mers territoriales pour accéder aux océans. La mobilité de la marine serait limitée en raison du principe de réciprocité. Compte tenu de la puissance croissante de la marine chinoise, un changement de position pourrait donner plus de liberté aux navires de guerre chinois[587].

Enfin, il faut noter qu'il y a de moins en moins d'États qui demandent une autorisation ou notification préalable pour le passage des navires de guerre. Selon une source chinoise, en 1995, 45 États imposaient une procédure d'autorisation ou de notification pour le passage des navires de guerre[588]. Selon les statistiques des Nations Unies, en 1996, 17 États exigeaient encore de suivre une telle procédure[589]. Ce chiffre a été réduit à 9 en 2010, selon un dossier fourni par le ministère de la Défense des États-Unis.

Pour conclure, il apparaît que le droit interne chinois devrait être modifié. Même la procédure de notification est plus conforme à l'esprit de la Convention que la procédure d'autorisation demandée par la Chine. On a par exemple pu constater un changement d'attitude de la part des autorités taïwanaises à propos du passage inoffensif des navires de guerre. Au début, le gouvernement taïwanais avait la même position que le gouvernement de la RPC et une autorisation préalable était indispensable au passage inoffensif d'un navire de guerre. Mais avec l'adoption de la loi de la République de Chine sur la mer territoriale et la zone contigüe, les autorités taïwanaises ont adopté une attitude moins restrictive vis-à-vis du passage inoffensif des navires de guerre[590]. Selon l'art. 7 de cette loi, une notification préalable est suffisante pour que les navires de guerre étrangers puissent effectuer un passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Chine. En ce qui concerne les navires battant pavillon de la RPC, le même article prévoit que ceux-ci sont également régis par la loi sur la mer territoriale et la zone contigüe, à part lorsque le règlement sur la relation entre les peuples du continent et les peuples de Taïwan s'applique. De ce point de vue, on peut voir que les navires du continent sont traités de la même

[587] SONG (Yann-huei), « China and the Military Use of the Sea », *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1989, pp. 213-235.
[588] Chinese Society of the Law of the Sea, « Suggestions on the Ratification of the LOS Convention », *op.cit.*, p. 3.
[589] UN Doc. A/51/645, 1996, p. 67
[590] http://maritimeinfo.moi.gov.tw/marineweb/LayFrom0.aspx?icase=T02&pid=0000000042, visité le 9 octobre 2012

façon que les navires étrangers[591].

[591] Art.7, *Ibid.*

Section III. La recherche scientifique : un dilemme entre préoccupations pour la sécurité nationale et besoin de développement scientifique

L'une des civilisations les plus anciennes du monde, la Chine a une longue histoire en matière de recherches scientifiques maritimes. Les documents chinois sur les marées, les températures de la mer et les courants maritimes datent de plus de mille ans[592]. Or, pendant la dynastie des Qing, la Chine est en déclin et son niveau de recherche scientifique se laisse distancer par celui des puissances occidentales. Après la fondation de la République populaire de Chine, le gouvernement a mis l'accent sur les affaires maritimes mais on n'a assisté à un développement majeur des recherches scientifiques qu'après la mise en œuvre de la réforme économique et de la politique d'ouverture. Au cours de ces dernières années, le gouvernement chinois a mis de plus en plus l'accent sur le développement des sciences et des technologies.

Pour son 11ème plan quinquennal (2006-2011), la Chine avait 141 projets scientifiques et technologiques financés par plus de trente milliards de yuans. Le gouvernement chinois avait également identifié les domaines stratégiques, qui comprenaient notamment les énergies, les ressources naturelles, l'environnement ; les techniques de production industrielle et les technologies de l'information ; les biotechnologies *; les technologies spatiales et marines*[593]. Ces dernières incluaient les technologies relatives aux ressources biologiques marines et à l'exploitation des fonds marins. Cela correspondait non seulement à un intérêt croissant de la Chine pour les ressources marines, surtout en mer profonde, mais aussi à une directive stratégique qui met davantage l'accent sur l'importance des espaces maritimes.

Le 12ème plan quinquennal accorde au développement des sciences et des technologies une place qui n'a jamais été aussi importante. Le programme national sur le développement des sciences et des technologies à moyen et à long terme (2006-2020), adopté le 9 février 2006, contient la même idée d'accorder la priorité au développement des sciences maritimes. Il fixe des objectifs à réaliser d'ici 15 ans dans le domaine des sciences et technologies dont l'application devra compter pour 60 % du développement de l'économie chinoise. Dans le même temps, la dépendance vis-à-vis des technologies étrangères doit décroitre de 30 %[594].

Afin de mettre en place le 12ème plan quinquennal ainsi que le programme national pour

[592] LUO (Yuru) et ZENG (Chengkui), *Marine Affairs in Contemporary China*, Beijing, China Social Science Press, 1985, pp. 7-8
[593] N Guénec, La stratégie chinoise de la recherche scientifique, http://www.eugenol.com/attachments/0009/5465/guenec_strategie_chinoise.pdf, visité le 9 octobre 2012
[594] *Ibid*.

le développement des sciences et technologies à moyen et long terme, le gouvernement chinois a publié le programme pour le développement des sciences et des technologies marines pour la période du 12ème plan quinquennal en 2011[595]. Ce programme vise à la réalisation des objectifs directement liés à l'avancement des sciences maritimes, surtout celles concernant l'exploitation des ressources naturelles, les énergies et la protection environnementale. Le programme identifie également les domaines clés pour de futurs travaux, y compris sur l'exploitation des ressources biologiques et minérales de la Zone, les expéditions scientifiques en Arctique et Antarctique ainsi que les recherches relatives aux deux pôles.

En ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources de la Zone, plusieurs expéditions ont été menées par le navire de recherche Dayang Yihao. Chacune d'entre elles a duré plus de 300 jours et une dizaine de zones de fluides sulfuriques ont été découvertes. En effet, la Chine a obtenu le droit d'exploiter un gisement de sulfure polymétallique situé dans l'océan Indien pour les 15 ans à venir (nous verrons cela plus en détail dans la partie consacrée à la Zone)[596].

En juillet 2010, les scientifiques chinois sont arrivés au pôle Nord en vue d'élargir les recherches dans l'océan Arctique jusqu'à l'extrême Nord de la Terre. Quatorze scientifiques chinois sont arrivés à bord d'un hélicoptère ayant décollé du brise-glace Xuelong hao et qui a atteint 88.22 ° de latitude nord et 1.77 ° de longitude ouest. Les scientifiques ont mené une série d'activités de recherche au pôle Nord, y compris la collecte de glace et d'échantillons d'eau de mer et l'observation du système écologique. C'est la première fois qu'une expédition chinoise arrive à l'extrême Nord de l'océan Arctique. Cela marque une étape importante dans la stratégie chinoise concernant l'Arctique. La Chine vise au lancement, d'ici 5 ans, de trois expéditions en Arctique. De plus, elle a l'intention d'ajouter un autre brise-glace à sa flotte de navires de recherche avant 2015, afin de faciliter ses expéditions dans les deux pôles[597].

Cette section est consacrée à la politique chinoise concernant les recherches scientifiques marines y compris celles qui ne sont pas exclusivement conduites par la Chine dans les zones maritimes sous sa juridiction.

---

595 http://www.soa.gov.cn/soa/management/science/technologymanage/webinfo/2011/09/1316319129615563.htm, visité le 9 octobre 2012

596 http://news.sciencenet.cn/htmlnews/2012/9/269668.shtm, visité le 20 juillet 2011

597 www.chinadaily.com.cn › Chine › Sci-Edu, voir aussi http://www.lepoint.fr/monde/arctique-nouveau-terrain-de-jeu-de-la-chine-09-04-2012-1449719_24.php, visité le 9 octobre 2012,

§1. La position chinoise pendant la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et son évolution ultérieure

Lors de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le problème des recherches scientifiques maritimes, surtout celles qui ont lieu dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, a été l'un des points focaux des discussions. Les États développés préféraient un régime peu restrictif des recherches scientifiques marines tandis que les pays en voie de développement voulaient renforcer le contrôle des État côtiers. Il a fallu trouver un compromis entre ses deux positions opposées : les pays en voie de développement ont préconisé qu'un consentement de l'État côtier soit nécessaire pour la conduite de recherches ; les États développé, en revanche, ont préconisé la mise en place d'un système de notification basé sur le principe des libertés en haute mer.

La position de la Chine, le plus grand pays en voie de développement, était très importante pendant la troisième conférence. Selon un papier qu'elle a soumis en 1973, la Chine insistait sur le fait que le consentement de l'État côtier était nécessaire pour la conduite de recherches scientifiques dans les zones maritime sous sa juridiction nationale[598]. Les zones maritimes sous la juridiction nationale incluent les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental. Il faut noter que la Chine n'a soumis que trois documents de travail au moment de la troisième conférence. Il est évident qu'elle a beaucoup mis l'accent sur les recherches scientifiques maritimes[599]. Elle a réitéré cette prise de position dans une proposition conjointe avec d'autres États en voie de développement[600]. La Chine s'est opposée à « la liberté des recherches scientifiques » dans la zone économique exclusive prônée par deux grandes puissances, les États-Unis et l'ex-URSS[601]. Pour elle, cette soi-disant « liberté des recherches scientifique maritimes » invoquée par les grandes puissances avait en réalité pour objectif « de violer la souveraineté des autres États et monopoliser les recherches scientifiques maritimes. »[602]. En revanche, elle a insisté pour que le consentement de l'État côtier soit indispensable, afin de sauvegarder la souveraineté et la sécurité nationale[603]. Selon elle, la conduite des recherches scientifiques devrait être régie par trois principes importants. Premièrement, le consentement de l'État côtier est indispensable pour procéder à des

[598] UN Doc. A/AC.13S/SC.III/L.42, le 19 juillet 1973.
[599] ZOU (Keyuan), "Governing Marine Scientific Research in China", in *Ocean Development and International Law*, 2003, p. 3
[600] UN Doc. A/AC.138/SC.III/L.55, le 17 août 1973.
[601] PI Chi-Lung, at 55th Plenary Meeting, le 18 avril 1975, in United Nations, *Third United Nations Conference of the Law of the Sea, Official Records*, vol. 4, New York, United Nations, 1975, p. 20
[602] Lo Yu-Ju, Second Session, Second Committee, le 7 août 1974, in *Official Records*, vol. 2, *op.cit.*, p. 344
[603] Lo Yu-Ju, 21 st Meeting, Third Committee, le 17 avril 1975, in *Official Records*, vol. 4, *op.cit.*, p. 97

recherches scientifiques marines et les lois et règlements de l'État côtier doivent être respectés. Deuxièmement, l'État côtier a le droit de participer aux recherches scientifiques marines auxquelles procèdent d'autres États dans les zones maritimes sous sa juridiction et il a droit d'accès aux documents et résultats produits par ces recherches. Ces documents et résultats ne seront pas publiés sans l'assentiment de l'État côtier. Troisièmement, tous les États sont tenus de promouvoir la coopération dans le domaine des recherches scientifiques marines et aider les États moins développés dans la conduite de ce type de recherches[604]. En général, la Chine préfère exercer un fort contrôle sur les recherches scientifiques marines mises en place dans les zones maritimes sous sa juridiction.

A. les dispositions de la Convention

En effectuant une brève étude des disposions sur la recherche scientifique marine prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il est clair que la position de la Chine a probablement prévalu. La partie XIII de la Convention est consacrée à la recherche scientifique marine. La Convention a prévu des régimes différents pour les recherches scientifiques marines menées dans les différentes zones maritimes. Dans les eaux intérieures et les mers territoriales, les États côtiers, dans l'exercice de leur souveraineté, ont le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines. La recherche scientifique marine dans la mer territoriale n'est menée qu'avec le consentement exprès de l'État côtier et dans les conditions fixées par lui[605].

Dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, la recherche scientifique marine est menée avec le consentement de l'État côtier[606]. Il faut noter que l'expression « consentement exprès » figurant dans l'Art. 245 n'apparaît pas ici, probablement en raison de la nature différente de la zone économique exclusive et du plateau continental, où l'État exerce des droits souverains mais pas n'a pas la souveraineté[607]. Il semblerait, par conséquent, que le régime appliqué aux recherches scientifiques menées dans la ZEE et sur le plateau continental soit moins restrictif que celui appliqué aux recherches dans les eaux intérieures et les mers territoriales.

Les recherches scientifiques marines seront menées à « des fins exclusivement pacifiques et en vue d'accroître les connaissances scientifiques sur le milieu marin dans l'intérêt de l'humanité tout entière »[608]. Donc, dans des circonstances normales, les États côtiers

[604] Lo Yu-Ju, Second Session, Second Committee, le 7 août 1974, in *Official Records*, vol. 2, *op.cit.*, p. 344
[605] Art. 245 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
[606] Art. 246 (2).
[607] ZOU (K.Y.), « Gouverning Marine Scientific Research in China », *Ocean Development and International Law*, vol. 34, n°1, 2003, , p. 5
[608] Art. 246 (3).

consentent à la réalisation des projets de recherche scientifique marine que d'autres États ou des organisations internationales compétentes se proposent de mener dans leur zone économique exclusive ou sur leur plateau continental. Néanmoins, les États côtiers peuvent, à leur discrétion, refuser leur consentement à un projet de recherche scientifique marine dans les cas suivants :

a) si le projet a une incidence directe sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques ; b) si le projet prévoit des forages dans le plateau continental, l'utilisation d'explosifs ou l'introduction de substances nocives dans le milieu marin ; c) si le projet prévoit la construction, l'exploitation ou l'utilisation des îles artificielles, installations et ouvrages visés aux articles 60 et 80 ; d) si les renseignements communiqués quant à la nature et aux objectifs du projet en vertu de l'article 248 sont inexacts ou si l'État ou l'organisation internationale compétente auteur du projet ne s'est pas acquitté d'obligations contractées vis-à-vis de l'État côtier concerné au titre d'un projet de recherche antérieur[609]. Les États côtiers jouissent d'un grand pouvoir discrétionnaire pour accorder ou refuser leur consentement en application de cette disposition.

D'un autre côté, les États ou les organisations internationales qui ont l'intention de mener des recherches scientifiques marines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État côtier doivent fournir à ce dernier les informations détaillées du projet, six mois au plus tard avant la date du début des recherches[610]. De plus, ils sont tenus de satisfaire aux conditions suivantes :

a) garantir à l'État côtier, si celui-ci le désire, le droit de participer au projet de recherche scientifique marine ou de se faire représenter, en particulier, lorsque cela est possible, à bord des navires et autres embarcations de recherche ou sur les installations de recherche scientifique, mais sans qu'il y ait paiement d'aucune rémunération aux chercheurs de cet État et sans que ce dernier soit obligé de participer aux frais du projet ;

b) fournir à l'État côtier, sur sa demande, des rapports préliminaires, aussitôt que possible, ainsi que les résultats et conclusions finales, une fois les recherches terminées ;

c) s'engager à donner à l'État côtier, sur sa demande, accès à tous les échantillons et données obtenus dans le cadre du projet de recherche scientifique marine, ainsi qu'à lui fournir des données pouvant être reproduites et des échantillons pouvant être fractionnés sans que cela nuise à leur valeur scientifique ;

d) fournir à l'État côtier, sur sa demande, une évaluation de ces données, échantillons et

[609] Art. 246 (5).
[610] Art. 248.

résultats de recherche, ou l'aider à les évaluer ou à les interpréter ;

e) faire en sorte, sous réserve du paragraphe 2, que les résultats des recherches soient rendus disponibles aussitôt que possible sur le plan international par les voies nationales ou internationales appropriées ;

f) informer immédiatement l'État côtier de toute modification majeure apportée au projet de recherche ;

g) enlever les installations ou le matériel de recherche scientifique, une fois les recherches terminées, à moins qu'il n'en soit convenu autrement[611].

En cas de non-observation de des Art. 248 et 249 par les États ou les organisations compétentes menant les travaux de recherche scientifique marine, l'État côtier a le droit d'exiger la suspension ou la cessation des travaux en cours[612]. De son côté, l'État côtier ne doit pas imposer des mesures excessives non autorisées par la Convention.

Après avoir examiné les dispositions de la Convention concernées, on peut conclure que c'est la position des États en voie de développement qui a été adoptée. Le régime de la recherche scientifique basé sur le consentement des États côtiers est plus favorable aux États en voie de développement[613].

B. le droit interne

Le droit interne de la Chine est en général conforme à la Convention. Néanmoins, il reste certains points qui ne sont pas tout à fait cohérents avec son esprit. Parmi les lois et règlements chinois, le plus important est le Règlement sur la recherche scientifique marine de 1996 (*Regulations on the Management of Foreign Related Marine Scientifique Research*)[614]. Ce Règlement sur la recherche scientifique marine de 1996 a pour objectif de gérer les recherches scientifiques marines dans les zones maritimes chinoises, promouvoir des échanges internationaux et sauvegarder sa souveraineté, sa sécurité nationale et ses intérêts maritimes[615]. Il ne s'applique pas aux recherches scientifiques marines menées exclusivement par les Chinois[616]. L'Administration nationale de l'Océan (*State Oceanic Administration, SOA)* est l'organe principal responsable des recherches scientifiques maritimes et les autres ministères coopèrent avec elle dans le cadre de leurs compétences respectives.

---

611 Art. 249 (1).
612 Art. 253.
613 ZOU (K.Y.), «Governing the Marine Scientific Research in China », in *Ocean Development and International Law, op.cit.*, p. 7
614 Version anglaise disponible in *Collection of the Sea Laws of the People's Republic of China*, Revised Edition, Beijing Ocean Press, 1998, pp. 282-288.
615 Art. 1 des Règlements sur la recherche scientifique marine de 1996.
616 Office of Law, Policy and Regulations, State Oceanic Administration, *Explanations on the Regulations on the Foreign-Related Marine Research* (en chinois), octobre 1996, pp. 4-5.

Comme la Convention, le Règlement sur la recherche scientifique marine de 1996 traite de manière différente les recherches scientifiques marines menées dans les eaux intérieures et les mers territoriales et les recherches menées dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental.

Dans les eaux intérieures et les mers territoriales, les recherches scientifiques marines proposées par les États étrangers ou les organisations internationales compétentes ne peuvent être menées que conjointement avec la Chine[617]. La disposition selon laquelle aucune recherche ne sera menée par les États étrangers ou les organisations internationales seuls dans les eaux intérieures et les mers territoriales chinoises semble plus restrictive que ce qu'imposent les droits internes de nombreux autres États. Néanmoins, selon la Convention, les États côtiers, dans l'exercice de leur souveraineté, ont le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leurs eaux intérieures et mers territoriales. Le Règlement sur la recherche scientifique marine n'est donc pas incohérent avec la Convention sur ce point.

En ce qui concerne les recherches scientifiques marines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental, les États étrangers ou les organisations internationales peuvent les mener de manière indépendante ou conjointe avec les instituts chinois. Normalement, les projets de recherche scientifique marine proposés dans ces zones ne seront pas refusés, à moins qu'ils ne satisfassent pas aux exigences concernées de la Convention[618]. Tous les projets de recherche scientifique marine sont soumis à l'approbation de la *SOA* ou du Conseil d'État dans certains cas[619]. Pour les projets menés conjointement avec la partie étrangère, la partie chinoise est tenue de soumettre à la *SOA* le projet de recherche, avec sa demande écrite, six mois avant la date prévue pour le début du projet. En ce qui concerne les projets de recherche scientifique maritime menés exclusivement par une entité étrangère, celle-ci doit poser sa candidature par écrit auprès de la *SOA* par voie diplomatique six mois avant le début du projet. Elle doit aussi fournir son projet de recherche scientifique marine[620].

Après avoir reçu une demande, la *SOA* approuve ou rejette le projet de recherche scientifique marine dans un délai de quatre mois. Dès qu'un projet de recherche scientifique est approuvé, le demandeur est tenu de soumettre à l'approbation de la *SOA* un projet concernant l'opération des navires deux mois avant la date prévue pour le début des travaux

[617] Art. 4 du règlement sur la recherche scientifique marine de 1996.
[618] Office of Law, Policy and Regulations, State Oceanic Administration, *Explanations on the Regulations on the Foreign-Related Marine Research* (en chinois), *op.cit.*, p. 9
[619] Par exemple, quand il s'agit d'une zone maritime contestée ou de m'embouchure d'un fleuve, c'est le Conseil d'Etat qui prend la décision finale. Office of Law, Policy and Regulations, State Oceanic Administration, *Explanations on the Regulations on the Foreign-Related Marine Research*(en chinois), *op.cit.*, p. 14.
[620] ZOU (K.Y.), «Governing Marine Scientific Research in China », *op.cit.*, pp. 10-11.

de recherche. La SOA fait connaître sa décision dans un délai d'un mois[621]. La procédure d'approbation de la Chine est compliquée et pourrait décourager les chercheurs étrangers. Néanmoins, si un projet de recherche scientifique marine est approuvé, il est peu probable que le projet pour l'opération des navires soit rejeté.

En ce qui concerne les résultats de la recherche, le droit interne semble plus restrictif que la Convention. Tous les échantillons et les données obtenus dans le cadre d'un projet de recherche scientifique marine mené dans les eaux intérieures et les mers territoriales appartiennent à la Chine, mais la partie étrangère peut les utiliser suivant un accord avec la partie chinoise[622]. Les données et échantillons obtenus lors de travaux de recherche menés conjointement par les chercheurs étrangers et par les instituts chinois dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental seront partagés et utilisés gratuitement par chaque partie selon un accord signé entre elles[623]. Quant aux données et échantillons obtenus lors de travaux de recherche menés indépendamment par les chercheurs étrangers, les instituts chinois peuvent les utiliser à titre gracieux et les chercheurs étrangers doivent fournir à la *SOA* des données pouvant être reproduites et des échantillons pouvant être fractionnés[624]. Ces dispositions générales ne résolvent pas tout, laissant de côté les problèmes de confidentialité, de propriété intellectuelle, etc.[625]

La différence la plus importante qui existe entre le droit interne chinois et la Convention reste celle présente dans les dispositions relatives à la publication des résultats de la recherche scientifique marine. L'Art. 10 du Règlement prévoit que : «*No raw data and original samples obtained from the marine scientific research activities conducted in the sea areas under the China's jurisdiction should be published or transferred by the foreign and Chinese parties involved or by the foreign party alone without the consent of the State Oceanic Administration and other relevant departments under the State Council* ». Cet article est beaucoup plus restrictif que l'Art. 249 de la Convention selon lequel l'accord de l'État côtier n'est nécessaire que pour la diffusion des résultats des recherches relevant d'un projet intéressant directement l'exploration et l'exploitation de ressources naturelles. De plus, l'Art. 10 du Règlement risque d'être incohérent avec l'esprit de la Convention visant à l'accroissement des connaissances scientifiques sur le milieu marin dans l'intérêt de l'humanité tout entière.

En ce qui concerne la mise en œuvre, la *SOA* a promulgué une «*Notice on the Law*

621 L'Art. 6 du règlement sur la recherche scientifique marine de 1996.
622 L'Art. 10 du règlement sur la recherche scientifique marine de 1996.
623 *Ibid.*
624 *Ibid.*
625 ZOU (K.Y.), «Governing Marine Scientific Research in China », *op.cit.*, p. 13.

Enforcement and Supervision for the Foreign Related Marine Scientific Research » le 16 mai 2000[626]. Selon ce règlement, la Division chinoise de la surveillance marine, établie en 1983, est chargée de la surveillance des travaux de recherche scientifique menés dans les zones maritimes chinoises. Elle possède plusieurs branches : le bureau principal à Beijing, la brigade de la mer du Nord, la brigade de la mer de Chine orientale et la brigade de la mer de Chine méridionale[627]. Elle surveille non seulement les travaux de recherche scientifique marine mais aussi d'autres activités se déroulant dans les zones maritimes sous juridiction chinoise pour sauvegarder ses droits et intérêts maritimes[628].

La surveillance des travaux de recherche scientifique marine se fait sous deux formes : la surveillance en mer, y compris la surveillance à bord des navires, et la surveillance à terre, y compris la surveillance sur les quais et dans les instituts chinois engagés dans les travaux. Selon les Règlements de 1996, les navires étrangers sont tenus de rapporter à la *SOA* leur situation et leurs activités chaque jour[629]. En cas de non-observation du règlement, la Division peut prendre des mesures nécessaires, voire suspendre les travaux de recherche si le droit est gravement violé[630]. En ce qui concerne la surveillance à bord, la Division peut monter à bord d'un navire étranger menant des travaux de recherche dans les eaux intérieures et les mes territoriales chinoises quand elle le juge nécessaire. Or, la surveillance d'un navire étranger menant des travaux de recherche dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental est soumise à l'accord du Bureau d'État des Affaires Maritimes[631]. Néanmoins, cette surveillance est obligatoire quand un navire étranger quitte les zones maritimes sous juridiction chinoise.

§ 2. La coopération internationale

La plupart des États en voie de développement préfèrent signer des accords bilatéraux avec d'autres États afin que ces derniers puissent mener des travaux de recherche scientifique marine dans les zones maritimes placées sous leur juridiction. La Chine ne fait pas exception. Dans les premières années qui ont suivi la fondation de la République populaire de Chine, cette dernière n'a signé des accords qu'avec d'autres États communistes. Après l'adoption de la réforme économique et de la politique d'ouverture, elle a signé des accords avec de nombreux États pour promouvoir les échanges internationaux et le développement de la

626 disponible at http://www. soa.gov.cn/zfjc/200010, visité le 9 août 2007.
627 Voir www.cms.gov.cn, visité le 14 août 2007.
628 *Ibid*.
629 Art. 9 du règlement sur la recherche scientifique marine de 1996.
630 Art. 3, Notice on the Law Enforcement and Supervision for the Foreign Related Marine Scientific Research, *op.cit.*
631 Art. 5, *Ibid.*

technologie. L'un des accords les plus importants est celui qu'elle a signé avec les États-Unis[632]. Cet accord constitue la base de la coopération entre les deux États dans des champs d'activités variables de la recherche scientifique marine[633]. La Chine signe des accords régulièrement renouvelés avec le Canada, la France, la Russie, le Japon, la Corée du Sud et l'Allemagne. Outre ces accords de coopération, le gouvernement chinois a mené des travaux de recherche conjoints avec d'autres États. Les projets les plus remarquables incluent les travaux de recherche sino-américains sur l'embouchure du fleuve Yangtsé et le plateau continental sous la mer de Chine orientale, les recherches sino-japonaises sur les marées rouges et les recherches sino-allemandes sur la situation géographique et géologique de la mer de Chine méridionale[634]. La Chine et la Corée du Sud ont établi un centre de recherche sur les sciences marines en mai 1995 et elles ont lancé plusieurs projets de recherche dans la mer Jaune[635]. Il est naturellement plus facile pour les demandeurs venant de pays avec lesquels la Chine a conclu un accord de coopération d'obtenir le consentement de cette dernière pour mener des travaux de recherche dans ses zones maritimes.

La recherche scientifique marine dans les zones maritimes faisant l'objet de contestations reste un problème épineux. Bien que la recherche scientifique marine ne constitue le fondement juridique d'aucune revendication quelconque[636], les États tendent toujours à mener des travaux de recherche dans les zones contestées, afin de consolider leurs revendications. Il en résulte parfois des crises politiques et diplomatiques. C'est le cas entre la Chine et le Japon. À cause du conflit territorial entre ces deux pays, les recherches scientifiques conduites par les navires chinois dans les eaux contentieuses font l'objet des bagarres diplomatiques incessantes. Le gouvernement japonais proteste constamment contre « l'intrusion » des navires de recherche chinois. Pour résoudre ce problème, les deux gouvernements ont tenu six tours de négociations entre septembre 2000 et janvier 2001[637]. Ils sont finalement parvenus à un échange verbal établissant un système de notification préalable pour les navires de chaque côté menant des recherches scientifiques dans « les espaces maritimes où l'autre partie possède un intérêt »[638].

Il existe deux versions de cet échange verbal : l'une en chinois et l'autre en japonais. En

[632] Protocol on Cooperation in the Field of Marine and Fishery Science and Technology. Voir BOXER (B.), « Marine Science in China: Development and Prospects », in *Ocean Yearbook*, vol. 6, 1986, pp. 238-239.
[633] *Ibid.*
[634] http://www.soa.gov.cn, visité le 10 août 2007.
[635] « Cooperation hand in hand for marine research », *China Ocean News* (en chinois), le 18 mai 1999, p. 1.
[636] Art. 241 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
[637] Reinhand Drifte, Japanese-Chinese territorial disputes in the East China Sea—between military confrontation and economic cooperation, p. 20, http://eprints.isc.ac.uk/20881, visité le 20 juillet 2009
[638] Akira Takada, « Marine Scientific Research in the Exclusive Economic Zone and Japan-China Agreement for prior notification », *the Japanes Annal of International Law*, no 44, 2001, pp. 147-148

étudiant les deux versions et en comparant les nuances subtiles entre elles, on comprend mieux la nature de ce système et son effet sur les recherches scientifiques dans les eaux faisant l'objet de contentieux. Il s'agit d'un arrangement provisoire qui vise à la résolution d'un problème concret ayant son origine dans des problèmes beaucoup plus compliqués : le problème de la délimitation maritime et le conflit territorial. Donc, l'arrangement ne saurait affecter la position respective de chacune des parties à propos de la délimitation et de la souveraineté territoriale sur les îles Diaoyu (paragraphe 1 de la version chinoise ; paragraphe 6 de la version japonaise)[639]. Les navires chinois ayant l'intention de conduire des recherches dans les eaux «où le Japon possède un intérêt» doivent le notifier au gouvernement japonais par voie diplomatique au moins deux mois à l'avance (para. 2 de la version chinoise)[640]. En revanche, les activités de recherche conduites par des navires japonais continueront à être régies par le même régime qu'avant (para. 1 de la version japonaise)[641].

Un des défauts de cet accord sino-japonais est le fait qu'il ne précise pas l'emplacement des eaux où le Japon possède un intérêt[642]. En réalité, la Chine préférerait une délimitation définitive pour résoudre une fois pour toutes le problème posé par les recherches conduites dans les espaces maritimes contestés. Le Japon, au contraire, désire apporter une solution rapide sans toucher le problème épineux de la délimitation[643]. Selon le ministère des Affaires étrangères du Japon, le Japon a obtenu de la part de la Chine la compréhension que «les eaux où le Japon possède un intérêt» fait référence aux eaux qui se trouvent du côté japonais de la ligne médiane entre la côte chinoise et la côte japonaise[644]. Okuwaki Naoya a également indiqué que cela n'était que l'interprétation japonaise de l'accord[645]. De plus, l'expression «compréhension» n'a pas le même sens que celui de «reconnaissance». En revanche, quand le gouvernement chinois fait référence au régime de notification, les termes de «mesures volontaires» sont employés[646]. Cela indique clairement que la Chine ne considère pas la notification préalable comme une obligation envers le gouvernement japonais mais plutôt comme une concession de la part de la Chine. Selon la Convention de Montego Bay, pour conduire des recherches scientifiques dans la zone économique exclusive d'un autre État, il faut non seulement le notifier à l'État côtier mais aussi obtenir son autorisation. Il est évident que «les eaux où le Japon possède un intérêt» ne sont pas de même nature que celles de la

639 *Ibid.*, p. 147
640 *Ibid.* p. 148
641 *Ibid.*
642 Reinhand Drifte, «Japanese-Chinese territorial disputes in the East China Sea—between military confrontation and economic cooperation», p. 21
643 *Ibid.*
644 *Ibid.*, p. 22
645 *Ibid.*
646 *Ibid.* p. 21

zone économique exclusive. Les deux gouvernements ont fait exprès de ne pas clarifier l'emplacement des eaux en question afin d'éviter les obstacles potentiels venant de chacune des parties et d'arriver à une solution rapide. Cependant, cela rend l'applicabilité de l'accord à propos de certains cas incertaine. Par conséquent, la mise en place du régime est loin d'être satisfaisante et le gouvernement japonais continue de protester contre l'intrusion des navires de recherche chinois[647].

Après avoir étudié les incidents qui ont eu lieu ces dernières années, on a vu que « les intrusions » des navires de recherche chinois se sont concentrées dans les eaux autour des îles de Diaoyu et de l'île d'Okinotorishima. En menant des recherches dans ces eaux, le gouvernement chinois cherche à consolider sa position vis-à-vis de ces deux groupes d'îles. En ce qui concerne les îles Diaoyu, la Chine prétend avoir la souveraineté sur elles. Quant à l'île d'Okinotorishima, la Chine est toujours contre l'idée du Japon d'attribuer des zones maritimes étendues à une île minuscule[648].

[647] http://news.sina.com.cn/w/2004-12-10/12594487715s.shtml, visit éle 20 juillet 2011
[648] http://www.china-embassy.org/chn/FYRTH/t105269.htm, visit éle 20 juillet 2011

Section IV. Les problèmes pétroliers

L'épuisement du pétrole est un problème global et la Chine ne fait pas exception. Cette pénurie devient un problème épineux qui pourrait entraver les développements économiques et sociaux en Chine. Le pays est aujourd'hui le plus grand consommateur de pétrole au monde et le troisième plus grand importateur de pétrole après les Etats-Unis et le Japon. La Chine dépend de plus en plus de l'importation du pétrole sa consommation pour l'année 2005, équivalant à 317 000 000 tonnes, parmi lesquelles 136 000 000 tonnes sont importé [649]. Ces chiffres s'élèvent pour 2010 à 439 000 000 tonnes dont 239 000 000 tonnes importés [650] et on estime que cette consommation s'élèvera à 500 000 000 tonnes en 2020 [651]. Le pétrole est essentiel à la sécurité et à la stabilité nationale, par conséquent, les considérations relatives au pétrole ont beaucoup influencé les politiques étrangères et les politiques maritimes de la Chine.

Il est possible que des réserves considérables de pétrole et de gaz naturel existent dans les mers marginales bordant la Chine. Environ huit bassins sédimentaires recouvrant une zone de 410, 000 km², se trouvent autour des îles de Spratly, où l'on estime leur capacité totale de pétrole de 34,97 milliards de tonnes [652]. En mer de Chine orientale, il est considéré que le plateau continental entre le Japon et Formose contient l'une des plus grandes réserves de pétrole. Le fond marin des zones maritimes autour de l'île de Taiwan, près de la côte chinoise et coréenne est aussi riche de pétrole, gaz naturel et autres ressources minérales [653].

Il est naturel que la Chine mette l'accent sur l'exploitation des ressources pétrolières offshore. Néanmoins, comme la plupart des frontières maritimes de la Chine n'ont pas été définies, il est impossible d'entreprendre des activités d'exploration ou d'exploitation dans certaines zones maritimes. De temps en temps, des conflits apparaissent en raison de l'exploitation unilatérale des Etats, situation qui risquerait de devenir extrêmement grave.

Après une brève introduction sur l'état actuel de l'exploitation de pétrole offshore par la Chine (§ 1), on évoquera la possibilité d'un développement conjoint des ressources pétrolières en attendant la délimitation définitive dans la région (§ 2)

---

649 http://www.lightcity.cn/club/dispbbs.asp?boardid=271&id=70027, visité le 29 août 2007 ; http://www.chinafrique.com/, visité le 29 août 2007.
650 *China's Ocean Developement report (2011),* Ocean Press, Beijing, 2011, p.362
651 www.yestock.com.cn/archiver/tid-377661.html, visité le 30 août 2007.
652 Pour des statistiques plus détaillées, voir ZHAO (Huanting), *Geomorphology and Environment of the South China Coast and the South China Sea Islands*, Beijing, Science Press, 1999, p. 484.
653 PARK (Ch.-Ho), *East Asia and the Law of the Sea,* Séoul, Seoul National University Press, 1983, pp. 315-320.

§ 1. Données de l'exploitation du pétrole dans les zones maritimes sous juridiction chinoise

Le gouvernement chinois a commencé à explorer et à exploiter le pétrole et le gaz naturel offshore à la fin des années 50. Les 38 bassins sédimentaires dans les zones maritimes sous juridiction chinoise contiennent des réserves potentielles totales équivalentes à 40 milliards de tonnes de pétrole, impliquant la création d'une entreprise d'Etat pour s'occuper des affaires relatives aux exploitations offshore. On parlera d'abord de la répartition géographique des gisements existant dans les zones maritimes chinoises, y compris les gisements qui ont provoqué des conflits et des crises diplomatiques (A) et ensuite du contexte juridique relatif aux opérations d'exploration et d'exploitation du pétrole (B.)

A. La répartition géographique des gisements dans les zones maritimes sous juridiction chinoise

Les activités d'exploration et d'exploitation sont concentrées dans les zones maritimes suivantes :

- le golfe de Bohai
- la partie australe de la Mer Jaune
- la mer de Chine orientale
- l'embouchure de Zhujiang
- la mer de Yingge
- le golfe de Tonkin
- le haut-fond de Taiwan

Les premières activités d'exploration et d'exploitation ont eu lieu dans le golfe de Bohai où sont localisés les gisements déjà exploités, mais il en existe aussi près de la côte sud de la Chine (cf. carte 36).

Jusqu'à présent, sept grands gisements, qui auraient chacun une réserve de pétrole de plus de cent millions de tonnes, ont été découverts dans le golfe de Bohai. Parmi ces gisements, figure Penglai 19-3, le plus grand gisement offshore de la Chine, avec une réserve de 600 millions[654].

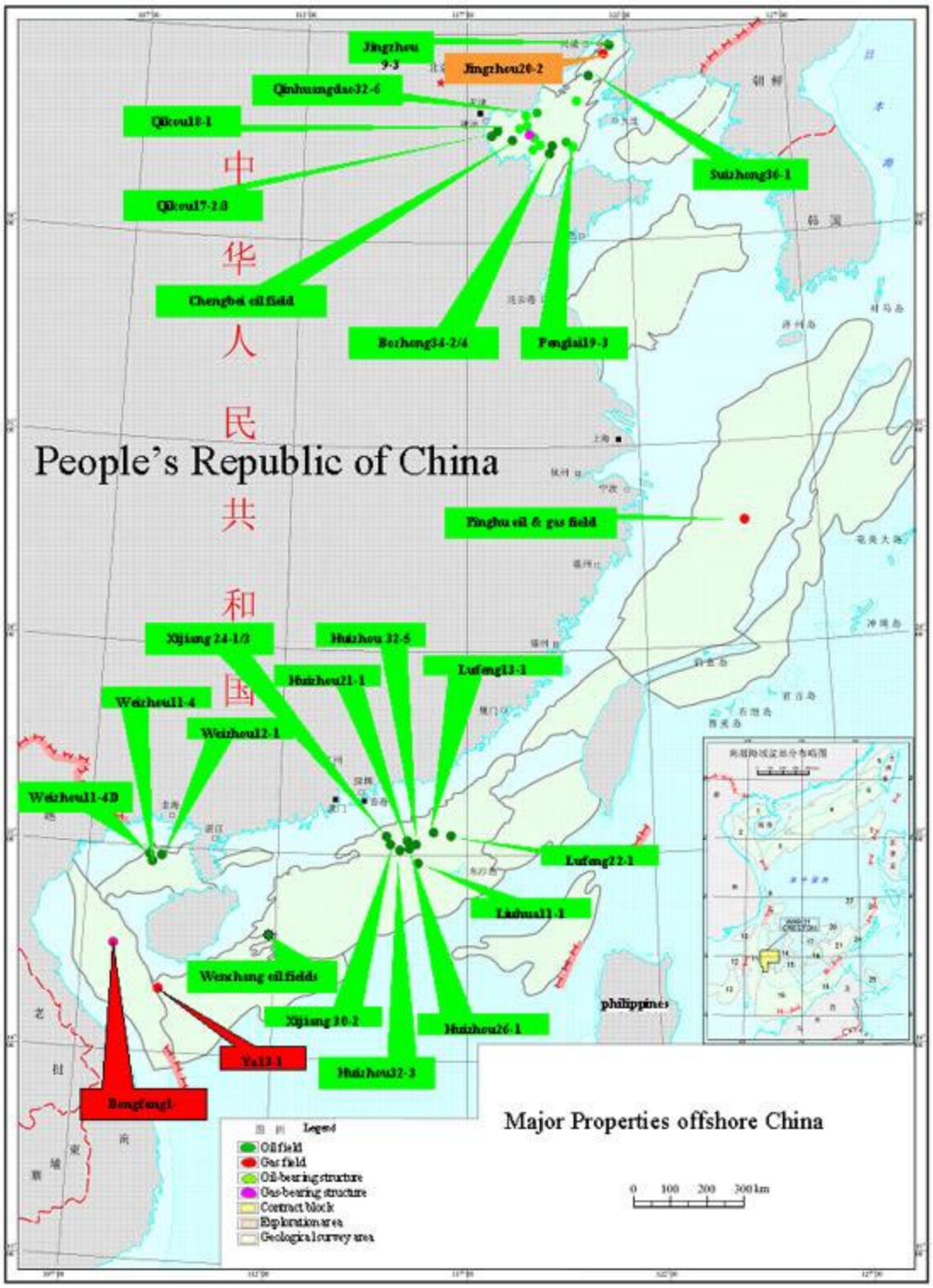
[654] The Largest Offshore Oilfield of China Goes into Operation

Beaucoup de gisements se trouvent près de la côte sud de la Chine, y compris à l'embouchure du Zhujiang, en mer de Yingge et dans le golfe de Tonkin. En 2001, deux nouveaux gisements ont été découverts à l'embouchure du fleuve de Zhujiang (Pearl River), à 150 km de Hongkong. Ils s'étendent sur 2.6 km² et pourraient produire au moins 11 000 barils de pétrole par jour[655]. Pour l'instant, le gisement le plus profond en opération est Liuhua (300 mètres), situé dans le bassin du Zhujiang (Rivière des perles)[656]. Comme les activités d'exploration et d'exploitation n'ont pas touché les zones maritimes profondes, il est estimé que le potentiel des ressources pétrolières est significatif.

http://www.21-sun.com/thenews/WebNewsView20040604.ASP?findid=3014, visit é le 31 août 2007.

655 « More Oil found in the South China Sea », disponible in www.chinadaily.com.cn, visit é le 31 août 2007.

656 « China expects offshore production to buttress overall output target », *Oil and Gas Journal*, vol. 99, Issue 51, Dec. 17, 2001, p. 58.



Carte 36: La répartition du pétrole dans les zones maritimes sous juridiction chinoise

Source : http://china-alberta.com/?m=200606, visité le 10 septembre 2007.

B. Le contexte juridique

a) le cadre législatif et règlementaire

Jusqu'à nos jours, le gouvernement chinois n'a pas encore adopté un code pétrolier. Le code minier de la République populaire de Chine a été adopté le 19 mars 1986, mais cette loi ne contient pas de disposition détaillée en matière d'exploitation des ressources d'hydrocarbures *offshore*. La coopération avec des entreprises étrangères dans l'exploration et l'exploitation de ressource d'hydrocarbure *offshore,* est régie par la «*Regulations of the People's Republic Of China on the Exploitation of Offshore Petroleum Resources in Cooperation with Foreign Enterprises* »adopté le 30 janvier 1982[657].

Le règlement de 1982 contient 27 articles dont l'art. 2 qui prévoit que: «*All petroleum resources in the internal waters, territorial sea and continental shelf of the People's Republic of China and in all sea areas within the limits of national jurisdiction over the maritime resources of the People's Republic of China are owned by the People's Republic of China.* » (Soulignement ajouté par l'auteur) En ce qui concerne le sens exact de *«tous les espaces maritimes dans lesquels la République populaire de Chine exerce la compétence exclusive sur les ressources qui s'y trouvent »*, on estime que ceux-ci désignent probablement les espaces maritimes sur lesquels le gouvernement chinois prétend avoir des droits historiques. En l'occurrence, ceux-ci peuvent impliquer des espaces maritimes englobés par les fameux neuf traits dont la nature n'a jamais été clairement définie. Comme on l'a précédemment évoqué, les pêcheurs chinois ont mené leurs activités en mer de Chine du sud depuis des temps immémoriaux mais on se pose la question de savoir si cela pourrait être la base juridique pour la revendication chinoise sur les ressources d'hydrocarbures qui s'y situent. La réponse est plutôt négative. Donc, deux nouvelles questions se posent :

- Où se situent *«tous les espaces maritimes dans lesquels la République populaire de Chine exerce la compétence exclusive sur les ressources qui s'y trouvent* »?
- Qu'elle est la nature de ces espaces maritimes ?

Le règlement de 1982 n'a pas fait mention des demandes du permis d'exploitation des ressources d'hydrocarbures dans les espaces maritimes sous juridiction chinoise. Mais l'art.3, prévoit que: *«All activities for the cooperative exploitation of offshore petroleum resources within the scope of these Regulations shall be subject to the laws and decrees of the People's Republic of China and relevant provisions of the State.* »

Cela indique que d'autres législations pertinentes doivent s'appliquer a l'exploration et

[657] http://www.law-lib.com/lawhtm/1982/2371.htm, visité le 10 septembre 2007.

l'exploitation des ressources d'hydrocarbures offshore.

Selon l'Article 16 du code minier de la RPC: *«Anyone who wishes to mine the following mineral resources shall be subject to examination and approval by the department in charge of geology and mineral resources under the State Council, which shall also issue a mining license: 4) those in the territorial seas and other sea areas under China's jurisdiction.* » *«The competent departments authorized by the State Council may conduct examination of and grant approval to mining of such specified minerals as oil, natural gas, radioactive minerals and issue mining licenses* »[658].

Selon l'art. 4 du règlement de 1982: *«The Ministry of Petroleum Industry of the People's Republic of China shall be the competent authority in charge of the exploitation of offshore petroleum resources in cooperation with foreign enterprises, and shall determine the forms of cooperation and demarcate areas of cooperation in accordance with the zones and the surface areas of cooperation designated by the State».*

b) Les contrats

Une entreprise étatique, *China National Offshore Corporation* (CNOOC) a été établie en 1982 pour s'occuper des affaires relatives à l'exploration et à l'exploitation du pétrole et gaz naturel offshore. Les entreprises étrangères sont tenues de signer des contrats avec la CNOOC, au lieu de signer des contrats avec le gouvernement.

La création d'une entreprise étatique a plusieurs avantages : le contrat étant signé entre les entreprises, le gouvernement n'est pas directement engagé et ne sera pas responsable en cas des différends relatif au contrat. De plus, la création de la CNOOC est conforme à la tendance internationale qui veut que les entreprises étatiques fonctionnent comme intermédiaires entre les gouvernements et les investisseurs étrangers[659].

Il existe plusieurs types de contrats pétroliers, dont les plus courants au niveau mondial comprennent des concessions, des contrats de partage de production, des contrats de service, *etc.*

Contrat de concession pétrolière : l'Etat transfère à titre exclusif au concessionnaire, la propriété des ressources contenues dans le sous-sol et le droit de les exploiter. En contrepartie, il perçoit une redevance (*royalty*) et un impôt sur les bénéfices déclarés par le concessionnaire.

[658] http://www.chinalawedu.com/new/23223a23228a2010/20101217shangf13234.shtml, visit éle 10 septembre 2007.
[659] ZOU (K.), «China's Governance over Offshore Oil and Gas Development and Management», *Ocean Development and International Law*, vol. 35, 2004, pp. 339-364, pp. 348-349.

Ce dernier assume le risque minier et en cas de découverte, exploite à sa guise le pétrole dont il est propriétaire[660].

Contrat de partage de production : (*production sharing agreement*) il fait son apparition en 1966, en Indonésie, où il s'impose comme principale alternative à la concession. Dans ce nouveau cadre, l'Etat reste\ propriétaire des hydrocarbures contenus dans le sous-sol. Le contractant étranger engage les travaux d'exploration, de développement et de production. S'il y a production commerciale, le contractant est remboursé de ses dépenses par une partie du pétrole produit, le *cost oil*. Le reste du pétrole, le *profit oil*, est réparti (dans des proportions variables selon les circonstances) entre la firme contractante et l'entreprise pétrolière publique du pays. Dans ce cadre, la firme pétrolière étrangère assume le risque minier, comme dans la concession, et l'Etat récupère une plus grande part de la rente. Par ailleurs, l'entreprise pétrolière publique exerce un droit de regard sur la conduite de la production. Ce nouveau contrat est perçu comme un outil libérant les pays du sud des concessions, symbole du système colonial, symbole aussi d'une autocratie mise en place et entretenue par l'étranger. Dans beaucoup de pays du sud, les contrats de partage de production se substituent aux concessions.[661]

Contrat de services : l'entreprise publique nationale paye une entreprise pétrolière étrangère pour une activité précise. La rémunération des services rendus pouvant éventuellement se faire en pétrole.[662]

En ce qui concerne les contrats signés entre la CNOOC et les investisseurs étrangers, la Chine adopte un type de contrat « hybride » : c'est un mélange de contrat de partage de production et de contrat de service qui prend en compte des circonstances spécifiques à la Chine[663]. Le terme officiel pour le contrat est : contrat de partage de production. Selon le contrat, les investisseurs étrangers assument tous les risques pendant le stade de l'exploration et fournissent tout le capital pour mener à bien les activités d'exploration. Si l'exploration échoue, l'investissement n'est pas recouvrable ; si un gisement exploitable est trouvé, la CNOOC et les investisseurs étrangers fournissent conjointement le capital pour l'exploitation des ressources[664]. Dans ce type de contrat, la plupart des termes ne sont pas négociables. Dès qu'un contrat est signé, il est soumis à l'approbation du gouvernement. Un contrat

[660] Jean-Pierre Angelier, LEII – Université de Grenoble, CNRS, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00339299/fr/, p.2
[661] *Ibid*., p. 3
[662] *Ibid*., p. 3
[663] ZHANG (Z.), «Formulas and Legal Characteristics of Contracts on the Exploitation of Offshore Oil with Foreign Cooperation in China », *Law and Policy in Marine Affairs*, vol. 1, Beijing, Ocean Press, 1990, pp. 188-189.
[664] L'art. 7, « Regulations of the People's Republic Of China on the Exploitation of Offshore Petroleum Resources in Cooperation with Foreign Enterprises », *op.cit.*

d'exploration est valable pour une durée maximale de 7 ans, tandis qu'un contrat d'exploitation, lui, est conclu pour une durée maximale de 30 ans[665]. En ce qui concerne le contrat d'exploitation, la CNOOC a droit à 51% des parts du projet conjoint[666].Les investisseurs étrangers sont tenus de remplir une série d'obligations, en l'occurrence, l'application des techniques avancées dans les opérations et la préparation d'un plan du travail et d'un budget etc. En revanche, la CNOOC n'a pratiquement pas d'obligation substantielle envers les contractants étrangers[667].

Néanmoins, on a assisté à un changement dans les activités de la CNOOC ces dernières années. Après des décennies de développement, elle a accumulé les capitaux, les techniques et l'expérience nécessaires pour mener elle-même les opérations. Preuve en est avec le cas de l'exploitation des gisements de la fosse de Xi Hu dans la mer de Chine orientale[668]. De nos jours, son rôle est plus orienté vers l'exploitation de ressources pétrolières et gazières extérieures à la Chine. Elle a des investissements énormes dans les gisements pétroliers offshores d'autres Etats, notamment en Australie, en Indonésie et dans le golfe de Guinée[669]. Le 23 juillet 2012, la CNOOC a annoncé un accord pour le rachat du pétrolier canadien Nexen pour un montant de 15,1 milliards de dollars américains[670].

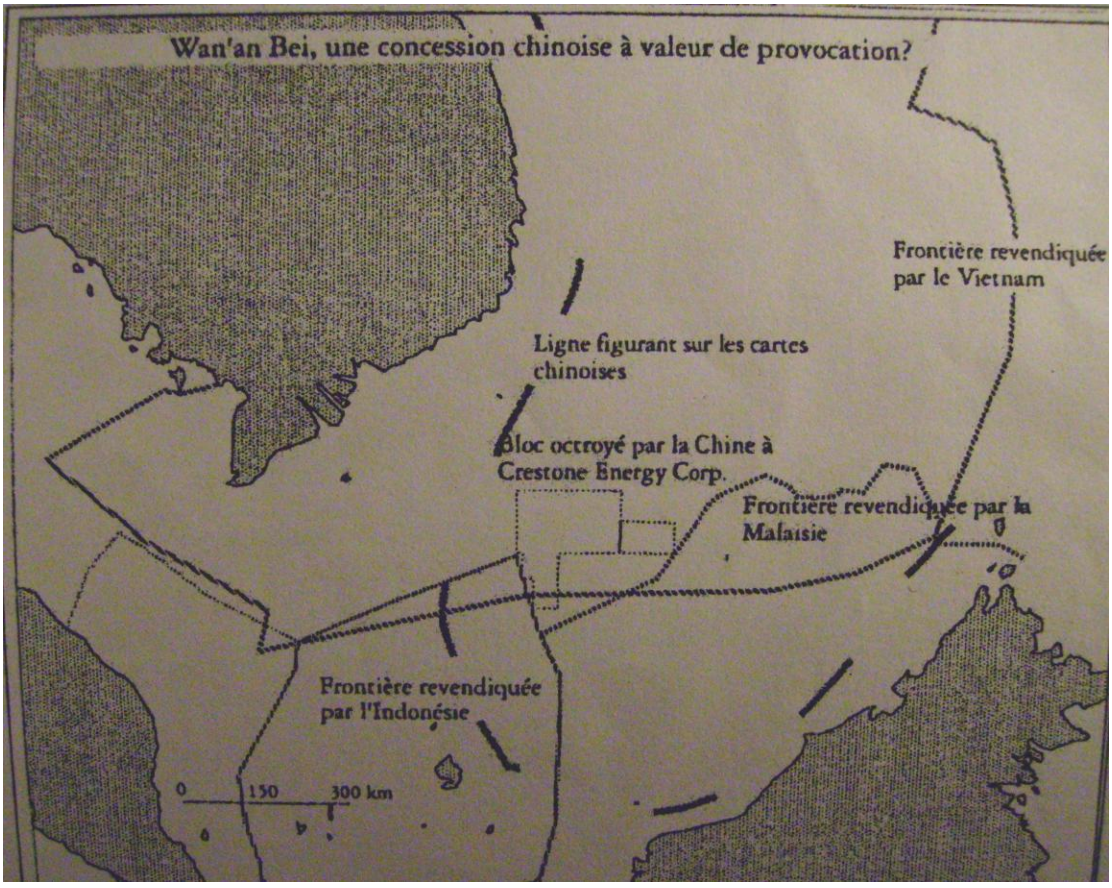
§ 2. L'influence des conflits territoriaux sur l'exploitation des hydrocarbures et la possibilité du développement conjoint

Comme on l'a déjà évoqué, on estime qu'il y a des réserves considérables de pétrole et de gaz naturel dans les mers de Chine. Une grande partie de ces ressources se trouvent dans les zones maritimes troublées, revendiquées par plusieurs Etats. La plupart des frontières maritimes dans la région n'ayant pas été définies, certains gisements situés dans les zones contestées sont à l'origine de conflits, et même de crises diplomatiques.

Par exemple, l'affaire de la concession de *Crestone*, près des îles de Spratly montre qu'un tel acte unilatéral peut causer de grandes crises dans une zone si sensible. En mai 1992, la Chine a accordé une concession d'exploration pétrolière à la compagnie américaine,

665 GAO (Z.), *International Petroleum Contracts: Current Trends and New Directions*, London : Graham and Trotman, 1994, p. 163.
666 *Ibid.*, p. 167.
667 *Ibid.*, p. 170.
668 « Multi-billion Oil, Gas Deals Clinched », *China Daily*, 20 août 2003.
669 http://www.cnooc.com.cn/data/html/chinese/channel_110.html, visité le 10 septembre 2009.
670 http://www.cnooc.com.cn/data/html/news/2012-07-23/english/324046.html, visité le 10 septembre 2009.

Crestone Energy, dans la zone de *Vanguard Bank (Wan An Bei)* qui faisait déjà l'objet d'une concession pétrolière vietnamienne et qui se trouvait sur le plateau continental revendiqué par le Vietnam. Cet acte signa le début d'une crise entre Pékin et Hanoi qui répliqua en octroyant en 1994, une concession à la société *Mobil* dans un champ pétrolifère tout à fait limitrophe de celui de *Crestone*[671]. Tout au long de l'été 1994, les navires des deux Etats s'opposèrent et provoquèrent des escarmouches. Le 10 avril 1996, le Vietnam accorda une nouvelle concession à la compagnie pétrolière *Conoco* dans la même zone pétrolifère accordée par la Chine à *Crestone*[672]. En décembre 1997, le Vietnam protesta après qu'un navire d'exploration chinois et deux navires auxiliaires eurent pénétré dans la région. Finalement, tous les navires furent contraints par la marine vietnamienne à repartir[673].



Carte 37: La concession de Crestone qui a provoqué les conflits entre la Chine et le Vietnam

Source : LASSERRE (F.), *Le dragon et la mer. Stratégie géopolitiques chinoises en mer de Chine du sud,* 1996, Harmattan, Montréal, p. 226

671 *Le Monde*, Paris, 22 avril 1994.
672 *Far Economic East Review*, 25 avril 1996.
673 ZOU (K.), «Joint Development in the South China Sea : A New Approach», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 21, n°1, 2006, pp. 83-109, p. 88.

L'extraction unilatérale par un Etat pourrait épuiser les ressources pétrolières que les Etats voisins ont le droit de partager. Même l'extraction du pétrole dans la zone maritime entièrement située sous la juridiction d'un Etat pourrait poser des problèmes. Comme en l'occurrence, l'affaire relative au gisement de Chunxiao. La Chine conduit des activités d'extraction dans le gisement de Chunxiao en mer de Chine orientale. Cependant, ces activités font l'objet de protestations de la part du Japon, qui estime que l'extraction dans le gisement, situé à 5 km de la ligne d'équidistance, pourrait avoir des effets négatifs sur ses propres ressources. Dès lors, en attendant la délimitation maritime définitive, les Etats sont tenus de s'organiser entre eux pour mettre en place des arrangements provisoires à caractère fonctionnel.

On va parler d'abord de la définition du développement conjoint et de sa pratique dans la région asiatique (A). On va ensuite évaluer la possibilité d'un tel arrangement dans les mers de Chine (B)

A. La définition du développement conjoint et sa pratique pertinente

En ce qui concerne le développement conjoint, il n'existe pas de définition uniforme. La conception existe non seulement en droit international mais aussi en droit interne. Le terme est souvent utilisé pour décrire la relation entre Etats mais cela n'exclut pas qu'il soit employé dans la relation entre les entreprises privées. Cependant, on ne prend en compte ici que le sens du développement conjoint en droit international public.

En droit international public, il n'existe pas de définition du développement conjoint. En revanche, les doctrines proposent plusieurs modes d'exploitation coopérative qui peuvent être classées comme développement conjoint :

- développement conjoint en tant qu'alternative à la délimitation définitive
- développement conjoint comme élément additionnel à l'établissement de la frontière maritime
- développement conjoint des gisements d'hydrocarbures qui enjambent la frontière maritime.[674]

En réalité, les trois types de développement conjoint des ressources d'hydrocarbures, ne sont pas de même nature. Le deuxième type de développement constitue souvent une partie

[674] Churchill et Lowe, *The Law of the Sea,* Manchester University Press, 1999, 3rd éd., pp. 199-200

intégrale de l'accord établissant la frontière définitive, comme celui conclu par la France et l'Espagne pour le Golfe de Gascogne[675], les arrangements de ce type servant de méthode transitoire afin de réduire les impacts potentiels de l'établissement de la frontière. Quant au troisième type de développement, il vise les gisements d'hydrocarbures qui traversent la frontière ou qui sont exploitables de l'autre côté de la frontière. Ces deux types supposent qu'il existe déjà une frontière maritime.

Dans le contexte précis de la Chine, il n'existe qu'une frontière maritime entre la Chine et ses Etats voisins : celle établie par la Chine et le Vietnam dans le golfe de Tonkin. Les deux gouvernements ont conclu, au moment de la signature de l'accord sur la délimitation, un nouvel accord sur la pêche. Cependant aucune référence n'a été faite au développement conjoint des ressources d'hydrocarbures. Il a fallu attendre jusqu'en 2005 pour que les deux gouvernements soient en harmonie pour la coopération de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières dans les zones définies à l'intérieur du golfe de Tonkin. Comme aucun détail n'a été publié, on ne sait pas où se trouvent ces zones définies, mais on suppose qu'elles se situent probablement à proximité de la frontière établie.

En Chine, le développement conjoint est, la plupart de temps, considéré comme faisant partie du premier type, c'est-à-dire un arrangement provisoire en attendant la délimitation définitive d'une frontière. Donc, on se concentrera, pour cette étude, sur la définition la plus restrictive du développement conjoint: c'est un arrangement coopératif de nature provisoire, établi par un traité entre les Etats concernés, en attendant la délimitation maritime ayant pour objectif d'exploiter les ressources d'hydrocarbures qui se trouvent dans les eaux disputées. [676]

Le développement conjoint contient quelques éléments spécifiques :

- c'est un arrangement entre Etats
- il est relatif à une zone maritime qui fait l'objet de revendications chevauchantes
- c'est un arrangement provisoire en attendant la délimitation définitive d'une frontière
- il est pour objet l'exploitation conjointe des ressources dans une zone maritime en contestation.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a fourni une base juridique pour

[675] http://www.state.gov/documents/organization/59579.pdf, visité le 10 septembre 2009.
[676] Gao Jianjun, « Joint Development in the East China Sea : Not an Easier Challenge than Delimitation », *the International Journal of Marine and Coastal Law*, n°23, 2008, p. 40

le développement conjoint. Selon les Art. 74(3) et 83(3), en attendant la délimitation définitive des zones économiques exclusives ou des plateaux continentaux : *« les Etats concernés, dans un esprit de compréhension et de coopération, font tout leur possible pour conclure des arrangements provisoires de caractère pratique et pour ne pas compromettre ou entraver pendant cette période de transition la conclusion de l'accord définitif. Les arrangements provisoires sont sans préjudice de la délimitation finale. »*[677]

En ce qui concerne sa mise en œuvre, le développement conjoint n'est pas nouveau pour les Etats. Dans la région asiatique, *the Japan-Korean Agreement Concerning Joint Development of the Southern Part of the Continental Shelf Adjacent to the Two Countries* du 30 janvier 1974, est le premier en son genre. Les deux Etats se sont mis d'accord pour développer les ressources pétrolières conjointement, dans la zone en contestation, en attendant une délimitation définitive[678]. La Chine a critiqué vivement cet arrangement car elle estimait que sa souveraineté et ses intérêts nationaux avaient été violés par cet accord. Elle a également insisté sur le fait que tous les Etats concernés devaient être consultés[679].

Plus significatif, est l'arrangement tripartite entre la Malaisie, la Thaïlande et le Vietnam. Les trois Etats se sont mis en accord en 1999, pour développer conjointement les ressources pétrolières dans le golfe de Thaïlande, où se trouvent les zones maritimes revendiquées par les trois Etats. Lorsque l'arrangement entrera en vigueur, il sera le premier accord multilatéral sur le développement conjoint[680]. Cet arrangement tripartite est basé sur deux accords bilatéraux associés. En 1979, la Malaisie et la Thaïlande ont signé un *Memorandum of Understanding* pour établir une autorité conjointe, chargée de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales, dans la zone chevauchante[681]. De l'autre côté, la Malaisie et le Vietnam ont conclu un MOU sur le développement conjoint dans le golfe en 1992. Petronas et Petrovietnam, ces deux entreprises étatiques, ont établi en 1993 une commission chargée de la gestion des opérations[682]. Basé sur les arrangements bilatéraux, un régime tripartite se développe progressivement, bien que pour l'instant, il n'a pas encore obtenu de résultat concret.

---

[677] L'Art. 74(3) et 83(3) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

[678] Pour plus de détails, voir MIYOSHI (Masahiro), « The Joint Development of Offshore Oil and Gas in Relation to Maritime Boundary Delimitation », *Maritime Briefing*, n°2, 1999, p. 1; voir aussi MIYOSHI (Masahiro), « Is the Joint Development Possible in the South China Sea? », in KUSUMA-ATMADJA(M.), MENSAH(T.A.), OXMAN (B.H.), *Sustainable Development and Preservation of the Oceans: The Challenges of United Nations Convention of the Law of the Sea and Agenda 21*, Honolulu, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, pp. 613-614.

[679] ZHAO(Lihai), *Studies on the Law of the Sea, op.cit.*, p. 55.

[680] NGUYEN (H. T.) « Vietnam and Joint Development in the Gulf of Thailand », *Asian Yearbook of International Law*, vol. 8, 2003, pp. 138-139.

[681] Texte reproduit in CHARNEY (J.I) et Alexander(L.M.), *International Maritime Boundaries*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, vol. 1, pp. 1099-1123.

[682] Pour plus de détails, voir, NGUYEN (H. T.) « Vietnam and Joint Development in the Gulf of Thailand », *op.cit.*, p. 145.



Carte 38

http://www.dur.ac.uk/resources/ibru/publications/full/bsb7-3_thao.pdf, visité le 10 septembre 2009.

L'accord entre l'Australie et l'Indonésie de 1989, contient les arrangements relatifs au développement conjoint les plus détaillés. Il sert dans une certaine mesure de modèle[683]. En réalité, les internationalistes citent souvent cet accord comme étant la référence à suivre : comme on l'a vu dans la partie précédente, il s'agit dans tous les cas du développement conjoint des ressources d'hydrocarbures en attendant la délimitation du plateau continental

[683] Australia –Indonesia Treaty on the Zone of Co-operation in an Area between the Indonesia Province of East Timor and Northern Australia of 11 December 1989, supplanté par Australia-Timor Leste Agreement.

entre un continent et un groupe d'îles. Pour les internationalistes chinois, les deux cas se ressemblent. L'accord entre l'Australie et l'Indonésie est clairement favorable, à la première, à cause de l'existence de la fosse de Timor qui n'est pas aussi profonde que celle d'Okinawa.

Les pratiques dans la région montrent que le développement conjoint de caractère pratique, en attendant la délimitation maritime, est tout à fait possible. De plus, même si un arrangement multilatéral est difficile à réaliser au début, il peut être réalisé par l'accumulation de plusieurs accords bilatéraux.

B. la possibilité du développement conjoint dans les mers de Chine

a. Le développement conjoint en mer de Chine orientale

Dans le cas de la mer de Chine orientale, le conflit sino-japonais sur les ressources d'hydrocarbures, prend racine dans la position d'opposition adopté par les deux gouvernements, à propos des méthodes à employer pour la délimitation des plateaux continentaux entre eux. La Chine préconise le principe du prolongement naturel et soutient que son plateau continental s'étend jusqu'à la fosse d'Okinawa. Comme on l'a vu dans la partie précédente, la Chine a déjà soumis des informations préliminaires sur sa revendication du plateau continental au-delà de 200 nm en mer de Chine orientale en 2009 à la CPLC. En revanche, le Japon considère que la fosse d'Okinawa n'affecte pas la continuité du plateau continental sous de la mer de Chine orientale. Par conséquent, il prône la ligne médiane pour délimiter à la fois, les plateaux continentaux et les zones économiques exclusives.

Le gisement de gaz de Chunxiao se situe en mer de Chine orientale dans la zone économique exclusive de la Chine, à quelques kilomètres de la ligne médiane prônée par le Japon, comme la frontière maritime entre ces deux pays. Selon les études japonaises et chinoises, le gisement renferme des réserves exploitables de 63,8 millions de barils, sur un total de 3,26 milliards, pour l'ensemble de la mer de Chine de l'est[684]. Une série de gisements chinois se trouvent à proximité de la ligne médiane tracée par la Japon, y compris ceux de Tianwaitian, Duanqiao et Canxue[685].

Le conflit a surgi pour la première fois en mai 2003, lorsque le gouvernement japonais a avancé l'hypothèse que Beijing profiterait de la présence du gisement de Chunxiao pour

---

684 http://asie21.com/asie/index.php?option=com_content&view=article&id=81:accord-sino-japonais-exploration-commune-de-gisements-de-gaz&catid=37:japon&Itemid=65, visité le 10 septembre 2009.

685 *Ibid*.

pomper du gaz du côté japonais, et par conséquent, épuiser les réserves appartenant au Japon[686]. En août 2003, la CNOOC s'est engagée dans un partenariat avec Unocal et Royal Dutch Shell pour la production du gaz naturel du gisement de Chunxiao. Le contentieux attint son paroxysme en 2004, quand un sous-marin chinois est apparu dans les eaux japonaises près du gisement, donnant lieu à une course-poursuite pendant deux jours en haute mer. A cause des tensions existantes, les compagnies étrangères ont retiré leurs investissements de Chunxiao[687].

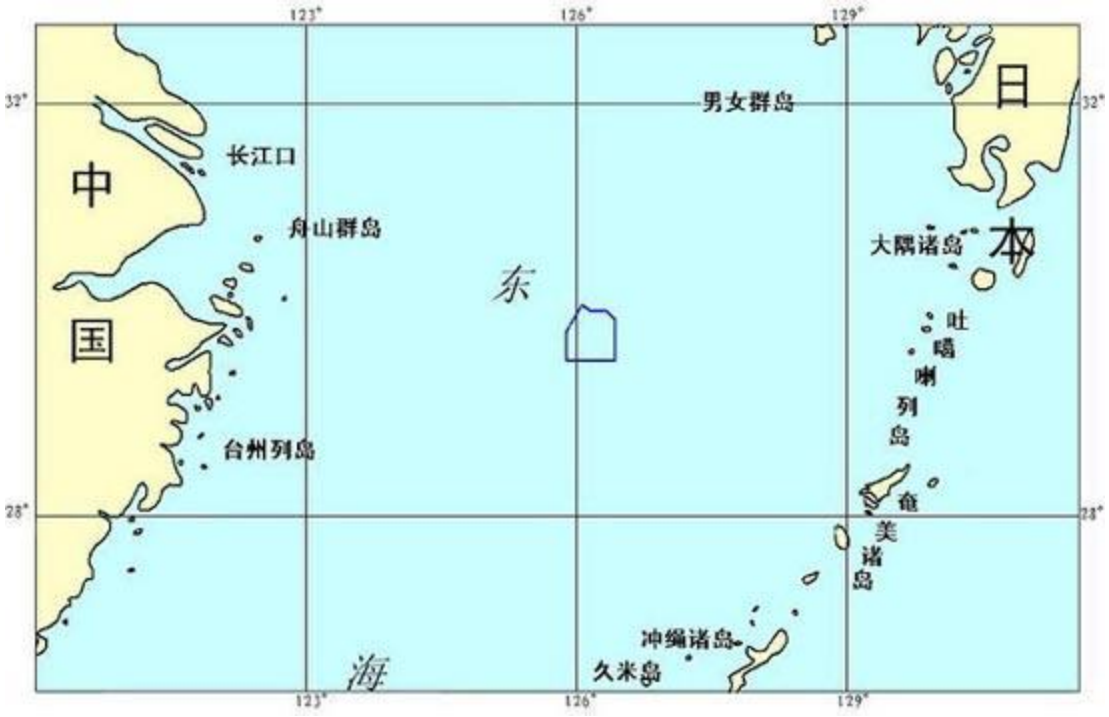


Carte 39. Une série de gisements chinois à proximité de la ligne médiane tracée par la Japon

http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:EEZ_disputes_in_East_China_Sea.jpg, visité le 10 septembre 2008.

Les négociations sino-japonaises ont commencé en 2004. Au bout de 4 ans, le 18 juin 2008, la Chine et le Japon sont, enfin, parvenus à un accord sur le développement conjoint des ressources d'hydrocarbures en mer de Chine orientale[688]. L'accord établit une zone de développement conjoint de 2600 km² au nord du gisement de Chunxiao, objet principal du conflit sino-japonais. En revanche, celui-ci ne sera pas soumis au régime du développement conjoint dans le sens de notre étude. Selon l'accord, les sociétés japonaises sont invitées à investir dans le gisement de Chunxiao et à partager les profits selon la loi chinoise[689].

686 http://www.epochtimes.fr/front/8/7/5/n3500356.htm, visit éle 10 septembre 2009.
687 http://www.7sur7.be/7s7/fr/1505/Monde/article/detail/317433/2008/06/18/La-Chine-et-le-Japon-s-entendent-sur-un-gisement-de-gaz-dispute.dhtml, visit éle 10 septembre 2009.
688 http://www.epochtimes.fr/front/8/7/5/n3500356.htm, visit éle 10 septembre 2008
689 http://news.qq.com/a/20080619/000238.htm, visit éle 10 septembre 2012



Carte 40. La zone de développement conjoint entre la Chine et le Japon

Source : http://news.qq.com/a/20080619/000238.htm, visité le 10 septembre 2012

En ce qui concerne la zone destinée au développement sino-japonais, elle traverse la ligne médiane et se situe au nord de la région contestée où se trouvent les gisements chinois. Cependant, elle se trouve à proximité du gisement chinois de Longjing et de la zone du développement conjoint établie par le Japon et la Corée du sud en 1974. Pour éviter tous conflits avec la Corée du sud, la zone a été soigneusement sélectionnée.

Après avoir étudié l'accord, plusieurs observations s'imposent.

Premièrement, le gisement de Chunxiao, qui est toujours le point focal des négociations sino-japonaises, ne fait pas partie du développement conjoint sino-japonais. Les médias chinois et étrangers font souvent erreur sur ce point en mélangeant le terme de «développement conjoint» et celui d'exploitation coopérative. Comme le ministre des affaires étrangères Yang Jiechi l'a indiqué dans une conférence de presse: premièrement, l'accord reconnaît la souveraineté chinoise sur le gisement ; deuxièmement, les investissements japonais dans le gisement de Chunxiao sont régis par la loi chinoise[690]. Donc, il existe une incertitude en ce qui concerne la vraie nature de l'exploitation conjointe du gisement de Chunxiao. A première vue, il semble que la coopération sino-japonaise à propos de ce

[690] Le Quotidien du Peuple en ligne - Q&R: le ministre chinois des A.E sur la question de la mer de Chine orientale, le 25 juin 2008, http://french.peopledaily.com.cn/Chine/6436201.html, visité le 10 septembre 2009.

gisement est exactement de même nature que celles qui existent entre la CNOOC et l'Unocal ou la Dutch Royal Shell. Le régime de coopération, lui, figure dans un accord bilatéral entre les deux gouvernements. Il ne peut pas être de même nature que les contrats pétroliers singés entre les entreprises. Toutefois, il semble que l'exploitation conjointe du gisement de Chunxiao n'est pas un vrai régime de développement conjoint non plus. Le développement du gisement est régi exclusivement par la loi chinoise au lieu des règles contractuelles.

De plus, l'accord ne fait aucune allusion à d'autres gisements chinois situés dans la région disputée. Est-ce que la Chine et le Japon vont traiter les questions relatives à ces gisements dans les négociations à suivre ? Quatre ans après la signature de l'accord, il semble que les deux Etats n'ont abordéaucune discussion sur ces trois gisements. Par conséquent, cela reste à observer à l'avenir.

Deuxièmement, la zone désignée pour le développement conjoint est d'une taille relativement réduite. Selon certains, cela s'analyse comme la première étape pour le développement des ressources d'hydrocarbures en mer de Chine orientale. Pour les deux gouvernements, la zone sert probablement de champ d'expérimentation, pour trouver un mode de coopération effective[691]. Quant au choix de la zone et ses implications possibles, Yang Jiechi a clairement dénié tous effets attachés au choix de la zone sur la délimitation maritime entre les deux Etats. Il a clarifié la position chinoise à plusieurs reprises : l'accord sino-japonais du 18 juin 2008 n'est qu'un arrangement provisoire et ne porte aucune atteinte à la position respective de chaque côté[692]. Il n'affecte pas les droits de souveraineté de la Chine ou àsa juridiction sur la mer de Chine orientale.

Si on le compare avec l'accord entre le Japon et la Corée du sud, il est clair que celui-ci a établi des zones de développement conjoint d'une superficie beaucoup plus vaste. De plus, presque toutes ces zones tombent du côté japonais de la ligne médiane entre les deux pays. Plein effet a été donné à la fosse d'Okinawa puisque le principe du prolongement naturel a prévalu dans les années 70[693].

Troisièmement, autre élément qui mérite une étude, est celui du rôle des îles de Diaoyu dans l'accord du développement conjoint. Selon des sources fiables, la Chine a proposé deux zones pour le développement conjoint sino-japonais : l'une près des îles de Diaoyu ; l'autre comme concession, qui enjambe la ligne médiane que le Japon préconise en tant que frontière. Mais la première a été refusée par le gouvernement japonais. Il est clair que le gouvernement

691 http://news.qq.com/a/20080619/000238.htm, visit éle 10 septembre 2012

692 *Ibid*.

693 Gao Jianjun, « Joint Development in the East China Sea : Not an Easier Challenge than Delimitation », *the International Journal of Marine and Coastal Law*, n° 23, 2008, p. 57

chinois a fait une grande concession par rapport à sa position pendant les négociations[694].

Cependant, le développement conjoint dans la zone définie n'est pas de même nature que le troisième type de coopération qu'on a invoqué plus tôt. La ligne d'équidistance préconisée, n'est pas une frontière maritime, mais simplement une ligne tracée unilatéralement par une partie.[695]

L'accord sino-japonais témoigne de la bonne volonté des deux parties pour résoudre leur différend sur une question concrète, en attendant la délimitation définitive, chose qui prend du temps. Il instaure un climat favorable à la normalisation des relations sino-japonaises en mer de Chine orientale et contribue à l'apaisement de tensions régionales. En dépit du fait que la communauté internationale a applaudi à l'adoption de l'accord sino-japonais, celui-ci a rencontré de fortes résistances au niveau domestique. En Chine et au Japon, l'accord du 18 juin 2008 a été mal accueilli par une grande partie de l'opinion publique. Après la signature, le gouvernement chinois a répété à plusieurs reprises publiquement que les droits de la Chine ne seront pas affectés par cet arrangement. Cependant, les explications du gouvernement ont à peine apaisé les vives critiques de la part des internautes chinois et des médias, qui considèrent l'accord comme « une concession excessive », « une trahison des intérêts nationaux »ou encore comme « une atteinte à la souveraineté »[696]. L'opposition nationale est un obstacle absolument incontournable à la mise en place de l'accord sino-japonais. Mais ce n'est pas tout, la mise en place effective de l'accord dépend également d'autres éléments politiques et sociaux.

L'accord du 18 juin 2008 ne contient aucune mesure concrète pour la mise en œuvre du développement conjoint. C'est-à-dire que les négociations doivent se poursuivre, même si elles sont souvent influencées par une succession de hauts et de bas, dans la relation bilatérale. Par exemple, les négociations sino-japonaises ont été suspendues immédiatement après l'incident de Diaoyu, quand un chalutier chinois est entré en collision avec un navire de garde-côte japonais, en septembre 2010. Jusqu'à maintenant, la Chine et le Japon n'ont toujours pas réussi à se mettre en accord sur les mesures concrètes en ce qui concerne le développement conjoint sino-japonais. Donc, l'effet de l'arrangement reste encore à venir. Cependant, ce qui est certain est que le développement conjoint des ressources d'hydrocarbures, qui est étroitement lié à la souveraineté et à la sécurité national dépend profondément de la bonne relation entre les Etats concernés et d'un environnement extérieur

[694] http://news.ifeng.com/mainland/special/zrczdydxz/content-2/detail_2010_10/22/2871696_0.shtml, visité le 10 septembre 2012
[695] Gao Jianjun, « Joint Development in the East China Sea : Not an Easier Challenge than Delimitation », *op.cit.*, p. 64
[696] http://www.epochtimes.fr/front/8/7/5/n3500356.htm, visité le 10 septembre 2008

stable au niveau sous-régional ou régional. Dans le cas de la Chine et du Japon, la relation bilatérale est caractérisée par une rivalité constante à cause des raisons historiques et des conflits territoriaux. Dans ce contexte, la mise en place effective de l'accord est beaucoup plus difficile à réaliser que la conclusion de l'accord.

Texte complet de l'accord sino-japonais du 18 juin 2008

I. Cooperation Between China and Japan in the East China Sea

In order to make the East China Sea, of which the delimitation between China and Japan is yet to be made, a "sea of peace, cooperation and friendship", China and Japan have, in keeping with the common understanding reached by leaders of the two countries in April 2007 and their new common understanding reached in December 2007, agreed through serious consultations that the two sides will conduct cooperation in the transitional period prior to delimitation without prejudicing their respective legal positions. The two sides have taken the first step to this end and will continue to conduct consultations in the future.

II. Understanding Between China and Japan on Joint Development of the East China Sea

As the first step in the joint development of the East China Sea between China and Japan, the two sides will work on the following:

(a) The block for joint development shall be the area that is bounded by straight lines joining the following points in the order listed:

1. Latitude 29o31' North, longitude 125o53'30" East
2. Latitude 29o49' North, longitude 125o53'30" East
3. Latitude 30o04' North, longitude 126o03'45" East
4. Latitude 30o00' North, longitude 126o10'23" East
5. Latitude 30o00' North, longitude 126o20'00" East
6. Latitude 29o55' North, longitude 126o26'00" East
7. Latitude 29o31' North, longitude 126o26'00" East

(Eds: The letter "o" in the above location points should be converted to the superscript of a small circle, the symbol of degree.)

(b) The two sides will, through joint exploration, select by mutual agreement areas for joint development in the above-mentioned block under the principle of

mutual benefit. Specific matters will be decided by the two sides through consultations.

(c) To carry out the above-mentioned joint development, the two sides will work to fulfill their respective domestic procedures and arrive at the necessary bilateral agreement at an early date.

(d) The two sides have agreed to continue consultations for the early realization of joint development in other parts of the East China Sea.

III. Understanding on the Participation of Japanese Legal Person In the Development of Chunxiao Oil and Gas Field In Accordance with Chinese Laws

Chinese enterprises welcome the participation of Japanese legal person in the development of the existing oil and gas field in Chunxiao in accordance with the relevant laws of China governing cooperation with foreign enterprises in the exploration and exploitation of offshore petroleum resources.

Source: China, Japan reach principled consensus on East China Sea issue_English_Xinhua, le 18 juin 2008

http://news.xinhuanet.com/english/2008-06/18/content_8394206.htm, visité le 10 septembre 2008

b. Le développement conjoint en mer de Chine du sud

La mer de Chine du sud, où se trouvent les chevauchements des revendications de plusieurs Etats, reste toujours un point focal. *The British Institute of International and Comparative Law* considère que la mer de Chine du sud est une des zones maritimes potentielles, pour l'application d'un développement conjoint[697]. Dans les années 1980, deux ateliers ont été organisés par l'*East-West Center* à Hawaii, pour discuter la possibilité du développement conjoint dans la mer de Chine du sud. A l'occasion de la 29ème conférence annuelle de *The Law of the Sea Institute* à Bali en 1995, un débat sur le développement conjoint a été organisé, au cours duquel, plusieurs papiers ont été présentés. Le papier présenté par M. Robert Smith, touche au développement conjoint potentiel autour des îles Spratly. Il propose que les lignes d'équidistance hypothétiques entre les Etats riverains et les

[697] The British Institute of International and Comparative Law, *Joint Development of Offshore Oil and Gas; A model Agreement for States for Joint Development with Explanatory Commentary,* 1989, p. 160.

îles, soient tracées pour créer les zones dans lesquelles les Etats peuvent établir des régimes différents, dans le cadre du développement conjoint. Les Etats peuvent aussi établir des « zones de non-développement » afin de protéger l'environnement marin ou d'éviter les zones les plus problématiques[698]. L'accord entre l'Australie et l'Indonésie est aussi fréquemment cité pour trouver une solution possible au problème de la mer de Chine du sud[699].

Plusieurs juristes américains de renom, ont avancé une autre proposition dans le livre *Sharing the Ressources of the South China Sea*. Ils préconisent l'établissement d'une agence pour gérer les ressources autour des îles Spratly. Cette agence serait composée non seulement de membres des Etats riverains concernés, mais aussi, de ceux d'autres Etats de la région et des puissances maritimes du monde. L'intention de la proposition est d'internationaliser le problème de la mer de Chine du sud, ce qui est inacceptable pour la Chine et les Etats membres de l'ASEAN[700].

Les juristes et officiels chinois ont aussi avancé des propositions différentes relatives à la mise en œuvre du développement conjoint dans la mer de Chine du sud. La première conférence a été organisée en 1991. Onze années plus tard, en 2002, une conférence a eu lieu pendant laquelle on a abouti à un certain consensus : le développement conjoint est incapable de mettre fin aux conflits territoriaux relatifs aux îles de Spratly mais il peut servir de mesure provisoire pour mettre fin aux conflits de compétence en matière maritime[701].

Selon un officiel de la SOA, l'exploitation des pays d'Asie du sud-est n'a rencontré aucun défi important de la part de la Chine depuis longtemps et il est difficile de les persuader de mener un développement conjoint avec la Chine[702]. Par conséquent, en proposant le développement, la Chine peut sélectionner quelques sites précis pour créer des conditions favorables au développement conjoint. Il est estimé qu'elle pourrait proposer le développement conjoint dans les zones suivantes :

- *Reed Bank (Liletan)* avec les Philippines
- *Brunei-Shaba Basin and James Shoal Basin* avec la Malaisie ou Brunei
- *Nanwei Tan (Riflemen Basin)*, qui se situe au-delà des limites du plateau continental

[698] SMITH (R.W.), « Joint Zones : A review of Past Practice and Thoughts on the Future », in KUSUMA-ATMADJA(M.), MENSAH(T.A.), OXMAN (B.H.), *Sustainable Development and Preservation of the Oceans: The Challenges of United Nations Convention of the Law of the Sea and Agenda 21, op.cit.*, p. 661.

[699] Pour plus de détails, voir MITO (L.A.), «The Timor Gap Treaty as a Model for Joint Development in the Spratly islands », *American University International Law Review*, vol. 13, 1998 , p. 762.

[700] VALENCIA (M.J), VAN DYKE (J.M), LUDWIG (N.A), *Sharing the Resources of the South China Sea*, La Haye, Martinus Nijhoff Publishers, 1997, p. 207.

[701] Voir WU (Shicun), « Certain Reflections on Joint Development in the Nansha(Spratly) Islands », in ZHONG, Tianxiang, HAN(Jia) et REN (Huaifeng), *Proceedings of the South China Sea Workshop, 2002*, Hainan, Hainan Institute for the South China Sea, 2002, p. 72.

[702] LIANG (Jinzhe), « Reflections on Certain Issues of Developing Disputed Areas in the South China Sea », in ZHONG, Tianxiang, HAN(Jia) et REN (Huaifeng), *Proceedings of the South China Sea Workshop, 2002, Ibid.*, p. 102

revendiqué par Brunei, l'Indonésie et la Malaisie

- des limites de la zone économique exclusive revendiquée par le Vietnam et au-delà de «Kalayaan » revendiqué par les Philippines[703]

Les développements récents sont plutôt favorables au développement conjoint dans cette région. D'abord, la Chine et tous les Etats ont signé *la Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* en décembre 2002. Cette déclaration stipule que les Etats, en attendant une délimitation définitive, sont tenus de coopérer dans des domaines divers parmi lesquels :

- la protection de l'environnement marin
- la recherche scientifique
- la lutte contre les crimes transnationaux, *etc.*

Les pays se sont mis d'accord pour régler leurs conflits territoriaux de manière pacifique[704]. Actuellement, la Chine maintient une bonne relation avec les Etats membres de l'ASEAN, ce qui crée des conditions favorables au développement conjoint[705].

De plus, il faut noter que la Chine a une opinion très positive du développement conjoint et le considère comme l'une des mesures les plus importantes pour résoudre les conflits internationaux. Cette position a été exprimée dans les années 1980[706] et elle est réitérée à de nombreuses reprises.

En 2003, la CNOOC et *Philippine National Oil Company* se sont mis d'accord pour explorer les ressources pétrolières en mer de Chine du sud, avec la mise en place d'une commission pour déterminer les zones pour l'exploration. Néanmoins, selon un journal philippin, l'exploration conjointe sera conduite dans la zone maritime près de la côte nord-ouest de Palawan, «*not even close enough to the Spratly* »[707]. En 2004, les deux entreprises étatiques ont signé un accord sur les essais sismiques conjoints dans la zone en contestation[708]. Dans un communiqué conjoint, chacun a mis l'accent sur la paix et la stabilité dans la région et a proclamé son intention d'avancer vers un développement conjoint[709]. La Chine a développé sa coopération avec les Etats membres d'ASEAN sur une base multilatérale. Les entreprises étatiques de la Chine, des Philippines et du Vietnam ont conclu un accord tripartite sans précédent, sur les recherches sismiques conjointes en mer de Chine

---

703 *Ibid.*, pp. 110-112.
704 Texte disponible in http://www.aseansec.org/13163.htm, visité le 29 août 2007.
705 http://www.chinaasean.org, visité le 29 août 2007.
706 *Selected Works of Deng Xiaoping*, vol. 3, People Publishing Press, 1993, p. 87
707 «P.R.China Oil Exploration », *Business World*, Manilla, 12 november, 2003.
708 «China and the Philippines For the First Time Jointly Explore South China Sea Resources Without Drilling and Exploitation », *Jinghua Shibao*, Beijing, le 4 septembre, 2004, p. A02.
709 «The Joint Communiqué of the Government of People's Republic of China and the Government of Republic of the Philippines », *People's Daily*, le 4 septembre, 2004, p. 3.

du sud le 14 mars 2005. La coopération couvre une superficie de 143, 000 km² et l'accord est valable pour une période de trois ans[710]. Cependant, il n'a pas obtenu de résultat concret[711].

Les entreprises étatiques de la Chine et du Vietnam ont conclu un accord sur le développement conjoint dans le golfe de Tonkin le 31 octobre 2005. Selon celui-ci, les deux entreprises doivent entreprendre de façon conjointe l'exploration[712]. D'après les estimations, il y aurait des réserves considérables d'hydrocarbures dans la région. Selon le Communiqué conjoint émis par la Chine et le Vietnam le 24 août 2006, les deux Etats ont décidé, d'un commun accord, d'accélérer la coopération dans le golfe, y compris celui du développement conjoint du pétrole et gaz naturel[713]. La coopération entre la Chine et le Vietnam est significative dans le sens où, cet arrangement est basé sur la délimitation définitive.

c. Le développement conjoint en Mer Jaune

En ce qui concerne la possibilité du développement conjoint en Mer Jaune, la Chine et la Corée du nord ont conclu un accord le 24 décembre 2005[714]. Cependant la zone soumise à la coopération n'est pas précisée. Jusqu'à présent, aucune information n'a été publiée.

[710] « China, Philippines and Vietnam Sign Agreement TO Explore Oil in the South China Sea », *Lianhe Zaobao*, 15 mars 2005, in http://www.zaobao.com/gj/yx501_150305.html, visité le 29 août 2007.
[711] http://economy.enorth.com.cn/system/2012/09/17/010011546.shtml, visité le 29 août 2007.
[712] http://www.oilnews.com.cn/gb/misc/2005-11/01/content_638092.htm, visité le 29 août 2007.
[713] http://news.sina.com.cn/w/2006-08-24/19549839666s.shtml, visité le 29 août 2007.
[714] http://news.sohu.com/20051227/n241146678.shtml, visité le 29 août 2007.

PARTIE II. Les domaines économiques et environnementaux : une conscience croissante des responsabilités de la Chine comme nouvelle puissance maritime

La Chine n'a commencé à développer ses activités maritimes sous tous les aspects qu'après le lancement de la politique d'ouverture et de la réforme économique. Néanmoins, on a assisté à un grand développement de ses industries maritimes. Se situant au premier rang dans les transports maritimes, l'un des plus grands pays de pêche hauturière, ayant le statut d'investisseur pionnier, la Chine est devenue une véritable puissance maritime. Au lieu d'une politique plus conservatrice et prudente dans les domaines qui relèvent de la souveraineté territoriale et la sécurité nationale, la Chine adopte une attitude plus ouverte en matière de pêche et de protection de l'environnement. Influencée par sa politique interne, dont l'objectif est de maintenir la stabilité de la société et de se concentrer sur les développements économiques, politiques et sociaux, la politique juridique maritime de la Chine vise à coopérer avec les Etats voisins pour développer ensemble les ressources de la région et à participer plus activement à la coopération internationale. Ces dispositions sont conformes à la politique juridique extérieure de la Chine, qui cherche le respect de la part de la communauté internationale. Pour s'acquitter de ses responsabilités de nouvelle puissance maritime, la Chine respecte les instruments internationaux et exerce un contrôle sur ses ressortissants et sur ses navires.

On parlera d'abord de la projection de la puissance économique chinoise en mer (Chapitre I) qui se manifeste en matière de la navigation maritime et de la pêche. Par la suite, on parlera des efforts de la Chine pour protéger le milieu marin (Chapitre II).

Chapitre I. la projection de la puissance économique chinoise en mer

Deuxième grande entité économique, la Chine joue un rôle indispensable sur la scène internationale dans les domaines économiques. Cela est également vrai quand on parle des affaires maritimes. La projection de la puissance économique chinoise en mer au niveau mondial se manifeste essentiellement en matière de transport maritime et de pêche hauturière. La participation chinoise est essentielle pour le bon fonctionnement des régimes de coopération dans ces domaines. Grande puissance maritime, la Chine assume plus de responsabilité dans la lutte contre les problèmes auxquels la communauté internationale fait face, comme la piraterie qui pose de plus en plus menace à la sécurité maritime et l'épuisement des ressources halieutiques au niveau mondial

Section I. La navigation et la sécurité maritime

En 1983, le commerce chinois ne représentait qu'1% du commerce mondial. En 2004, ce chiffre s'est élevé à 8%. Aujourd'hui, la Chine a dépassé le Japon et est devenue la deuxième grande entité économique. Le commerce extérieur, qui comptait jusqu'à 60% du PIB avant la crise, est en progression très rapide. Cela est étroitement lié au développement du transport maritime de la Chine (§1)[715]. On parlera ensuite du problème de la piraterie qui menace fortement et de plus en plus la flotte chinoise, en pleine voie de développement (§2).

§ 1. La navigation commerciale et le transport maritime

En 2006, les premières flottes marchandes sous pavillon national étaient Grecque, Japonaise, Allemande, Chinoise (47 millions de tonne transportées) et Norvégienne[716]. En 2007, la Chine a dépassé l'Allemagne et est devenue la troisième marine marchande mondiale comme nous le montre le tableau suivant. Cette tendance va probablement durer et le marché du transport maritime sera pendant longtemps caractérisé par la croissance rapide de la flotte marchande chinoise.[717]

Tableau 10

Table 2.6. The 35 countries and territories with the largest controlled fleets (dwt), as at 1 January 2010[a]

Country or territory of ownership [b]	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag[c]	Foreign flag	Total	National flag[c]	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2010
Greece	741	2 409	3 150	58 478 197	127 616 965	186 095 162	69	15.96
Japan	720	3 031	3 751	14 443 324	168 876 356	183 319 680	92	15.73
China	2 024	1 609	3 633	41 026 075	63 426 314	104 452 389	61	8.96
Germany	458	3 169	3 627	16 926 387	86 969 282	103 895 669	84	8.91
Republic of Korea	775	425	1 200	18 865 348	26 017 970	44 883 318	58	3.85
United States	920	945	1 865	21 529 559	19 761 196	41 290 755	48	3.54
Norway	820	1 148	1 968	14 102 299	26 416 491	40 518 790	65	3.48
China, Hong Kong	350	330	680	21 225 179	13 216 692	34 441 871	38	2.95
Denmark	360	580	940	12 937 381	20 261 040	33 198 421	61	2.85
Singapore	598	387	985	17 377 216	15 232 228	32 609 444	47	2.80
China, Taiwan Province of	92	545	637	3 769 436	25 721 242	29 490 678	87	2.53
United Kingdom	357	437	794	8 948 902	17 262 720	26 211 622	66	2.25

Source: Review of maritime Transport 2010, p.41

[715] *China's Ocean Developement report (2011),* Ocean Press, Beijing, 2011, p.524

[716] Chèze (V.), Gouet (B.), Launais (F.), Tranquart(M.), La place de la mer dans la strategie d'accroissement de puissance de la chine, Décembre 2007
http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visit éle 10 septembre 2011, p.5

[717] Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, p. 60

Cette immense flotte assure non seulement le flux des marchandises importées ou exportées par la Chine mais fournit également des services de transport à de nombreuses entreprises dans d'autres Etats. Dans le tableau ci-dessous, on voit que la Chine n'est pas seulement une grande consommatrice du service de transport maritime mais qu'elle en est aussi un grand fournisseur.

Tableau 11

Table 2.4. The 20 top ranked operators of container ships, 1 January 2010 (number of ships and total shipboard capacity deployed, in TEUs)

Ranking	Operator	Country/ territory	Number of vessels	Average vessel size	TEU	Share of world total, TEU	Cumulated share, TEU	Percentage of growth in TEU over 1 Jan. 2009
1	Maersk Line	Denmark	427	4 090	1 746 639	11.7%	11.7%	0.3%
2	MSC	Switzerland	394	3 827	1 507 843	10.1%	21.8%	-0.2%
3	CMA CGM Group	France	289	3 269	944 690	6.3%	28.1%	9.2%
4	Evergreen Line	China, Taiwan Province of	167	3 549	592 732	4.0%	32.0%	-5.9%
5	APL	Singapore	129	4 068	524 710	3.5%	35.6%	11.4%
6	COSCON	Singapore	143	3 468	495 936	3.3%	38.9%	0.9%
7	Hapag-Lloyd Group	Germany	116	4 053	470 171	3.1%	42.0%	-5.3%
8	CSCL	China	120	3 809	457 126	3.1%	45.1%	5.9%
9	Hanjin	Republic of Korea	89	4 495	400 033	2.7%	47.8%	9.4%
10	NYK	Japan	77	4 670	359 608	2.4%	50.2%	0.4%
11	MOL	Japan	90	3 871	348 353	2.3%	52.5%	-10.0%
12	K Line	Japan	89	3 655	325 280	2.2%	54.7%	5.1%
13	Yang Ming	China, Taiwan Province of	80	3 966	317 304	2.1%	56.8%	-0.1%
14	OOCL	China, Hong Kong	63	4 609	290 350	1.9%	58.7%	-20.3%

Source: Review of maritime Transport 2010, p.33

C'est ainsi que cette immense flotte n'arrive pas à assurer le flux des matériaux exportés et importés par la Chine. Les matières premières assemblées en Chine proviennent souvent d'un autre pays et les produits sont exportés aux Etats Unis ou en Europe. Par conséquent, les marchandises à exporter et à importer représentent un énorme volume. La Chine connaît une immense demande pour le service du transport maritime, ses exports conteneurisés étant considérés comme les plus importants du monde. Du côté de l'importation, 239 million de tonnes de pétrole ont été importés en Chine pour l'année 2010, les navires nationaux ne pouvant assurer que 1/5 de l'import. La Chine dépend encore largement des flottes marchandes étrangères pour le transport des matières premières vitales à son économie[718].

[718] *China's Ocean Developement report (2011),* Ocean Press, Beijing, 2011, p.524

A. La construction navale en Chine

a. Une politique favorisant le développement des chantiers navals en Chine

Le gouvernement chinois met fortement l'accent sur le développement de sa flotte marchande. Au niveau administratif, le gouvernement central a pris diverses mesures pour soutenir ses chantiers navals nationaux (exonération de taxes jusqu'en 2010, remboursement partiel des taxes à l'export, augmentation de capital dans le but de réaliser des investissements dans les chantiers navals, mais aussi dans les compagnies de leasing de navires marchands). Par ailleurs une véritable politique industrielle entoure l'industrie navale chinoise : le gouvernement central veille à ce que cette dernière dispose, prioritairement, d'acier fourni par les aciéries locales. Le gouvernement a aussi affiché l'objectif de fournir, au niveau national, 80% des sous-ensembles nécessaires pour les constructions navales[719].

Grace à cette politique qui favorise le développement du transport maritime, en dépit de la crise financière, le marché chinois, est peu affecté. Quand les financements traditionnels du transport maritime, en provenance de l'Allemagne et la Grande-Bretagne, sont obligés de restreindre leurs investissements suite à la crise, les banques chinoises ont saisi l'occasion pour les remplacer et continuer à financer les armateurs étrangers. Dans le cas où un armateur étranger qui n'a plus de moyen de payer, annule sa commande pour un nouveau navire, le chantier chinois finit toutefois la construction du bâtiment pour le revendre, à un prix plus bas, à une compagnie nationale[720].

En 2005, la Chine apparaissait en troisième position dans la construction navale derrière la Corée du sud et le Japon. A titre indicatif, en 1980, l'UE détenait 28,8% du marché de la construction navale contre seulement 8,9 % en 2006. Le Japon est passé de 46,5% à 35% alors que la part de marché de la Chine passait de 0,8% en 1985 à 13,8% en 2006. En 2007, on compte environ 3 000 chantiers navals, dont 600 peuvent construire des bâtiments pour la navigation en haute mer[721]. C'est donc officiellement que la Chine a dépassé le Japon en

---

[719] Chèze (V.), Gouet (B.), Launais (F.), Tranquart(M.), La place de la mer dans la strategie d'accroissement de puissance de la chine, Décembre 2007 http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visit éle 10 septembre 2011, p.6

[720] Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, p.60, http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708, visit éle 10 septembre 2011

[721] Chèze (V.), Gouet (B.), Launais (F.), Tranquart(M.), La place de la mer dans la strategie d'accroissement de puissance de la chine, Décembre 2007 http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visit éle 10 septembre 2011,p.5

matière de construction de navires marchands[722].

En même temps, le gouvernement insiste lourdement sur la qualité des navires. Selon l'art. 94 (3) de la Convention de Montego Bay, *« Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité »*. L'inspection initiale est obligatoire pour les nouveaux navires afin d'assurer que les standards sont bien satisfaits. Le navire qui prend la mer, sans passer par l'inspection initiale, sera confisqué et le propriétaire se verra dans l'obligation de payer une amende[723]. L'autorité compétente fait des inspections régulières et aléatoires. Elle peut confisquer les navires sans les papiers requis. Elle est aussi chargée de surveiller la navigabilité des navires. Un navire, qui ne répond plus aux conditions de navigabilité, sera retiré de la flotte. Si l'autorité trouve un tel navire en service, le navire sera démantelé et le propriétaire sera tenu de payer une amende maximale de 50, 000 Yuan. (US$ 6,000)[724].

b. Le respect des normes internationales pendant la construction des navires

La Chine fait particulièrement attention au respect des normes internationales dans l'industrie de la construction navale. Par exemple, l'usage de l'amiante est interdit dans la construction des navires, ce qui est conforme à la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée le 15 mai 2009[725].

Quand les modifications à la Convention MARPOL 73/78 sur l'élimination graduelle des pétroliers à simple coque sont entrées en vigueur le 5 avril 2005, le ministère du transport a déclaré que le gouvernement chinois allait respecter cet amendement et il a envoyé une notification aux plus grandes compagnies de transport maritime basées en Chine[726] :

- *China Ocean Shipping(Group) Company*
- *China Shipping Company, zhongguo waiyun* (*China International Shipping Company,* traduit par l'auteur)
- *Changjiang hangyun* (la plus grande compagnie du transport fluvial)
- *China Shipowners' Association et China Classification Society.*

---

[722] Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, p.xiii, http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708, visit éle 10 septembre 2011

[723] L'Art. 32, The Regulations of the PRC on the Inspection of Fishing Vessels.

[724] L'Art. 4, *Ibid.*

[725] http://rdrc.xcu.edu.cn/zl/zhangxinguangjiaoshou/2012/0509/712.html, visit éle 10 septembre 2012

[726] http://www.moc.gov.cn/zhengwu/zhengwu/t20050405_12688.htm, visit é le 25 avril 2011 ; voir aussi FU (K.C.), LIU (X.M.), «Les questions de la pollution maritime en provenance des navires dans le détroit de Taiwan », *China Oceans Law Review,* vol. 1, 2006, p. 152

A partir du 1er janvier 2010, les pétroliers à simple coque, étrangers ou chinois, engagés dans la navigation internationale, ne peuvent plus entrer dans les ports chinois. Les pétroliers construits après 2010 doivent se conformer aux critères pour les pétroliers à double coque[727].

B. Le démantèlement des navires en Chine

En ce qui concerne le démantèlement des navires, la Chine a remplacé l'Inde sur la scène internationale en prenant la plus grande part du marché (34.5%). Elle a démantelé 71% de cargos et 50% de navires de conteneurs[728].

a. L'incohérence entre la loi interne de la République populaire de Chine et la Convention de Hongkong

La Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée le 15 mai 2009, à Hong Kong. Le choix de Hong Kong comme lieu de la conférence, montre que la Chine joue un rôle essentiel dans le marché du démantèlement des navires. Elle est non seulement un grand fournisseur de services, mais également un grand consommateur, en raison de la taille immense de sa flotte à démanteler[729].

En Chine, le démantèlement des navires est régi par le *Green ship Recycling General Regulation*, publié en 2005[730]. Les mesures prévues par ce règlement sont aussi et même plus « écologiquement rationnels », à certains points de vue, que les normes de la Convention de Hong Kong. Le règlement de 2005 interdit la pratique de l'échouage dans le démantèlement, tandis que cette pratique est toujours admissible, selon la Convention. Cependant, la Convention encourage les Etats parties à adopter des mesures plus sûres et plus écologiquement rationnelles pour le démantèlement ses navires. Sur ce point, la loi interne de la Chine n'est pas incohérente avec la Convention.

L'adoption du règlement de 2005 a été influencée par la Convention de Bâle du 22 mars 1989. En réalité, dans le règlement, il existe très peu de dispositions sur les matières

---

727 http://guba.eastmoney.com/look,600150,1008707090.html, visité le 25 avril 2011, http://finance.qq.com/a/20091218/003794.htm, visité le 25 avril 2011

728 Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, pp. 51-53

729 http://rdrc.xcu.edu.cn/zl/zhangxinguangjiaoshou/2012/0509/712.html, visité le 10 septembre 2012

730 http://www.cimaa.com.cn/?thread-508-1.html, visité le 10 septembre 2012

potentiellement dangereuses. L'usage de la plupart des matières potentiellement dangereuses prescrites par la Convention de Hong Kong est également contrôlé ou interdit par le règlement de 2005. Mais certaines substances dangereuses prévues dans l'Annexe I de la Convention, sont encore employées dans l'industrie.

L'article 17 de la Convention de Hong Kong prévoit que la convention entrera en vigueur vingt-quatre mois après que quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au moins 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, et dont le volume annuel maximal de recyclage de navires au cours des dix dernières années représente au total au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits Etats auront ratifié la convention[731]. A ce jour, la convention n'est pas encore entrée en vigueur et la Chine ne l'a pas encore ratifiée.

b. La position de la Chine à l'égard de la contradiction potentielle entre la Convention de Hong Kong et la Convention de Bâle

Lors de la dixième réunion de la Conférence des Parties (CdP10), à la Convention de Bâle, tenue du 17 au 21 octobre 2011, le débat s'est centré sur la question de savoir si la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires de 2009 prévoit un niveau de contrôle équivalent à celui établi par la Convention de Bâle. La Chine a estimé que cette dernière n'a pas permis de mettre un terme aux pratiques de démantèlement des navires nuisibles pour l'environnement et a affirmé que la Convention de Hong Kong prévoit un niveau d'application et de contrôle au moins équivalent à celui de Bâle[732].

C. Le développement des installations portuaires

Pour pouvoir soutenir son commerce avec le reste du monde la Chine doit améliorer les infrastructures et les services de ses ports. Selon l'Institut Français de la Mer, le trafic des ports de commerce chinois a dépassé les 2 milliards de tonnes de transit en 2003[733]. En 2009,

---

[731] Le texte français disponible sur http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl0008.pdf, visité le 10 septembre 2012

[732] http://www.iisd.ca/vol20/enb2037f.html, visité le 10 septembre 2011,

[733] Chèze (V.), Gouet (B.), Launais (F.), Tranquart(M.), La place de la mer dans la strategie d'accroissement de puissance de la chine, Décembre 2007
http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visité le 10 septembre 2011, p.5

le trafic conteneurisé à lui seul comptait plus de 100 millions d'EVP[734]. Parmi les dix plus grands ports de conteneurs au monde, on compte six ports chinois[735]. Au départ sous responsabilité du Ministère de l'Intérieur, il y a eu un mouvement de décentralisation de cette responsabilité vers les provinces ou les cités : des régions portuaires ont donc été créées. Par exemple, les installations portuaires du fleuve Yangzi, de la baie de Hang Zhou (entre Shanghai et Ningbo) génèrent un trafic de 500 millions de tonnes. Ces ports sont vitaux : non seulement ils sont le point de départ nécessaire aux exportations vers le reste du monde, mais aussi le point d'arrivée des matières premières qui seront par la suite transportées vers d'autres régions de cet immense pays par voie fluviale ou ferroviaire[736].

Tableau 12

Table 7.4. World's 10 busiest ports

World ranking				Port name	Country	Trade region	Total TEU in 2009
2009	2008	2007	2006				
1	1	1	1	Singapore	Singapore	South–East Asia	25 866 400
2	2	2	3	Shanghai	China	East Asia	25 002 000
3	3	3	2	Hong Kong	Hong Kong, China	East Asia	20 983 000
4	4	4	4	Shenzhen	China	East Asia	18 250 100
5	5	5	5	Busan	Republic of Korea	East Asia	11 954 861
6	8	12	15	Guangzhou	China	East Asia	11 190 000
7	6	7	8	Dubai	United Arab Emirates	West Asia	11 124 082
8	7	11	13	Ningbo	China	East Asia	10 502 800
9	10	10	11	Qingdao	China	East Asia	10 260 000
10	9	6	7	Rotterdam	Netherlands	Europe	9 743 290

Source: : UNCTAD secretariat, based on data from *Containerisation Online*, accessed May 2010.

Source: Review of maritime Transport 2010, p. 98

[734] Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, p.94, http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708, visit éle 10 septembre 2011

[735] Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, p.97, http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708, visit éle 10 septembre 2011

[736] Chèze (V.), Gouet (B.), Launais (F.), Tranquart(M.), La place de la mer dans la strategie d'accroissement de puissance de la chine, Décembre 2007 http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visit éle 10 septembre 2011, p.6

§ 2. Le combat contre la piraterie

La piraterie existait déjà dans l'antiquité et a connut plusieurs périodes fastes : à la fin du Ier siècle av. J.-C. en Méditerranée, au XVIIIe siècle dans les Antilles et l'Océan Indien[737]. La pratique de la piraterie maritime était légitime dans les premiers temps de l'époque moderne en Europe. En attaquant les flottes marchandes et la marine d'Etats ennemis, les pirates affaiblissaient les adversaires de leur souverain et lui rapportaient de l'or, de la porcelaine, des épices orientales et bien d'autres marchandises de luxe. Certains d'entre eux ont connu un grand succès, dont les plus chanceux ont été anoblis[738].

La piraterie a été pratiquée depuis des siècles sur les côtes chinoises. En Chine, cette pratique est devenue étroitement liée au commerce maritime à partir de la dynastie des Song (960-1234) et a connu son développement le plus rapide pendant la dynastie des Ming (1368-1644). Sous les Song, le commerce avec les pays étrangers était strictement réservé aux navires du gouvernement confisquant de ce fait le droit aux marchands privés de sortir en mer. Par conséquent, les marchands sont devenus des contrebandiers et se sont donc tournés vers les pirates pour assurer leur protection. Pendant la dynastie des Ming et des Qing, à cause de l'interdiction de l'accès à la mer, la population côtière, dépendant du commerce maritime, devenait extrêmement pauvre et était obligée de tenter sa chance en mer. Les pirates étaient perçus par les souverains comme des rebelles et comme une grande menace pour le régime. Naturellement, la pratique de la piraterie a toujours fait l'objet d'une répression sévère[739].

Les activités de piraterie sur les côtes chinoises ont atteint leur paroxysme avec le développement des flottes puissantes des pirates japonais (les fameux *wokou* en chinois) vers 1550. Ce développement rapide est le résultat de l'intensification de la guerre civile entre les daimyos au Japon, et le fait que la Chine avait résilié les privilèges commerciaux accordés jusqu'alors aux Japonais[740]. Ces derniers, pour assurer leurs profits, ont eu recours à la force. On a aussi remarqué qu'en dépit du fait que le mot chinois désigne les « pirates japonais », au cours du XVIe siècle, de plus en plus de membres des *wokou* étaient d'origine chinoise. Les *wokou* regroupaient les pirates japonais, les pirates locaux et les marchands mécontents du régime ; par conséquent, ils étaient capables de pénétrer profondément dans les terres et de ravager des villages entiers. En 1559, troublé par ces nuisances constantes, le gouvernement

[737] http://flashinformatique.epfl.ch/IMG/pdf_3-10-page8.pdf, visit éle 9 septembre,2009
[738] JE Thomson, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns : State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton University Press, Princeton,1994, pp.107-108
[3] ZHENG (G.N.), *l'Histoire des pirates chinois,* Huadong Ligong Daxue Chubanshe, 1998, pp. 357-360
[740] *Ibid*., pp.178-181

chinois lança une grande campagne pour tenter éradiquer ce fléau[741], mais les *wokou* ne furent éliminés qu'après 1565[742].

Malgré tous les dommages qu'ils ont causés, les pirates chinois ont réussi à garder une image acceptable dans l'histoire de la Chine. Premièrement, la pratique de la piraterie sur les côtes chinoises était étroitement liée au commerce maritime. A l'époque où le commerce privé avec le reste du monde était absolument interdit, les populations des région côtière dépendaient des pirates pour vendre leurs produits artisanaux et les marchés intérieurs des pays voisins dépendaient de ces hors-la-loi pour se procurer des produits chinois à des prix plus abordables[743]. Deuxièmement, le paroxysme des activités des pirates chinois a coïncidé avec la période des grandes découvertes géographiques de l'histoire occidentale[744]. Pendant cette période, les pirates chinois ont réussi à établir deux routes de navigation, l'une vers le Japon et la Corée et l'autre vers l'Asie du sud-est[745]. En même temps, ils exploitaient les îles, souvent négligées par le gouvernement central, pour y établir des points d'appui sur leurs routes comme par exemple, Taiwan[746]. Finalement, les pirates chinois attaquaient aussi les navires des puissances coloniales occidentales. En dépit du fait que leurs actes étaient plus ou moins liés à leurs propres intérêts, ces pirates sont considérés comme des héros nationaux et jouissent d'une grande popularité[747].

En dépit du fait qu'elle a eu certains effets positifs dans le contexte historique, de nos jours, la pratique de la piraterie est devenue un crime international et fait aujourd'hui l'objet de sanctions sévères dans la plupart des Etats. Au niveau international, le Traité de Paris datant de 1856, a mis fin à la course des navires corsaires[748]. Néanmoins, il faut alors attendre 1958, date à laquelle la Convention de Genève a codifié les règles coutumières existantes sur la piraterie. La piraterie, généralement considérée comme étant *hostis humanis generis,* fait l'objet de compétence juridictionnelle universelle et peut être sanctionnée partout dans le monde.

En étudiant les statistiques de l'OMI, on observe une croissance brutale du nombre d'incidents de piraterie à partir de1994. Le point culminant des activités de piraterie a eu lieu

741 http://baike.baidu.com/view/10438.htm, visit éle 15 septembre 2009
742 http://xs.cnnb.com.cn/system/2012/10/09/010408107.shtml, visit éle 15 septembre 2009
743 ZHENG (G.N.), *l'Histoire des pirates chinois, op.cit.,* p. 362, p.404
744 *Ibid*., p.400
745 *Ibid*.
746 *Ibid*., pp.380-391
747 De 1624 à 1639, Zheng Zhilong, l'un des pirates les plus puissants en dynastie de Ming, a réussi à chasser les coloniaux hollandais de la côte sud-est; en 1809, 30 ans avant la guerre d'opium, Zheng Yisao, femme chef d'une flotte de 300 navires, a battu la marine anglaise) l'embouchure du fleuve de perle. *Ibid*., pp. 370-376
748 http://choisel.info/html/histoire/texte_traite_paris.html, visit éle 20 septembre

en 2000[749]. Cette année là, 471 incidents ont été rapportés, parmi lesquels 105 cas impliquant l'utilisation de la force par les pirates[750]. Malgré la baisse du nombre d'incidents pendant trois années consécutives à partir de 2004, on a assisté à une nouvelle croissance à partir de 2007, en particulier avec le développement éclair de la piraterie sur la côte est de l'Afrique.

Selon la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer ; la piraterie est définie comme étant :

« a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat; b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate; c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Néanmoins, cette définition n'est pas parfaite. D'abord, la convention a restreint la piraterie aux actes à des fins privées, par conséquent, tous les actes terroristes, ayant un objectif politique, sont exclus. Deuxièmement, selon l'article 101 de la convention, la piraterie est un acte commis par l'équipage ou des passagers, d'un navire ou d'un aéronef, contre un autre navire ou aéronef. Donc, il faut deux navires ou aéronefs pour satisfaire cette condition. Naturellement, la rébellion des membres de l'équipage n'est pas considérée comme étant un acte de piraterie. Finalement, pour être qualifiés de crimes *juris gentium*, les actes illicites doivent avoir lieu en haute mer. Les mêmes actes, perpétrés dans les eaux territoriales, ne sont pas régis par la convention.

Une autre définition est fournie par le Bureau Maritime International pour qui la piraterie serait :

« [...] l'acte de monter à bord d'un navire quelconque avec l'intention de commettre un vol ou un autre crime, avec la capacité d'utiliser la force dans le cadre de la perpétration de

[749] Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ.133, 19 March, 2009, p.19, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25550/133.pdf

[750] Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, International Maritime Organization, MSC/Circ.991, 31 March, 2001, p. 19, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D1919/991-col.pdf

l'acte. »

Cette définition est plus compréhensive que celle de la convention de Montego Bay mais peut-être trop générale.

A. Les efforts au niveau interne pour lutter contre la piraterie

a.les efforts de Beijing

La Chine fait face à trois mers demi-fermées. Elle possède des côtes qui mesurent en tout une longueur de 18 000km. Historiquement, ces côtes, avec de nombreuses îles côtières difficiles à surveiller et sécuriser, formaient des abris naturels pour les pirates. Les activités de piraterie dans les eaux intérieures et la mer territoriale sont exclusivement régies par les lois internes de l'Etat côtier. Ces dernières sont souvent différentes des dispositifs prévus dans les instruments internationaux. Cette partie de nos travaux a pour objectif d'analyser la législation interne de la Chine et de la comparer aux dispositions prévues par les conventions internationales auxquelles elle adhère. On s'intéressera aussi aux difficultés existantes dans la mise en œuvre de ces lois et aux solutions possibles.

La plupart des règles concernant la piraterie se trouvent dans le code pénal de la République populaire de Chine. En étudiant les dispositifs liés à la piraterie, on observe que le terme «piraterie» en tant que tel n'existe pas. Néanmoins, les actes de piraterie sont punissables parce qu'ils sont souvent sanctionnés sous le nom de crimes contre la sécurité publique[751]. Dans la pratique judiciaire, les pirates sont souvent accusés de meurtre, de viol ou de pillage. Le code pénal aussi indique que : «*[…] pour les crimes, qui sont définis par les conventions internationales auxquelles la République populaire de Chine est partie et qui se trouvent sous juridiction de la République dans le cadre de ses obligations conventionnelles, cette loi va s'appliquer.* »[752]

Cet article établit un genre de juridiction universelle pour la Chine sur certains crimes internationaux, y compris le crime de la piraterie. Bien que le terme de «piraterie» ne se

[751] Sous le Chapitre des crimes contre la sécurité publique, Art. 116, le sabotage des navires ; Art.117, le sabotage de la voie de navigation, *le code pénal de la République populaire de la Chine*, adopté le 1er juillet 1979, modifié le 14 mars 1997, texte disponible sur http://news.xinhuanet.com/legal/2003-01/21/content_5679505.htm, visité le 27 septembre 2009

[752] Art.9, *le code pénal de la République populaire de la Chine*, traduction par l'auteur

trouve nulle part dans les lois chinoises, le terme «pillage en mer » est utilisé pour le remplacer dans le sens du droit international[753]. En dépit du fait que cela n'empêche pas que le gouvernement chinois punisse les actes de piraterie dans ses eaux, la Chine a intérêt à intégrer le terme dans son système judiciaire dès lors que, de plus en plus d'accent a été mis sur le combat contre la piraterie au niveau global. La législation interne est l'une des premières étapes pour lutter contre ce problème épineux.

En ce qui concerne les règlements administratifs, *Quelques opinions sur la sécurité de la navigation et la pêche dans la mer de Chine orientale* et *Le Règlement sur la gestion des navire pour la sécurité publique de la frontière* contiennent les règles à suivre afin de surveiller et prévenir les incidents de piraterie[754].

Quant à la mise en œuvre des lois, le résultat n'est pas tout à fait satisfaisant. Il y a deux agences gouvernementales qui peuvent s'occuper des incidents de piraterie. D'abord, comme la piraterie est un crime punissable en Chine, ces actes sont naturellement sous juridiction du Ministère de la Sécurité (qui se charge de la police en Chine). Plus précisément, c'est le Bureau de la Sécurité Maritime, sous la direction du MSP, qui s'occupe des crimes liés aux activités maritimes. Ses responsabilités principales sont de maintenir l'ordre en mer, d'assurer les usages licites des espaces maritimes, ainsi que de prévenir la piraterie, la contrebande et d'autres crimes ayant lieu en mer[755]. Les régions côtières sont équipées d'environs 50 navires de patrouille et de 2 000 personnes qui constituent la force de police maritime[756]. L'autre agence qui pourrait en être responsable est le Bureau Etatique des Affaires d'Administration des Mers. Le BEM s'occupe surtout de la surveillance des affaires maritimes. En fait, il joue un plus grand rôle dans le domaine environnemental, ce qu'on va mentionner dans les parties suivantes. Le BEM a établi également une Brigade de Surveillance de la Mer, qui se charge d'assurer son bon usage[757]. Différent du Bureau de la Sécurité Maritime, le BEM n'a pas de pouvoir pour renvoyer les suspects devant un juge.

Malgré tous ces efforts, il est généralement reconnu que les ressources existantes ne sont pas suffisantes pour combattre la piraterie, la contrebande et d'autres crimes en mer. Les

[753] «Opinions on Strengthening the Safety of Navigation and Fishery in the East China Sea », le 27 mai 1993, issue de la Ministère des Affaires Etrangères, la Ministère de la Sécurité Publique, la Douane et l'Etat-major général, texte disponible sur http://www.czdsb.gov.cn/list_show.asp?id=33, visit éle 27 septembre 2009;

[754] «Opinions on Strengthening the Safety of Navigation and Fishery in the East China Sea »le 27 mai 1993, issue de la Ministère des Affaires Etrangères, la Ministère de la Sécurité Publique, la Douane et l'Etat-major général, texte disponible sur http://www.czdsb.gov.cn/list_show.asp?id=33, visit éle 27 septembre 2009; Le Règlement sur la gestion des navire pour la sécurit épublique de la frontière, le 15 février, 2000, issue de la Ministère de la Sécurité Publique, texte disponible sur http://www.mps.gov.cn/n16/n1282/n3493/n3823/n443822/457154.html, visit éle 27 septembre 2009

[755] ZOU (K.Y.), «Quelling sea piracy in East Asia: China's domestic endeavour and regional co-operation », *Journal of International Maritime Law*, 2004, vol. 10, issu 4, p. 335

[756] Lu Shouben, *The Marine Legal System*, Guaming Daily Publishing House, Beijing, 1992, pp.234-235, voir aussi http://baike.baidu.com/view/2395328.htm, visit éle 1er octobre 2009

[757] http://www.soa.gov.cn/hyjww/jggk/jsdw/2007/03/09/1173404107659881.htm, visit éle 1er octobre 2009

activités de piraterie sont souvent liées à la contrebande en Chine. Selon certaines sources, il est avancé que les contrebandiers sévissant en mer de Chine, peuvent tirer un profit énorme du commerce du pétrole, activité qui a engendré plusieurs incidents dans la mer de Chine du sud[758]. Par conséquent, dans le contexte chinois, la lutte contre la contrebande peut avoir un effet important sur le combat contre la piraterie. Néanmoins, cela n'est pas une tâche facile. Parfois, même certains officiers gouvernementaux ont été corrompus et ont été mêlés dans des affaires de contrebande[759]. Après l'affaire du Petro Ranger, le gouvernement a finalement décidé de lancer une grande campagne à partir du juin 1998[760].

A partir de ce moment, la police chinoise a réussi à faire comparaitre les suspects de plusieurs incidents meurtriers devant le juge chinois. Les tribunaux chinois, à leur tour, ont prononcé des sanctions assez sévères, allant de l'emprisonnement de longue durée à la peine capitale[761]. En revanche, les sanctions dans certains cas ne sont pas assez sévères pour

---

[758] Selon une étude, les contrebandiers peuvent tirer un profit de 300 à 800 yuan par tonne dans la contrebande du pétrole, http://www.ce.cn/cysc/ny/shiyou/200705/30/t20070530_11538841.shtml, visité le 1er octobre 2009

[759] Dans l'affaire de Zhanjiang en 1999, l'affaire contrebandière la plus choquante en histoire de la République populaire, même le chef de la Douane de la ville de Zhanjiang et le commissaire de la branche frontière de la police ont été corrompus et engagés dans les activités contrebandiers.
http://news.sohu.com/20080607/n257340714.shtml, visité le 1er octobre 2009

[760] L'affaire Petro Ranger : en 1998, le pétrolier Petro Ranger, a été attaqué par des pirates peu après son départ de Singapour. Le navire est tombé entre les mains des pirates et dirigé vers l'île de Hainan. Le pétrolier a été arrêté et identifié par la police alors que les personnes à bord étaient en train de décharger le cargaison sur un autre navire. Selon les autorités chinoises, le pétrolier a été évidemment un navire contrebandier. Tout le pétrole et diesel à bord ont été confisqués conformément à la loi chinoise. Mais le gouvernement a expulsé les suspects indonésiens sans les juger à cause de l'insuffisance de preuve. Cette décision était violemment critiqué par BMI en raison du fait que la décision prise pourrait encourager la piraterie dans le région. La Chine a subi énormément de pression de la communauté internationale après l'incident. http://www.solomonchen.name/download/04-7/1997-1999.doc, visité le 1er octobre 2009

[761] Il y a ensemble cinq affaires importante qui méritent une brève présentation :
L'affaire de Tenyu : le Tenyu, un navire battant pavillon du Panama, a été attaqué et enlevé le 27septembre 1998 et tous les 16 membres d'équipage sont disparus. Le navire est réapparu à Zhangjiagang(un port en province de Jiangsu) en décembre sous un autre nom. Après des enquêtes, le gouvernement chinois a pu confirmer qu'il s'agissait du navire Tenyu et soumi l'affaire à la cour chinoise. La cour a décidé à rendre le navire à son propriétaire. En ce qui concerne les personnes à bord, ils ont été libérés parce que la cour trouvait qu'ils étaient pas les pirates. Cette affaire est la première affaire où un organe judiciaire est intervenu et a ordonné qu'un navire se trouvant dans les eaux chinoises soit rendu à son propre pays.
L'affaire de Cheung Son : le Cheung Son, qui appartenait à une société hongkongaise, est disparu le 12 novembre en mer de Chine du sud. Plusieurs jours après, les corps des membres d'équipage ont été trouvés près de la côte du province de Ganton. La police du département de Canton a mené des enquêtes et réussi à arrêter tous les suspects le 8 août 1999, y compris un indonésien et 37 chinois. Ils ont tué tous les 23 membres d'équipage et vendu le navire pour 350,000 dollars. C'est l'incident le plus meurtrier qui a eu lieu dans les eaux sous juridiction chinoise. En janvier 2000, les 13 coupables ont été condamnés à mort et les autres ont aussi reçu des sanctions sévères. http://news.21cn.com/domestic/gedi/2002-06-24/702987.html, visité le 3 octobre 2009
L'affaire de Marine Fortuner : Le Marine Fortuner battant pavillon du Panama et appartenant à une compangnie Taiwanaise, a été enlevé en mer d'Adaman pendant son voyage de Chine en Inde le 17 mars 1999. En juin 1999, les autorités chinoises au Port de Fangchen dans le golfe de Tonkin, ont retrouvé le navire sous le nom de Nuevo Tierra. Tous les 14 suspects Birmans ont été arrêtés et le navire a été rendu à son propriétaire le 4 août 1999. En février 2000, le jugement a été prononcé : la peine capitale pour le coupable principal et l'emprisonnement de long terme pour les autres. Il noter que des dispositifs des traités internationaux ont été invoqués dans le jugement. http://www.gmw.cn/01gmrb/1999-08/05/GB/gm%5E18139%5E8%5EGM8-0507.htm, visité le 3 octobre 2009
L'affaire de Siam Xanxai : le pétrolier, battant pavillon du Thaïlande, a été attaqué par 10 indonésiens après son départ de Singapore en Thaïlande le 9 juin 1999. Les pirates ont laissé 16 membres d'équipage à la dérive et gardé un comme l'otage. Les officiers chinois ont intercepté le pétrolier près de Shantou, un port au province de Canton le 1 èjuin. Les 10 suspects ont été arrêtés et condamnés à entre 15 et 2 à ans de prison. Le navire, avec sa cargaison de 2,200 tonnes de diesel à bord, a été rendu à son propriétaire. Cette décision a été applaudie par le Bureau maritime international ainsi que le propriétaire de navire.
L'affaire de Global Mars : le Global Mars, battant pavillon du Panama, a été enlevé par un groupe de pirates, y compris 11

décourager la pratique de piraterie. En 2003, le Capitaine Pottengal Mukundan, directeur du Bureau Maritime International a applaudi aux efforts déployés par le gouvernement chinois : *«Early this year, Chinese authorities prosecuted pirates who had hijacked the tanker Siam Xanxai. The Chinese courts sentenced the pirates to between 10 and 15 years in prison.... Chinese authorities should be congratulated for having taken these difficult cases through to prosecution. It is this kind of response which will deter future pirates from this trade.* »

Par contre, dans la même année, une juridiction indonésienne a condamné un groupe de pirates à seulement deux ou trois ans d'emprisonnement[762]. L'efficacité de ces mesures a été prouvée car il n'y a pas eu d'incident de piraterie dans les eaux chinoises depuis 1999[763].

b. Le conflit de compétence dans le détroit de Taiwan

A cause du statut unique du détroit de Taiwan, les incidents qui y surviennent ne sont pas régis par le même régime que dans les eaux sous juridiction exclusive de la Chine continentale. On va aborder cette problématique avec une affaire survenue dans les années 90, période où on assiste au développement le plus rapide des activités de contrebande sur la côte chinoise. Le navire Roi Aigle, battant pavillon du Panama, chargé de cigarettes, était l'un des navires engagés dans la contrebande dans le détroit de Taiwan. Il a été découvert alors qu'il déchargeait sa cargaison sur un autre navire. Il a été poursuivi par la brigade anti-contrebande de la Douane de Xiamen. Incapables de se soustraire à la poursuite, les contrebandiers ont demandé secours à la marine taïwanaise en prétendant qu'ils étaient attaqués par des pirates. La poursuite des officiers de la Douane de Xiamen a été interrompue par l'intervention de la marine taïwanaise. Cette dernière a pris le contrôle du navire et l'a ramené à Taiwan. A ce moment là, il y avait encore six officiers de Chine continentale à bord du Roi Aigle. Immédiatement après l'incident, la Douane chinoise a demandé le retour de ses officiers, des suspects et du navire avec sa cargaison. Après avoir mené l'enquête, le procureur taïwanais a confirmé le fait que le Roi Aigle était bien un navire contrebandier et que les officiers de Chine continentale avaient exercé leur pouvoir de police légitime. Néanmoins, le

philippins et 9 birmans, peu après son départ de la Malaisie en février 2000. Les pirates ont laissé les membres d'équipage à la dérive dans un petit bateau de pêche. Le navire est arrivé en Chine sous un autre nom. La police chinoise a pris des mesures. LE navire a été arraisonné et puis rendu à son propriétaire japonais. Mais le jugement de l'affaire n'est disponnible nul part. Legal Daily, le 23 septembre 2000, http://www.legaldaily.com.cn/gb/content/2000-09/23/content_5644.htm, visité le 16 novembre 2009

[762] Pirate Attacks Have Tripled in a Decade, IMB report finds, http://www.iccwbo.org/policy/ip/icccbig/index.html, visité le 3 octobre 2009

[763] XU (K.), «Piracy and Geopolitics in South-east Asia », dans Fu (K.C.) et Shui (B.H.), *China and the South China Problem*, Wenjingtang, Taipei, 2007, p. 217

gouvernement taïwanais n'était pas d'accord pour relâcher les officiers. Finalement, la cargaison a été confisquée mais les suspects et le navire ont été libérés. Cette décision prise par l'autorité taïwanaise a provoqué un fort mécontentement en Chine continentale. Selon le porte-parole de la Douane chinoise : *«[…] l'acte du gouvernement taïwanais constitue en réalité une tolérance et une protection pour les activités de contrebande dans le détroit....Malgré toutes ses promesses de coopération pour combattre les crimes dans le détroit, son comportement soulève des doutes de sa sincérité.*» Le cas du Roi Aigle n'est pas à proprement parler un incident de piraterie, mais relève de la question du conflit de compétence dans le détroit. L'absence de mécanisme effectif de coopération pour combattre les crimes est à l'origine de ce problème.

Depuis 1987, les criminels des deux côtés ont profité de ce manque de coordination entre les organes judiciaires à travers le détroit pour éviter tous genres de sanction. Dès qu'un suspect est recherché par la police d'un côté, il s'enfuit de l'autre. Pour régler le problème, en septembre 1990, les associations de la Croix rouge de deux côtés, autorisées par leur gouvernement respectif, ont abouti à un accord sur le renvoi des clandestins et des prévenus vers l'autre côté(l'accord de Jinmen). Jusqu'en janvier 2009, dans le cadre de cet accord, 38 936 personnes ont été renvoyées d'un côté et de l'autre par intermédiaire des associations de la Croix Rouge. Néanmoins, l'effet de l'accord de Jinmen reste très restreint car sa portée est limitée au renvoi des personnes. En plus, en raison du fait que le fonctionnement de l'arrangement est complètement basé sur des organisations non-gouvernementales, les organes judiciaires ne prennent pas de contact direct l'un avec l'autre, rendant difficile la coordination des forces de police. Mais il est resté longtemps le seul arrangement en fonctionnement.

Avec l'amélioration des relations entre Beijing et Taipei, un régime plus compréhensif de coopération est devenu envisageable. L'Association pour la relation à travers le détroit de Taiwan du côté de la RPC et de la Fondation de l'Echange de Taiwan, autorisées par les organes judiciaires respectifs, ont signé l'Accord sur la lutte conjointe contre les crimes ainsi qu'une entre-aide judiciaire à travers le détroit de Taiwan le 26 avril 2009 à Nanjing[764].

Selon cet arrangement, les deux côtés se sont mis en accord pour coopérer dans la procédure civile et pénale, y compris pour l'échange de documents ou le soutien dans les enquêtes, pour une reconnaissance mutuelle du jugement civil de la cour de l'autre côté mais

[764] Texte disponible sur http://baike.baidu.com/view/2401087.htm, visit éle 9 octobre 2009

aussi pour l'exécution de celui-ci et enfin pour le renvoi des personnes[765]. En ce qui concerne les crimes qui font l'objet de la lutte conjointe, l'accord inclut surtout les crimes graves contre la sécurité publique et l'ordre économique. Ce qui nous intéresse c'est l'art.4(4), qui indique que le détournement de navire ou d'avion ainsi que les activités terroristes sont inclus dans les crimes régis par l'accord. Ici, on observe que l'accent est mis sur l'importance de la coopération pour combattre la piraterie et d'autres crimes maritimes dans les cas où la question de compétence est levée. Quant au renvoi des personnes, les conditions restent toujours strictes : la demande de renvoi des personnes d'un côté peut être refusée par l'autre si :

- les personnes recherchées par le demandeur sont déjà poursuivies pénalement par le côté à qui la demande est adressée
- ou si ce dernier a un intérêt important dans l'affaire concernée
- de plus, le demandeur ne peut pas engager des enquêtes contre la personne renvoyée pour des raisons autres que celles incluses dans la demande de renvoi[766].

La signature de cet arrangement marque une grande étape vers un régime intégral et effectif de coopération. Cet accord a une portée beaucoup plus grande que l'accord de Jinmen et il établit un lien direct entre les organes judiciaires[767]. Théoriquement, comme l'accord de Jinmen, ce n'est pas un document officiel à cause de la nature des deux associations qui l'ont signé. Mais comme les organes judiciaires respectifs ont donné leur autorisation, ils sont tenus de respecter l'accord. Par exemple, la Cour Suprême de la République populaire de Chine a promulgué «l'Avis supplémentaire sur la reconnaissance par les cours populaires des jugements civils des tribunaux taïwanais» le 14 mai 2009[768]. Il y a également des problèmes à propos de cet accord. Premièrement, les dispositions sont abstraites et générales, elles nécessiteront la mise en place d'accords plus précis. Deuxièmement, en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des jugements, elle est toujours limitée aux jugements civils.

B. Les efforts de la Chine pour combattre la piraterie au niveau régional

[765] L'art. 1 de l'accord
[766] L'art. 6 de l'accord
[767] L'art. 2 de l'accord
[768] Texte disponible sur http://news.xinhuanet.com/newscenter/2009-05/14/content_11374607.htm, visité le 9 octobre 2009

Le document le plus ancien sur la piraterie en mer de Chine du sud date de la dynastie des Han[769]. On y trouve les premières mentions de pirates dans le détroit de Malacca dans le *Faxian chuan* (l'autobiographie de Faxian)[770]. Lors des fameux sept voyages de Zhenghe (1405-1433), sa flotte, pourtant puissante, a fait l'objet de convoitise de la part des redoutables pirates en mer de Chine du sud[771]. Néanmoins, Zhenghe, avec l'aide de ses marins, a réussi à éliminer les pirates les plus puissants de la région et restauré la paix en mer de Chine du sud. En XIX ème siècle, à la suite à l'envahissement des puissances coloniales, les Malais se sont privés de leurs ressources et le commerce local déjà existant fut détruit[772]. Pour survivre, beaucoup de Malais sont devenus pirates, parmi lesquels les Iranuns et les Balanginigs étaient les plus redoutables[773]. Les colonies espagnoles, anglaises et hollandaises étaient très troublées par l'activité de ces pirates. En 1824, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas ont signé un traité à Londres, délimitant leurs zones d'influence respectives en Asie du sud-est. Ils se sont mis d'accord pour lutter ensemble contre la piraterie dans la région[774]. En dépit du fait que le renforcement du contrôle des mers par les puissances coloniales n'a jamais pu éliminer tous les pirates de la région, elles ont sensiblement réussi à réduire leur influence[775]. Pendant la deuxième Guerre Mondiale, le Japon a pris le contrôle de la région. Le problème de la piraterie est tombé dans l'oubli à l'époque, suite aux mesures sanglantes prises par les forces japonaises contre les populations locales[776].

Après la Guerre Froide, on assiste à la multiplication des activités de piraterie en mer de Chine du sud. Selon les statistiques de BMI à partir de 1995, on observe que les incidents qui ont lieu en mer de Chine du sud, comptent souvent parmi les plus nombreux, au niveau international. En 2006, plus d'un tiers des incidents de piraterie ont eu lieu en mer de Chine du sud et dans le détroit de Malacca (88 parmi un total de 240)[777]. En 2007, ce chiffre est d'environ 28%, c'est à dire 79 incidents sur un total de 282[778]. En 2008, 72 incidents ont eu

---

[769] Ban Gu (32-92), Dilizhi (Géographie) dans *Han shu* (l'histoire de Han), texte disponible sur http://tieba.baidu.com/f?kz=194661103, visité le 15 octobre 2009

[770] Fa xian (334-420), *Faxian chuan* (l'autobiographie de Faxian), texte disponible sur http://www.ezeem.com/forum/read.asp?id=1446&no=12711881, visité le 15 octobre 2009. Fa xian, l'un des moines les plus reconnus en histoire chinoise, était la première personne allée en pèlerinage en Inde. En 412, il a pris le détroit de Taiwan pour retourner en Chine. Selon sa description dans *Faxianchuan*, « il y a beaucoup de pirates en mer et il arrive souvent que personne dans un navire ne survit. »

[771] http://baike.baidu.com/view/947746.htm, visité le 16 octobre 2009

[772] XU (K.), «Piracy and Geopolitics in South-east Asia », dans Fu (K.C.) et Shui (B.H.), *China and the South China Problem*, Wenjingtang, Taipei, 2007, p. 206

[773] http://www.filhistory.com/2009/09/moro-iranun-ilanun-pirate.html, visité le 16 octobre 2009

[774] http://www.docstoc.com/docs/6149505/Anglo-Dutch_Treaty_of_1824, visité le 16 octobre 2009

[775] XU (K.), «Piracy and Geopolitics in South-east Asia », *op.cit.*, p.208

[776] *Ibid.*

[777] Annex 2, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2006, International Maritime Organization, MSC. 4/Circ.98, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D18566/98.pdf, visité le 16 octobre 2009

[778] Annex 2, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2007, International Maritime

lieu dans la région. Ce qui représente environ 23.5% par rapport aux 306 incidents recensés dans le monde entier[779]. Il y a plusieurs facteurs qui contribuent à la multiplication des actes de piraterie dans la région. Premièrement, la mer de Chine du sud mesure environ 3.5 millions de kilomètres carrés et plus de 200 îles s'y trouvent[780]. Les pirates peuvent profiter de la topographie complexe de la région. Les patrouilles ainsi que d'autres mesures de surveillance sont difficiles à réaliser dans cet espace immense et parsemé de nombreux îlots qui peuvent servir d'abris pour les pirates. Deuxièmement, comme on l'a indiqué, la pratique de la piraterie a une longue histoire dans la région. Il n'y pas de frontière claire entre les pêcheurs et les pirates dans certains pays[781]. Après la crise financière de 1997, en Asie, beaucoup de pêcheurs sont devenus extrêmement pauvres et ont été contraints de s'engager dans des activités de piraterie[782]. Cette réalité est au moins partiellement démontrée par les statistiques fournis par le BMI au cours de cette période[783].

En troisième lieu, à cause des conflits territoriaux existants, les Etats sont très sensibles aux questions de souveraineté et de juridiction. En ce qui concerne le détroit de Malacca, les espaces maritimes tombent pour beaucoup, sous la juridiction exclusive des Etats côtiers. L'intervention des puissances extérieures est impossible sans le consentement de ces pays. Cette région est aussi l'une des mers où le trafic maritime est le plus intense. La Chine a donc un intérêt tout particulier d'assurer la sécurité maritime des voies de navigation dans la région. La plupart du pétrole importé par la Chine doit passer par le détroit de Malacca. Si cette voie de communication était perturbée, cela aurait une grande influence sur l'économie chinoise. Donc la Chine a intérêt à s'engager plus activement dans la lutte contre la piraterie dans la région.

a. Les régimes régionaux de coopération auxquelles la Chine participe

Cette partie est consacrée aux efforts de la Chine pour lutter contre la piraterie et d'autres crimes au niveau régional. Elle s'est engagée dans ce domaine au sein de plusieurs régimes de coopération régionaux. On va analyser le rôle de chacun de ces arrangements dans leur lutte conjointe, mais aussi s'intéresser à la contribution chinoise dans ces régimes. Enfin, on

Organization, 10 avril 2008, MSC. 4/Circ.115, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22585/115.pdf, visit éle 16 octobre 2009

[779] Annex 2, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ.133, 19 March, 2009, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25550/133.pdf, visit éle 16 octobre 2009

[780] http://en.wikipedia.org/wiki/South_China_Sea, visit éle 16 octobre 2009

[781] XU (K.), « Piracy and Geopolitics in South-east Asia », *op.cit.*, pp. 211-212

[782] http://www.heritage.org/Research/AsiaandthePacific/BG1379.cfm, visit éle 16 octobre 2009

[783] Annex 4, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008, *op.cit.*

traitera des efforts possibles de la Chine pour tenter d'assurer la sécurité maritime dans cette région à risques.

La Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine du sud *(The Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*)

La Chine et les membres de l'ASEAN ont signé cette déclaration en 2002. Les Etats ont exprimé leur volonté de coopérer dans plusieurs domaines, à condition que leur souveraineté et leur compétence ne soient pas influencées par ces arrangements. Les domaines de coopération incluent ceux relevant des problèmes les moins sensibles, y compris la coopération dans la protection de l'environnement maritime, la recherche scientifique, la sécurité de navigation maritime, la recherche et le sauvetage, le combat contre les crimes transnationaux, y compris (mais pas seulement) le trafic de drogue, la piraterie, le pillage armé et le trafic illégal d'armes. (souligné par l'auteur)[784]. Néanmoins, cette déclaration est un document politique qui, selon le paragraphe 6, implique le consentement des pays concernés sur les modalités, les portées et les localisations de la coopération bilatérale ou multilatérale avant sa mise en œuvre[785].

En 2004, lors de la réunion *ASEAN-China Senior Officials Meeting on the Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea,* les deux côtés ont adopté *the Terms of Reference of the ASEAN-China Joint Working Group on the Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*[786]. Ce document a créé une équipe de travail Chine-ASEAN pour mettre en place les dispositions de la déclaration. Par exemple, la dite équipe est chargée de formuler des propositions précises sur la coopération pour lutter contre les crimes transnationaux[787].

The Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues in 2002* et *The Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of ASEAN and the Government of People's Republic of China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues, 2004.

[784] Paragraphe 6, The Declaration of Parties on the Conduct of Parties in the South China Sea, le 4 novembre 2002, http://www.aseansec.org/13163.htm, visité le 17 octobre 2009
[785] *Ibid.*
[786] Texte disponible sur http://www.aseansec.org/16885.htm, visité le 17 octobre 2009
[787] Paragraphe 7, the Termes of Reference of the ASEAN-China JointWorking Group on the Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea, *op.cit.*

En mai 2002, la Chine a soumis à la conférence des responsables de haut niveau du Forum Régional de l'ASEAN, un document indiquant la position chinoise sur la promotion de la coopération dans les domaines relevant de la sécurité non traditionnelle dans la région. La déclaration conjointe entre la Chine et l'ASEAN sur la coopération dans ces domaines, a été adoptée en novembre. Les priorités qui y sont indiquées incluent : *«[…] le combat contre le trafic de drogue, d'êtres humains, la piraterie maritime, le terrorisme, la contrebande des armes, le blanchiment d'argent, le crime économique international et le cyber crime.* »[788] En ce qui concerne la coopération bilatérale et multilatérale, les deux parties se sont mises d'accord pour :

- promouvoir l'échange d'information
- promouvoir l'échange du personnel et le renforcement de leur capacité
- promouvoir la coopération concrète dans les problèmes relevant la sécurité non traditionnelle
- améliorer la recherche conjointe sur les problèmes de la sécurité non traditionnelle
- explorer d'autres domaines et modalités de coopération[789]

Le MOU sur la coopération dans les domaines de la sécurité non traditionnelle a été signé entre le gouvernement chinois et les gouvernements d'Etats membres de l'ASEAN[790]. Il n'y a pas de grande différence entre les domaines potentiels de coopération du MOU et ceux de la déclaration de 2002[791]. En ce qui concerne la mise en œuvre du MOU, l'article 3 prévoit que les organes responsables incluent le Secrétariat de l'ASEAN avec les agences correspondantes des Etats membres de l'ASEAN ainsi que le Ministère de la Sécurité publique de la Chine[792]. Ces agences nationales sont responsables et doivent se consulter l'une et l'autre afin de définir les détails nécessaires pour la mise en œuvre du MOU. Elles peuvent aussi, dans le cadre de cette coopération, de coordinateur[793]. Pour mieux mettre en place le MOU, les Etats sont tenus de se réunir une fois par an pour échanger les informations sur la mise en œuvre du MOU, y

[788] Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues, 6th ASEAN-China Summit, Phnom Penh, 4 November 2002, texte disponible sur http://www.aseansec.org/13185.htm, visité le 19 octobre 2009

[789] *Ibid.*

[790] The Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of ASEAN and the Government of People's Repbulic of China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues, Bangkok, le 10 janvier 2004, texte dsiponible sur http://www.aseansec.org/15647.htm, visité le 21 octobre 2009

[791] L'Art. 2, *Ibid.*

[792] L'Art. 3(1), *Ibid.*

[793] *Ibid.*

compris les progrès déjà faits dans chaque pays ainsi que le futur plan sur la coopération[794].

The Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN_China Partnership for Peace and Prosperity, 2005

Basé sur *the Joint Declaration of the Heads of State/Government of ASEAN and People's Republic of China* de 2003, le plan d'action a pour objectif d'approfondir la coopération entre les Etats membres de l'ASEAN et la Chine dans tous les domaines, y compris la lutte contre la piraterie, de 2005 à 2010[795]. En ce qui concerne les domaines relevant la sécurité non traditionnelle, le plan d'action a comme but, la mise en œuvre de la Déclaration conjointe de 2002, sur la coopération entre l'ASEAN et la Chine dans les domaines relevant de la sécurité non traditionnelle et du MOU de 2004[796]. Par rapport à ces deux derniers documents, le plan comporte des dispositions plus précises et plus détaillées sur les modalités de coopération. Selon le plan d'action, les mécanismes déjà existants comme *ASEAN Plus Three Ministerial Meeting on Transnational Crime* et *the ASEAN Plus Three Senior Officials Meeting on Transnational Crime* peuvent jouer un rôle important dans la promotion de coopération[797]. Il faut en plus, établir les contacts entre les agences du maintien de l'ordre et d'autres agences correspondantes dans le système judiciaire[798]. Quant aux échanges de personnel, le plan d'action prévoit qu'il faut organiser des séminaires du personnel pour partager leur expérience sur la conclusion des arrangements bilatéraux et multilatéraux, améliorant ainsi leur capacité des techniques policiers[799]. En parlant d'échange d'information, il est conseillé d'approfondir la coopération potentielle, pourvu qu'elle soit conforme à la loi nationale d'un pays. Les domaines où la future coopération est possible incluent : le partage de renseignements, le soutien aux enquêtes, l'aide à la collecte des preuves, l'arrestation des suspects et la récupération de la cargaison et de l'argent perdu[800]. A part ces mesures mentionnées, on observe que le plan d'action conseille aux parties de faire des efforts pour éradiquer la pauvreté, qui est souvent à l'origine de la piraterie maritime dans cette région[801]. Cette disposition tente ainsi d'éliminer les facteurs socio-économiques à l'origine de la perpétuation

794 L'Art. 3(3), *Ibid.*
795 The Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Partnership for Peace and Prosperity, texte disponible sur http://www.aseansec.org/16805.htm, visité le 21 octobre 2009

796 L'Art. 1.6.1., *Ibid.*
797 L'Art. 1.6.3., *Ibid.*
798 L'Art. 1.6.4., *Ibid.*
799 L'Art. 1.6.5., *Ibid.*
800 L'Art. 1.6.6., *Ibid.*
801 L'Art. 1.6.9., *Ibid.*

de ces crimes. Néanmoins, l'effet d'un tel dispositif reste incertain.

ReCAAP et ReCAAP ISC

L'Accord régional sur la coopération dans le combat contre la piraterie maritime et le pillage en mer, est le premier traité régional qui s'adresse à la fréquence des actes de piraterie[802]. L'accord est basé sur l'initiative japonaise de 2001. Il a été signé le 11 novembre 2004 et est entré en vigueur le 4 septembre 2006[803]. Dix-sept Etats ont ratifié l'accord, y compris les dix Etats membres de l'ASEAN, la Chine, le Japon, la Corée du sud, l'Inde, la Norvège, le Bangladesh et le Sri Lanka[804]. En ce qui concerne la définition de la piraterie maritime, l'accord reprend celle de la Convention de Montego Bay. Il inclut aussi la définition du pillage en mer. Différent de la piraterie qui est, par définition, un acte perpétué en haute mer ou en dehors de la juridiction de tout Etat, le pillage en mer est défini comme un acte qui a lieu sous juridiction de l'Etat partie au traité[805]. A part des dispositions sur l'obligation générale de coopérer, ceux qui nous intéressent sont les Article 10 et 11. Selon eux, un Etat partie a pour obligation de prendre toutes les mesures effectives nécessaires pour appliquer la demande d'un autre Etat partie de l'accord, y compris l'arrestation ou l'arraisonnement des personnes ou des navires engagés dans la piraterie maritime[806]. Un autre objectif est l'établissement du Centre de Partage de l'Information (Information Sharing Center ISC). Basé à Singapour, le centre a commencé à fonctionner dès le 29 novembre 2006[807]. Il sert à collecter, échanger, dissimiler et analyser l'information sur les incidents de piraterie et le pillage en mer entre les Etats parties. Il contribue à une coopération opérationnelle et au renforcement des capacités de ses Etats membres.

WPNS (Western Pacific Naval Symposium)

Le Symposium Naval du Pacifique Ouest, est le forum principal pour la coopération multilatérale régionale entre les marines nationales, en dehors du cadre des alliances militaires ou de coalitions. L'objectif du symposium est de faciliter des exercices conjoints et de

[802] The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), le 11 novembre 2004, Tokyo, texte disponible sur http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf, visité le 22 octobre 2009

[803] http://www.recaap.org/index_home.html, visité le 22 octobre 2009

[804] *Ibid.*

[805] L'Art. 1.2., The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), *op.cit.*

[806] L'Art. 10, l'Art. 11, *Ibid.*

[807] http://www.recaap.org/index_home.html, visité le 16 novembre 2009

promouvoir l'échange d'informations et d'opinions. Dès 2005, le WPNS commence à englober le combat contre la piraterie et le terrorisme maritime dans son domaine de travail. La Chine fait partie du symposium et elle s'engage activement dans ces travaux. La marine chinoise a participé aux exercices multilatéraux au moment des *Multilateral Sea Exercise* en 2007, où elle a envoyé un bâtiment convoyeur. Ce navire, *Fanxiang*, construit par la Chine elle-même, a participé aux exercices contre le terrorisme maritime.

Mis à part les actions mentionnées ci-dessus, la Chine participe également à d'autres arrangements régionaux liés à la lutte contre la piraterie et autres crimes maritimes. Ceci comprenant *le Counter Terrorism Task Force* dans le cadre d'APEC, mais aussi the *ASEAN Regional Forum* dans le cadre de l'ASEAN. En ce qui concerne la coopération bilatérale, il semble que le gouvernement chinois a discuté avec les Philippines sur la possibilité de coopérer dans la lutte contre la piraterie et le trafic de drogue, qui selon un journal de Singapour,en mettant leur forces de patrouille en commun[808]. En mer de Chine orientale, la Chine et le Japon ont signé un document pour faciliter la coopération entre le Ministère de la sécurité publique de la République populaire de Chine et le Bureau de police du Japon[809].

En conclusion, tous ces instruments invoqués, politiques et légaux, forment le cadre pour une future coopération dans cette région. Mais l'applicabilité de ces documents reste douteuse, qui faute de mesures précises et effectives rendra la mise en œuvre des dits documents problématique. Sans efforts de la part de chacun des Etats concernés, ces promesses ne restent que des mots.

b. L'entre-aide judiciaire entre la Chine et les Etats d'Asie sud-est

En ce qui concerne l'entre-aide judiciaire entre la Chine et les Etats d'Asie sud-est, les mécanismes existants sont loin d'être suffisants. Dans l'affaire du Petro Ranger, la police malaisienne a envisagé de demander l'extradition des suspects, mais c'était sans compter sur l'inexistence d'un accord d'extradition entre ces deux pays. La Chine a signé le premier accord d'extradition avec la Thaïlande en 1993. Les efforts chinois dans le domaine plus général de l'entre-aide commencent plus tôt. Jusqu'en 2008, la Chine a signé des accords d'extradition avec 31 Etats, dont le Cambodge, le Laos, les Philippines, la Corée du sud et la

[808] Lianhe Zaobao, Singapore, 15 juillet 1999
[809] YU Qing, « China and Japan signed the minutes of police co-operation », People's Daily, 26 août 1999

Thaïlande[810]. Le gouvernement chinois a promulgué la loi sur l'extradition en décembre 2000, selon laquelle, les suspects peuvent être extradés, et ce même sans la conclusion des traités d'extradition[811].

c. Ce que la Chine peut faire dans le futur

Comme on l'a déjà évoqué, la Chine a un intérêt stratégique dans cette région et elle a aussi signé des accords et des documents politiques pour coopérer avec d'autres Etats concernés. Mais elle adopte, en général, une politique de « Wait ans See », c'est-à-dire qu'au lieu de s'engager activement dans la lutte contre les crimes maritimes, elle préfère rester en marge et observer l'évolution de la situation. Elle n'a pas tout à fait tort d'adopter une telle attitude. Tout d'abord, à cause des conflits territoriaux existants en mer de Chine du sud, où tous genres « d'actes » chinois dans cette région sensible, peuvent provoquer des réactions radicales et déstabiliser le *status quo* existant dans la région. Ensuite, en ce qui concerne le détroit de Malacca, comme la Chine fait toujours très attention à ne pas intervenir dans les affaires internes des autres Etats voisins, il est impossible qu'elle prenne des mesures dans les eaux sous juridiction de l'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour. Néanmoins, cela ne veut pas dire qu'elle ne peut rien faire face à cette réalité. Pour mieux appréhender ce problème, on va d'abord examiner les efforts effectués par un autre Etat de la région : le Japon.

Le Japon a aussi un intérêt dans la politique de sécurité des voies de navigation, et a donc naturellement pris des initiatives au sein de plusieurs mécanismes de coopération. Deux conférences sur la piraterie et le pillage en mer ont été organisées à Tokyo en 2000. Cet appel est résolu à coopérer pour mettre en place toutes les mesures possibles afin de combattre la piraterie et le pillage en mer[812], la *Japan Coast Guard* jouant un rôle important dans les exercices et les patrouilles anti-piraterie[813]. L'Institut national des études de défense du Japon a développé une conception d'« Ocean Peacekeeping »[814]. A cause des atrocités que le Japon a commises pendant la deuxième Guerre Mondiale, les Etats d'Asie sud-est doutent de la motivation réelle, cachée derrière ces actes, qui sont souvent perçus comme des essais

---

[810] http://www.chinapressusa.com/newscenter/2008-11/20/content_167820.htm, visité le 30 octobre 2009

[811] La loi de l'extradition de la République populaire de la Chine, le 28 décembre 2000, texte disponible sur http://www.npc.gov.cn/wxzl/gongbao/2001-03/05/content_5123887.htm, visité le 30 octobre 2009

[812] International Conference of All Mairitme Related Concerns, Both Gouvernmental and Private, on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships, « Tokyp Appeal », Tokyo, 28-30 Mars, 2000, p. 3

[813] Chiris Rahman, *The Rise of China as a Regional Maritime Power :Strategic Implications for a New Century*, University of Wollongong, 2003, pp. 282-284

[814] http://www.iiss.org/conferences/the-shangri-la-dialogue/press-coverage/press-coverage-2003/the-straits-times---japans-military/, visité le 30 octobre 2009

d'expansion militaire. Pendant ces dernières années, avec le développement de la puissance maritime chinoise, le Japon se sent menacé par la projection de l'influence chinoise et il cherche à posséder une armée normale. Dans ce contexte, l'engagement direct des forces japonaises n'est pas considéré comme acceptable par les Etats concernés. En revanche, le soutien logistique, l'aide technique et l'entraînement du personnel sont plus facile à accepter par les Etats d'Asie sud-est. Cela peut être vu comme une direction pour les futurs efforts de la Chine.

C. les efforts chinois pour combattre la piraterie et le vol à main armée en mer au niveau international

a. Les contributions de la Chine dans le cadre de l'OMI

La Chine est membre de l'OMI depuis 1973, cependant qu'Hongkong et Macao sont aussi devenus membres associés respectivement en 1967 et 1990[815]. Depuis son admission à l'OMI, la Chine joue constamment un rôle important dans son fonctionnement et ses travaux. L'organisation compte une assemblée générale, un conseil et quatre commissions spécialisées. Parmi eux, le conseil, élu par l'assemblée tous les deux ans, est l'organe exécutif responsable de la surveillance des travaux et de leur organisation. Les Etats élus au conseil sont classés en trois catégories[816]. La Chine a été élue catégorie B, cette dernière comprenant les 10 Etats ayant le plus d'intérêts dans le commerce international depuis la 9ème assemblée jusqu'à la 15ème assemblée. A partir de ce moment là, elle est élue chaque fois en catégorie A, qui est composée par les 10 Etats ayant le plus d'intérêts dans la fourniture de services de navigation maritime[817]. La Chine envisage de jouer un rôle de plus en plus important avec le développement de ses industries maritimes. Beijing a signé la plupart des traités adoptés sous les auspices de l'OMI, y compris ceux contre la piraterie. L'un des objectifs de l'OMI est d'assurer la sécurité de la navigation maritime. L'OMI a pris en compte le problème de la piraterie pour la première fois en 1983 en adoptant la résolution «*Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships* »[818].

En mars 1994, l'OMI a envoyé une mission d'enquête en Chine continentale, aux Philippines et à Hongkong. Le rapport qui en a résulté, a démontré les intérêts communs de

[815] http://www.imo.org/, visit éle 16 novembre 2009
[816] *Ibid.*
[817] http://www.gyyb.gov.cn/article.asp?ID=13064, visit éle 16 novembre 2009
[818] ZOU (K.Y.), «Quelling sea piracy in East Asia: China's domestic endeavour and regional co-operation », *op.cit.*, p. 331

ces trois membres dans la répression des actes de piraterie[819]. En 1988, la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA) a été adoptée, sous les auspices de l'OMI, pour compléter la convention de Montego Bay[820]. La convention de Rome de 1988 a eu pour objectif de sanctionner tous actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, y compris la piraterie définie par la convention de Montego Bay[821]. «*Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à 1'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne 1'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article*[822]. » En ce qui le terrorisme maritime, l'Organisation Maritime Internationale était invitée à « *étudier le problème du terrorisme exercé a bord de navires ou contre des navires, en vue de formuler des recommandations sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre* »[823]. Le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes, situées sur le plateau continental, a été adopté en même moment que la convention de Rome. Selon certains, ledit protocole peut avoir une influence particulière sur la Chine, étant donné que de nombreuses plates-formes sous juridiction chinoise peuvent être les cibles potentielles d'attaques de pirates. La Chine a ratifié tous les accords mentionnés ci-dessus et elle est tenue àrespecter ses obligations.

b. Le contribution chinoise à lutte contre la piraterie somalienne

[819] IMO, «Piracy and Armed Robbery against ships : South China Sea, Report n IMO's Fact-Finding Mission, Note by the Secretariat », MSc. 63/INF. 15, le 25 mars 1994

[820] Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, le 10 mars 1988, texte disponible surhttp://untreaty.un.org/French/Terrorism/Conv8.pdf, visitéle 1 novembre 2009

[821] L'Art. 3, les actes illicites comprennent les actes suivants : a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant àbord d'un navire, si cet acte est de nature àcompromettre la sécurité de la navigation du navire; ou c) détruit un navire ou cause àun navire ou àsa cargaison des dommages qui sont de nature àcompromettre la sécurité de la navigation du navire; ou d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre a détruire le navire ou àcauser au navire ou a sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature a compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature àcompromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec 1'une des infractions prévues aux alinéas a) àf), que celle-ci ait été commise ou tentée

[822] L'Art. 6(4)

L'Art. 6 prévoit que (1) Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 quand l'infraction est commise : a) l l'encontre ou A bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de 1'infraction, 1e pavillon de cet Etat; ou b) sur 1e territoire de cet Etat, y compris sa mer territoriale; ou c) par un ressortissant de cet Etat. (2) Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions : a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat; ou b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou C) lorsqu'elle est commise dans 1e but de contraindre cet Etat àaccomplir un acte quelconque ou às'en abstenir.

[823] La partie introductive de la Convention de Rome de 1988, *op.cit.*

La piraterie autour de la corne de l'Afrique est une menace pour le transport maritime international depuis le début de la guerre civile en Somalie, au début des années 1990. Depuis 2005, on assiste à une augmentation rapide des incidents de piraterie. La Somalie dispose d'une côte maritime étendue : soit 3 025 km et 200 milles nautiques d'eaux territoriales. Cette zone voit passer un trafic maritime important puisque l'essentiel du trafic entre l'Extrême-Orient et l'Europe passe entre la corne de l'Afrique et la péninsule arabique, dans le golfe d'Aden, afin de rejoindre le canal de Suez. En 2008, il y a eu un total de 135 incidents de piraterie au large de Somalie[824]. Devant cette situation, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, le 2 juin 2008, la résolution 1816, autorisant les navires militaires des Etats agréés par le gouvernement somalien, à pourchasser les pirates dans les eaux territoriales somaliennes. De plus, ils sont désormais autorisés à recourir à tous les moyens nécessaires pour lutter contre « *la piraterie et le vol à main armée en mer* »[825].

Lors de l'élaboration de la résolution 1816, la France aurait souhaité élargir la portée de l'application de la résolution, à toutes les eaux perturbées par les pirates. En revanche, cette proposition a rencontré l'opposition de l'Indonésie et du Vietnam pour une raison évidente. Le représentant de la Chine a affirmé que son pays avait toujours respecté la souveraineté, l'indépendance et l'intégrité territoriale de la Somalie. Le Conseil de sécurité doit faire preuve d'une extrême prudence dans le domaine de la lutte contre la piraterie. Il a également précisé, que toutes les résolutions devraient se baser sur l'assentiment des pays concernés. Le représentant a jugé que la résolution en discussion, qui porte uniquement sur les eaux territoriales somaliennes, est une mesure positive et prudente[826]. La résolution :*«[…] affirme que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les Etats Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier*.» [827] Le 16 décembre 2008, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 1851, qui autorise les Etats à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie, afin de réprimer ces actes de piraterie et de vols à main armée en mer[828]. Après le vote, He Yafei, le vice-ministre des affaires étrangères de la Chine, a exprimé la volonté du gouvernement chinois d'envoyer des navires de guerre

[824] http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=1178, visité le 31 octobre 2009
[825] Résolution 1816, adopté par le conseil de sécurité le 2 juin 2008, http://www.un-somalia.org/docs/Resolution%201816%202.6.08.pdf, visité le 31 octobre 2009
[826] http://www.un.org/News/fr-press/docs/2008/CS9344.doc.htm, visité le 31 octobre 2009
[827] Paragraphe 9, *Ibid.*
[828] http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4952046b2, visité le 31 octobre 2009

pour contribuer à la lutte contre la piraterie[829].

Juste trois semaines avant l'adoption de la résolution 1851, un journal chinois influent, a publié un article sur cette question. Cet article indique qu'en dépit de la résolution 1816, le gouvernement n'allait pas déployer sa marine dans le golfe d'Aden, partiellement à cause des considérations constantes de la politique chinoise, attentive à ne pas intervenir dans les affaires internes d'autres Etats. Un argument avancé est que l'envoi des troupes en Somalie n'est pas très pragmatique sur le plan économique, puisque la Chine n'a même pas envoyé ses troupes en mer de Chine du sud, également perturbée par la piraterie, bien que plus importante et beaucoup plus proche[830]. Par conséquent, la décision prise plus tard par le gouvernement d'envoyer des navires de guerre en Somalie nous semble un peu surprenante. A première vue, la Chine a adopté une position différente de sa politique observée depuis des années et il est supposé que les « faucons » au sein du gouvernement, ont joué un rôle important dans cette décision. Néanmoins, après avoir étudié la déclaration de La Yifan, nous observons que la Chine n'a pas vraiment changé d'attitude car il a tenu à préciser qu'il respectait toujours la souveraineté, l'indépendance et l'intégrité territoriale des autres Etats. Selon lui, c'est le gouvernement somalien qui est responsable de la lutte contre la piraterie et la communauté internationale est tenue de coopérer, pour l'aider. Toutes actions militaires doivent être agréées par le gouvernement somalien et la résolution 1816 ne sera pas appliquée à d'autres lieux[831].

i. Les opérations militaires menées au large des côtes somaliennes

La première flotte chinoise pour la mission d'escorte anti-piraterie est partie le 26 décembre 2008. Elle se composait de trois navires de guerre dont deux destroyers (*Wuhai* et *Haikou*) et d'un navire de ravitaillement (*Wei Shanhu*), qui ont pris la mer depuis le port de Sanya sur l'île Hainan. Avec quelque 800 hommes embarqués, dont 70 appartenant à une force spéciale de la marine, le groupe naval a rejoint les forces multinationales patrouillant au large de la Somalie. Jamais, depuis sa fondation il y a quatre-vingt un ans, l'Armée populaire de libération n'avait envoyé de bâtiment en opération loin de ses côtes. Comme disait le Figaro, «*Il faut remonter au XVe siècle, avec les grandes croisières de l'amiral Zheng He sur les côtes de l'Afrique de l'Est et de l'Arabie méridionale, pour retrouver une telle*

[829] http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm, visit éle 1 novmbre 2009
[830] http://www.infzm.com/content/20520, visit éle 1 novembre 2009
[831] http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm, visit éle 1 novembre 2009

opération lointaine de navires de guerre chinois »[832]. Cette mission a duré trois mois, pendant lesquels la flotte a escorté en tout 212 navires dont elle a sauvé 3 qui étaient attaqués. Après l'arrivée de la deuxième flotte, les deux destroyers sont repartis pour la Chine le 18 avril 2009[833]. La deuxième flotte qui a pris le relais se composait d'un missile destroyer (Shenzhen), d'une corvette(Huangshan) ainsi que du Weishanhu[834]. Après avoir accompli sa mission qui consistait à escorter 393 navires dont elle a sauvé 4, la seconde flotte a passé le relais à la troisième, arrivée sur place le 30 juillet 2009[835]. Cette dernière comprenait deux corvettes (Zhoushan et Xuzhou) et un navire de ravitaillement (Qiandaohu) [836].

Le gouvernement chinois a décidé de se joindre aux efforts contre les actes de piraterie qui infestent les eaux au large de la Somalie, avant tout, afin de défendre ses intérêts. Au moment de l'adoption de la résolution 1851, He Yafei, Vice-ministre des affaires étrangères, a souligné que la Chine était également une victime de ces actes. Premièrement, au moment de sa déclaration, plusieurs bateaux étaient retenus, et 17 ressortissants chinois étaient encore en captivité. Une grande part du commerce chinois transite par ces eaux, ce qui, par conséquent, représente une menace réelle pour ses ressortissants et pour les cargaisons en provenance de Chine. Deuxièmement, comme on l'a évoqué, la marine de l'Armée populaire de libération se concentre sur la défense des côtes chinoises, ses opérations à l'étranger se limitant à des exercices conjoints, des escales portuaires ou des visites diplomatiques. Naturellement, la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden fournit une opportunité précieuse pour la marine chinoise d'effectuer des opérations loin des ses côtes. Nous avons noté que la première et la deuxième flotte envoyées, appartiennent à la flotte de la mer de Chine du sud. Quant à la troisième et la quatrième flotte, elles servent dans la flotte de la mer de Chine orientale. Il est généralement convenu que la Chine a fait exprès de participer, pour que ses différentes flottes puissent renforcer leurs capacités pendant ces missions. Le 10 septembre 2009, la flotte d'escorte navale a effectué une manœuvre conjointe avec la marine russe dans le golfe d'Aden. La manœuvre comprenait des exercices de communication et de liaison et des manœuvres de navigation. Les deux forces ont aussi coopéré dans l'examen de bateaux suspects avec des hélicoptères et des navires. C'est la première fois que la marine chinoise conduit des

[832] La Chine envoie trois navires chasser les pirates somaliens, le 26 décembre, le Figaro, http://www.lefigaro.fr/international/2008/12/26/01003-20081226ARTFIG00357-la-chine-envoie-trois-navires-chasser-les-pirates-somaliens-.php, visité le 4 novembre 2009

[833] http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200904/0419_5231_1114587.shtml, visité le 4 novembre 2009

[834] http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200904/0414_5231_1106134.shtml, visité le 4 novembre 2009

[835] http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200908/0804_5231_1283599.shtml, visité le 4 novembre 2009, voir aussi http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200907/0730_5231_1277468.shtml, visité le 4 novembre 2009

[836] http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200910/1030_5231_1415261.shtml, visité le 4 novembre 2009

manœuvres conjointes avec une marine étrangère en zone de mission[837].

Un cargo chinois le Dexinhai a été capturé au nord-est des Seychelles, alors qu'il faisait route vers l'Inde, depuis l'Afrique du Sud. Selon l'opération européenne anti-piraterie Atalante, l'attaque s'est déroulée à plus de 1 000 km de la côte est de la Somalie, dépassant le rayon d'action connu jusqu'à maintenant. La Chine a indiqué qu'elle allait « *continuer à suivre de près les évolutions et faire tous (ses) efforts pour sauver le navire et son personnel*. »[838]

Peu après l'incident du Dexinhai, un navire panaméen est aussi tombé dans les mains des pirates somaliens. Les incidents relèvent d'une grande ingéniosité des pirates somaliens ainsi que des lacunes du système actuel de patrouille multinationale. La zone au sud de Djibouti, au nord de Kenya, au large des côtes somaliennes, est perçue comme la « mer fantôme ». L'OMI a établi une liste des13 zones les plus dangereuses, où les navires de plus de 20 Etats mènent leur mission de la patrouille et d'escorte. En fait, l'incident du Dexinhai a eu lieu dans un endroit relativement sûr.

Les patrouilles de la marine chinoise couvrent 7 zones autour des voies principales de navigation dans le golfe d'Aden. Il y a deux points de rencontre : à l'entrée est et l'entrée ouest du golfe. La marine chinoise rencontre les navires marchand à un point et les accompagne jusqu'à un autre point. La distance entre ces deux points, qui sont en même temps les points de confluence de quatre voies internationales de navigation, mesure 550 milles nautiques. A partir du 1er septembre 2009, la Chine a étendu son champ de patrouille vers le nord-ouest. Selon Yin Gang, la marine chinoise actuelle n'a pas la capacité d'escorter tous les navires passant par cette zone. La mission d'escorte pour l'instant est déjà lourde pour le corps expéditionnaire chinois car il est estimé qu'il faut 60 navires de guerre pour prendre le contrôle du golfe d'Aden, là où les navires en mission ne représentent que la moitié du nombre exigé. Sur un plan plus général, les navires déployés dans cette région sont loin d'être suffisants. Pour traiter ce problème, le ministère chinois de la défense a organisé les 6 et 7 novembre 2009 une conférence de coordination sur la coopération internationale des missions d'escorte dans le Golfe d'Aden. Celle-ci a réuni les représentants de la Russie, du Japon, de l'Inde, des forces maritimes de l'Union européenne, des forces maritimes multinationales, de l'OTAN et d'autres pays et organisations qui déploient une mission d'escorte[839]. Cette conférence fait suite à la Conférence de coordination sur la coopération internationale en

---

837 http://french.peopledaily.com.cn/96852/6762781.html, visité le 4 novembre 2009, voir aussi http://news.ifeng.com/mil/special/antipirates/china/200909/0912_5231_1346392.shtml, visit éle 5 novembre 2009

838 http://www.rtbf.be/info/economie/ocean-indien-le-cargo-chinois-capture-par-des-pirates-ne-manque-pas-de-carburant-ni-de-vivr, visit éle 11 novembre 2009

839 http://www.fmprc.gov.cn/fra/xwfw/fyrth/lxjzzdh/t625147.htm, visit éle 11 novembre 2009

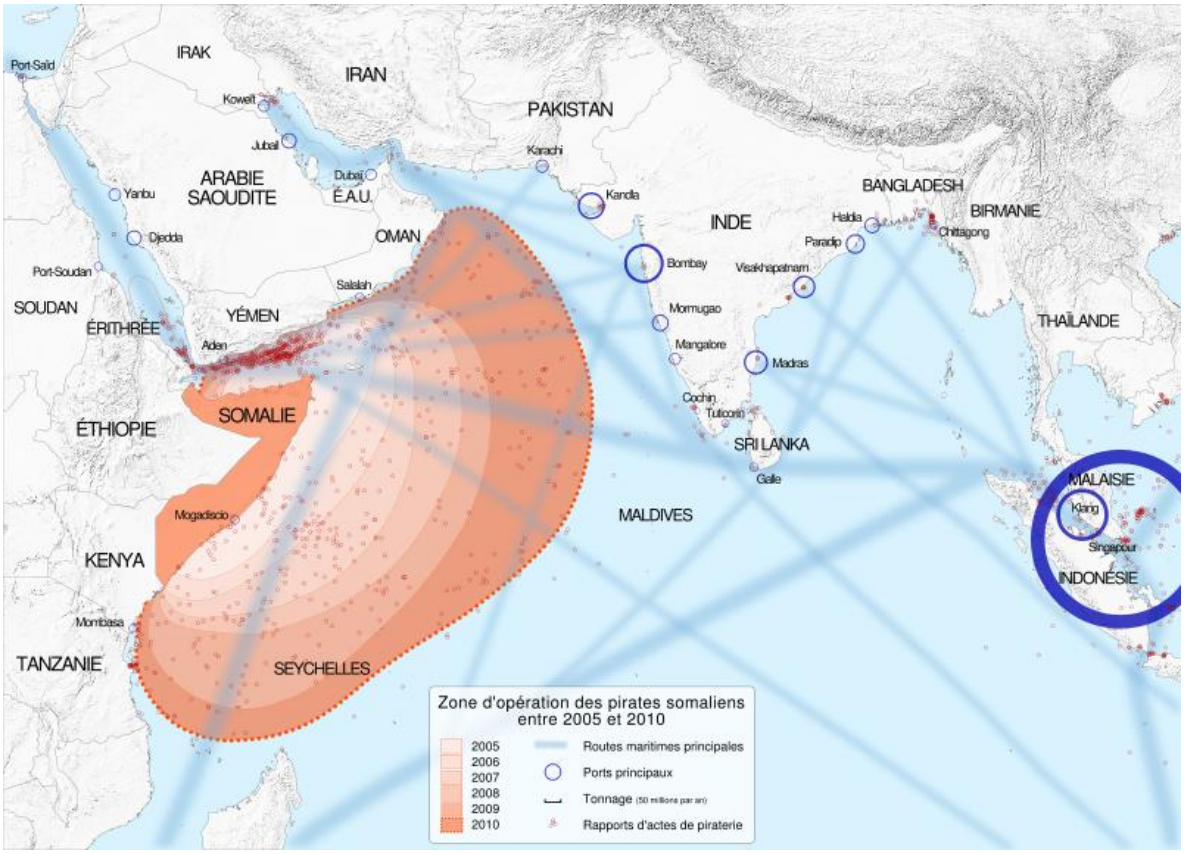
matière d'escorte qui s'est tenue au Bahreïn. Elle a examiné surtout une coopération basée sur la division des zones d'opération, en vue de trouver la meilleure pratique de coopération internationale dans les missions d'escorte dans le Golfe d'Aden. Les Etats et organisations participants sont d'accord sur cette idée, avec la division des zones d'opération. Pour l'instant, les navires d'un Etat escortent, à priori, les navires marchands de sa nationalité. Si le nouveau régime était adopté, la marine d'un Etat serait responsable de l'escorte de tous les navires passant par cette zone.



Carte 41.La carte au-dessus montre la location du navire chinois capturé et le champ d'action de la patrouille.

Source :

http://news.southcn.com/i/images/attachement/jpg/site4/20091106/00105cd9948f0c5dae2d06.jpg, visité le 16 novembre 2009



Carte 42.
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Somalian_Piracy_Threat_Map_2010.png, visité le 22 août 2009

ii. Les poursuites pénales des auteurs des actes de piraterie au large des côtes somaliennes

En dépit de tous les efforts fournis par la communauté internationale, on observe une amplification des actes de piraterie et une intensification des violences au large des côtes somaliennes. Dans une large mesure, cette augmentation tient à l'impunité judiciaire dont les pirates bénéficient[840].

Selon le Rapport du Secrétaire Général sur les modalités de la création de juridictions somaliennes, spécialisées pour juger les personnes soupçonnées de piraterie depuis le 26 juillet 2010, le nombre des Etats qui engagent, auprès de leurs tribunaux, des poursuites contre les auteurs d'actes de piraterie au large des côtes somaliennes, est passé de 10 à 20, et le nombre total des poursuites en cours a pratiquement doublé, passant de 528 à 1 011[841]. Cependant, cela est loin d'être suffisant pour dissuader et éliminer les actes de piraterie dans

[840] http://www.ihedn.fr/userfiles/file/apropos/DAEMERS_Julien_Pirates_Somalie_mai2011.pdf, visit éle 11 novembre 2009
[841] http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/358/23/PDF/N1135823.pdf?OpenElement, visit éle 11 novembre 2009

la région.

La Chine n'a jamais, jusqu'à maintenant, engagé auprès de ses tribunaux de poursuite pénale contre les pirates somaliens présumés. En réalité, il est extrêmement difficile de faire comparaître, devant un juge chinois, un pirate somalien à cause des obstacles posé par la loi des procédures pénales. Le terme de «piraterie» n'existe pas dans la loi pénale de la République populaire de Chine, mais les actes de piraterie sont pourtant punissables sous couvert d'autres crimes. Cependant, selon les procédures pénales chinoises, il est souvent difficile de remplir les conditions posées, pour pouvoir saisir un juge chinois dans le cas où les actes criminels ne sont pas commis en territoire chinois ou les suspects ne sont pas arrêtés en Chine.

La loi chinoise reconnait la compétence territoriale, la compétence personnelle et la compétence universelle. Sur le plan de la compétence territoriale, un pirate somalien ne peut pas être poursuivi pénalement par un tribunal chinois, selon la loi chinoise. A priori, un juge chinois pourrait être compétent sur le plan de la compétence personnelle et de la compétence universelle. Toutefois, après avoir étudié les dispositions pertinentes, il apparaît que les conditions demandées sont difficiles à satisfaire.

D'abord, la Chine reste très prudente à l'égard de la notion de compétence universelle. Elle a réitéré à plusieurs reprises sa position sur cette question au sein des Nations Unies : *«La notion de compétence universelle demeure, à ce stade des discussions, un simple exercice théorique.» «Elle a également dénoncé l'abus du recours à ce principe.»* [842] Cependant, la Chine estime qu'en matière de compétence universelle, les Etats peuvent exercer leur compétence sur les cas de piraterie[843]. Un juge chinois peut exercer son autorité sur les actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Or, selon l'art. 9 de la loi des procédures pénales: *«This Law shall be applicable to crimes which are stipulated in international treaties concluded or acceded to by the People's Republic of China and over which the People's Republic of China exercises criminal jurisdiction within the scope of obligations prescribed in these treaties, it agrees to perform.»* [844]

Selon l'art. 9, il existe trois conditions à remplir avant de pouvoir mettre devant un juge chinois un auteur d'un acte criminel soumis à la compétence universelle :

- un tel acte criminel est prévu par une convention internationale à laquelle la Chine est partie

[842] http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/AGJ3415.doc.htm, visité le 11 novembre 2009
[843] *Ibid.*
[844] l'art. 9 de la loi pénale de la République populaire de Chine

- la Chine a une obligation, selon ladite convention, d'exercer la compétence universelle sur un tel acte criminel
- un tel acte doit être criminalisé par la loi pénale de la RPC.[845]

La piraterie n'est pas encore criminalisée par la loi pénale de la RPC. Par conséquent, un juge va probablement se trouver incompétent pour juger un pirate somalien sur le plan de la compétence universelle.

D'après la *Supreme People's Court Explanation of Certain Issues Relating to the Implementation of the Criminal Procedural Law of the People's Republic of China*: «*To prosecute suspects in accordance with the international treaties to which China is a party, the jurisdiction is to be exercised by the Intermediate People's Court of the place where the suspect is apprehended.* »[846] Selon cette disposition, le tribunal compétent pour juger l'auteur d'un acte criminel, prévu par une convention que la RPC a ratifiée, est celui du lieu où le suspect est arrêté. Cela signifie, en réalité, que l'auteur d'un tel crime devra être arrêté en territoire chinois pour être jugé en Chine. Selon certain juriste chinois, cela est également un signe de l'attitude extrêmement prudente de la Chine envers la notion de compétence universelle et de l'hésitation du gouvernement chinois à l'égard de son application[847].

En revanche, si les ressortissants chinois, ou, si la République populaire de Chine deviennent victimes d'actes de piraterie, un juge chinois peut être saisi sur le plan de la compétence personnelle. L'art 8 de la loi pénale a pour objectif d'assurer que les actes criminels commis en dehors du territoire chinois soient sanctionnés, s'ils sont perpétués contre des ressortissants chinois ou contre l'Etat de Chine. Mais il existe également des limites à l'application de la compétence personnelle. D'abord, un acte criminel contre les ressortissants chinois ou contre l'Etat de Chine, devra être sanctionné d'une peine d'emprisonnement non inférieur à 3 ans selon la loi chinoise. De plus, un tel acte est punissable selon la loi de l'Etat où un tel acte a eu lieu. L'art. 8 vise surtout les actes criminels commis sur le territoire d'un autre Etat.

Par contre, la Chine soutient la création des juridictions spécialisées pour juger les pirates somaliens. La Conseil de sécurité a examiné le 21 juin 2011, le rapport du Secrétaire général qui présente les modalités de la création de juridictions, spécialisées sur les affaires

[845] Zhu Lijiang, "The Chinese Universal Jurisdiction Clause: How Far Can It Go?", *Netherlands International Law Review*, 2005, p. 106

[846] Supreme People's Court Explanation of Certain Issues Re-lating to the Implementation of the Criminal Procedural Law of the People's Republic of China, adopté le 29 juin 1998, entré en vigueur le 8 septembre 1998

[847] Chi Manjiao, "A Note on China's Legal and Operational Responses to International Piracy", *Ocean Development & International Law*, vol.44 N°1, pp. 113-122, p. 118

somaliennes, pour juger les personnes soupçonnées de piraterie, aussi bien sur les côtes de la Somalie que dans les eaux d'autres pays de la région. Le représentant chinois M. Wang Min a profité de cette occasion pour exprimer le soutien de son gouvernement, par rapport à l'établissement de tribunaux spécialisés dans la région, pour juger les pirates[848]. Il a salué la proposition de la République-Unie de Tanzanie visant à accueillir sur son territoire une juridiction extraterritoriale. Ce même représentant a par ailleurs souhaité que les difficultés liées au renforcement des juridictions spécialisées somaliennes soient surmontées, et que la position exprimée par les autorités somaliennes soit respectée.

A la 10e réunion plénière du groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, M. Wang Min a déclaré que le règlement du problème de la piraterie somalienne dépendait de la stabilité politique et sociale ainsi que du développement économique du pays :

« Nous appelons la communauté internationale à rester concentrée sur la situation en Somalie, à continuer d'adopter une stratégie globale et diversifiée pour apporter un soutien au pays, à traiter les symptômes et les causes fondamentales du problème, et à respecter ses engagements en continuant à aider la Somalie . »

La Chine a fourni 2,2 millions de dollars, en argent comptant, pour les opérations de maintien de la paix de l'Union africaine en Somalie, et respectivement 5 millions de yuans (780 000 dollars) à l'Ouganda et au Burundi, pour soutenir la participation des deux pays dans la mission de l'UA en Somalie[849].

[848] http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10287.doc.htm, visit éle 11 novembre 2009
[849] http://www.afriquinfos.com/articles/2011/11/18/brevesdafrique-191006.asp, visit éle 11 novembre 2009

Section II. La pêche: coopération régionale et efforts de la Chine pour une gestion hauturière plus efficace

Le secteur des pêches marines représente une composante importante de la pêche chinoise. En 2008, la production a atteint 27, 84 millions de tonnes, dont 13.40 millions de tonnes de capture et 14.43 millions de tonnes d'élevage[850].

En 2010, la flotte chinoise comprenait environ 105 560 000 000 navires qui ont opéré près ou loin des côtes. Elle se composait de 67 520 000 navires disposant d'un moteur représentant une puissance de 2 074 420 000 kW, et de 39 050 000 navires sans moteur[851].

On recense plus de 3 000 espèces marines le long des côtes, dont 150 ont une valeur économique. Plus de 100 espèces sont capturées, telles les ceintures (Trichiurus sp.), le maquereau japonais, le hareng du Pacifique, le thazard atlantique, le maquereau Decapterus maruadsi, le hareng de Chine, les sciénidés, Calamus, Pampus, mulets, limandes, carrelets, seiches, calamars, ormeaux, crevettes de Chine, différents crabes (nageurs, de vase), les concombres de mer, les méduses *etc*. L'engin de pêche le plus utilisé est le chalut. En ce qui concerne la production, les chalutiers représentent 47,1 % des captures; les filets fixes 17,5 %, les filets maillants et dérivants 13,7 %, les sennes 4,3 %, les lignes 3,2 % et les autres engins 14,2 %[852].

La Chine possède plus de 60 sociétés de pêche hauturière travaillant à l'étranger, soit plus de 1 600 navires, capturant environ 800 000 t, pour une valeur de 560 millions de dollars EU. Ces navires opèrent dans les océans Pacifique, Atlantique, Indien ainsi que dans des zones appartenant à plus de 30 pays[853].

La Chine est l'un des opérateurs les plus importants dans le secteur de la pêche marine, car elle joue un rôle essentiel dans la gestion des ressources halieutiques au niveau mondial. On examinera dans ce chapitre les efforts de la Chine en tant qu'Etat côtier et en tant qu'Etat du pavillon. Ensuite on évoquera la participation de Taiwan dans les organisations régionales de la gestion de pêche.

---

850 *China's Ocean Developement report (2011),* Ocean Press, Beijing, 2011, p.185
851 Ministry of Agriculture, *China Fishery Statistical Yearbook* , China Agriculture Press, Beijing, 2011, p.III
852 http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_CN/fr, visité le 22 août 2009
853 *Ibid.*

§ 1. Les efforts de la Chine pour assurer ses responsabilités d'Etat côtier

A. Les législations internes concernant la pêche dans les zones sous juridiction chinoise : un combat contre la diminution des ressources

Depuis des années, on assiste à un grand déclin des ressources halieutiques dans les zones maritimes sous juridiction chinoise. Les causes principales de ce déclin sont la pollution et l'exploitation excessive. Face à l'épuisement des stocks de poissons et à la dégradation alarmante de l'écosystème, le gouvernement chinois à décidé de mettre l'accent sur la conservation des ressources et le développement durable. On va donc aborder ici l'orientation du droit interne chinois sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques.

Les efforts chinois se manifestent sous deux aspects : la révision des lois et règlements déjà existants et l'introduction de nouvelles conceptions et de nouveaux principes. Les lois et règlements ainsi modifiés se sont intégrés aux principes prévus par les accords internationaux, en particulier concernant le régime de pêche de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres accords internationaux sur la gestion de pêche.

En parlant du droit interne chinois sur la conservation et la gestion des ressources dans les zones maritimes sous sa juridiction, On va aussi mentionner les problèmes relatifs à la mise en œuvre de ces lois et règlements.

La loi de base relative à la conservation et la gestion des stocks de poissons est la loi sur la pêche, adoptée le 20 janvier 1986. Cependant, celle-ci encourage plus le développement de la pêche, plutôt que la conservation et le développement durable des ressources[854]. La loi a été modifiée le 31 octobre 2000 pour s'adapter aux changements de circonstances[855]. La loi sur la pêche, ainsi que d'autres lois et règlements modifiés ou nouvellement adoptés, prévoit les techniques utilisées pour contrôler les activités de la pêche dans les zones maritimes de la Chine.

Système de licence et régime de quota de pêche (TAC)

[854] XUE (G.F.), *China and International Fisheries Law and Policy*, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, pp. XXI-320, p. 104.
[855] *Decsion on the Amendent of the Fisheries Law of the PRC*, adopté le 18ème de la Réunion du Commité permanent du Congrès national des peuples le 31 octobre 2000, entrée en vigueur le 1er décembre 2000.

La mise en œuvre d'un système de licence a pour objectif de limiter l'accès des navires aux stocks de poissons. Le système de licence a été établi en 1979, modifié en 1989, puis en 1997 et enfin en 2000[856]. Le développement le plus récent a eu lieu avec la promulgation des *Regulations on the Management of Fishing Licences*[857]. Le système de licence s'applique non seulement à toutes les zones maritimes sous juridiction chinoise, y compris la zone de pêche conjointe sous les régimes bilatéraux avec ses pays voisins, mais aussi, à tous les navires chinois pêchant en haute mer[858]. Ceci étant tout à fait conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer[859].

Les règlements de 2002 ont établi sept types de licences, y compris celles pour la pêche côtière ou en haute mer, la licence pour les navires étrangers et la licence pour les navires pêcheurs auxiliaires[860]. Cette licence permet aux navires de pêcher certaines espèces dans une zone déterminée. Elle limite aussi la puissance du moteur d'un navire, les techniques utilisées et la taille minimum du maillage afin de protéger les jeunes poissons[861]. De plus, le droit interne chinois met l'accent sur l'obligation des navires à respecter le quota de pêche précisé dans la licence et de tenir un journal de bord[862]. Ces obligations, imposées par le droit interne, sont conformes aux règles internationales surtout celles relatives à la collection des données sur les ressources halieutiques[863]. La demande de licence est soumise aux autorités de pêche à différents niveaux. Cependant la licence pour les grands chalutiers et la pêche à la senne coulissante, la pêche sous régimes bilatéraux, la pêche en haute mer et les demandes des navires étrangers sont soumises à l'approbation du Bureau National de gestion des ressources halieutiques[864]. Ce système de licence marche relativement bien mais « la licence de complaisance » devient un problème dans certaines provinces. C'est un phénomène similaire au pavillon de complaisance. Le propriétaire d'un navire demande une licence à l'autorité de pêche dans d'autres villes ou provinces, pour éviter un contrôle plus strict, ou, pour avoir un quota plus important, ou encore, pour bénéficier de conditions de pêche plus favorables[865].

---

856 The Provisional Measures on the Issuance of Fishing Licenses, adopté en 1979, Measures on the Management of Fishing Licences adopté en 1989, modifié en 1997, la loi de la pêche de 2000.
857 Adopté en 2002, disponible in http://www.agri.cn/zcfg/t20021028_18933.htm, visité le 22 août 2007.
858 L'Art. 23, la loi de la pêche de 2000.
859 L'Art. 61(1), la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
860 L'Art. 17, Regulations on the Management of Fishing Licences.
861 FMB, *Complete Collection of Fisheries Law and Regulation,* pp. 192-194.
862 L'Art. 24, 25, la loi de la pêche de 2000.
863 L'Art. IV, V, VI, l'Accord d'application de 1993de FAO.
864 L'Art. 18-22, Regulations on the Management of Fishing Licences.
865 MA (Z.), HOU(B.), A preliminary Study on the Causes of Licence of Convenience and Countermeasures, 2004, http://www.cnfm.gov.an, visité le 23 août 2007.

La loi sur la pêche ainsi modifiée a introduit un régime de montant autorisé de capture.[866] Néanmoins, le quota de pêche est difficile à déterminer car sa détermination est basée sur les recherches et l'évaluation des ressources halieutiques. La Chine n'a, ni les moyens, ni les techniques pour mener ces recherches sur l'ensemble de ses eaux. Pour l'instant, elle applique le régime du quota de pêche à certaines espèces dans le golfe de Bohai, la mer jaune et la mer de Chine orientale[867].

Régime de perception des droits de pêche

Face à l'épuisement des ressources, la Chine a adopté un régime de perception de droits de pêche pour financer la gestion et la protection des stocks de poissons. Elle a commencé à percevoir des droits de pêche en janvier 1989 au moment de l'approbation et du renouvellement de la licence de pêche[868]. Les droits de pêche sont variables selon les types de pêche, le pouvoir du moteur des navires et les différentes pêcheries[869]. Il faut noter que ces droits sont plus élevés pour la pêche côtière que pour celle pratiquée dans les zones plus éloignées de la côte. Grâce à ce système, le gouvernement décourage indirectement la pêche près de la côte où les ressources sont déjà épuisées[870]. Les droits alors perçus sont utilisés exclusivement pour la conservation et la gestion des ressources halieutiques : 10% sont consacrés à la protection des stocks de poissons grands migrateurs et 90% sont dédiés à d'autres stocks dans les zones maritimes de la Chine. Dans le contexte de la Chine où le coût du travail demeure très bas, le régime de perception des droits de pêche sert de mesure de dissuasion financière pour limiter l'exploitation non rationnelle de ses ressources.

Zones d'interdiction/moratoire saisonnier

Sous le régime des zones d'interdiction et du moratoire saisonnier, la pêche est interdite dans certaines zones maritimes pendant une période déterminée, pour permettre aux stocks de poissons de se reproduire et s'accroître. La mise en œuvre du régime de zone d'interdiction et de moratoire saisonnier est relativement simple puisqu'il n'y a pas de recherche complexe à faire comme pour la détermination du quota. Ce régime est mis en œuvre depuis les années

[866] L'Art. 22, la loi de la pêche de 2000.
[867] FMB, « Analysis of China's Fisheries Economy in the First Half Year of 2001 », *China Fisheries*, 8, 2001, p. 7.
[868] L'Art. 18, Measures on the Collection and Management of the Proliferation and Maintenance Fee of Fisheries Resources, *Complete Collection of Fisheries Law and Regulation*, pp. 68-70.
[869] L'Art. 2, 3, 4, 5, The Provisional Measures on the Collection of Proliferation and Protection Fee of the Yellow Sea and the Bohai Sea, the East China Sea and the South China Sea, adopté en 1989 et modifié en 1997.
[870] L'Art. 4, *Ibid.*

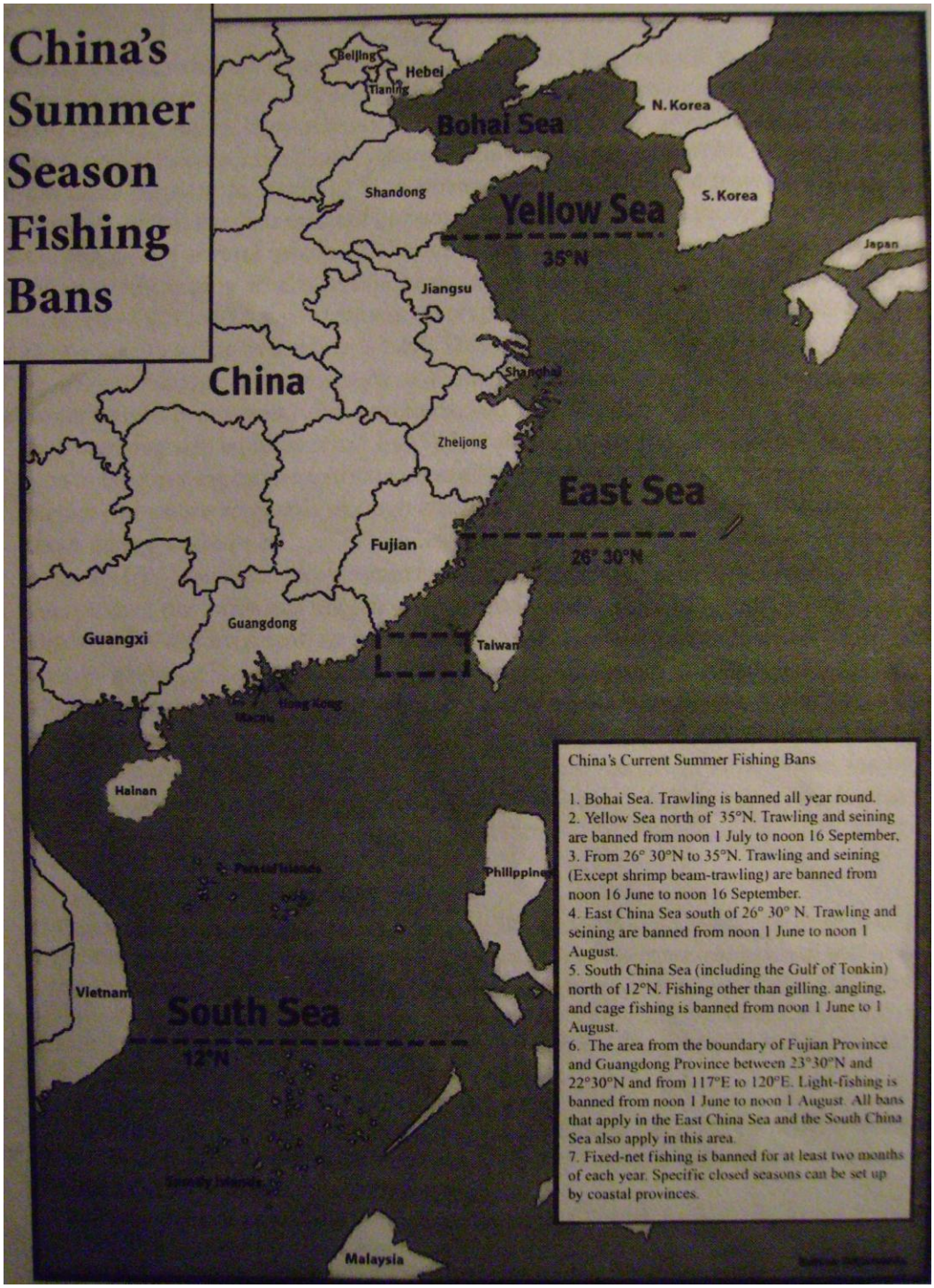
1950 et jusqu'à présent, il reste toujours la pratique la plus courante[871]. Dans l'accord sino-japonais sur la pêche de 1975, cinq zones d'interdiction et deux zones de conservation ont été établies pour protéger les poissons jeunes de certaines espèces[872]. Dès lors, de plus en plus de zones d'interdiction ont été définies pour la protection des espèces commerciales, y compris les Chinese prawn, les yellow croakers et harengs. Depuis 1998, chaque année, le gouvernement chinois étend les zones d'interdiction et prolonge la durée du moratoire saisonnier[873]. Les zones d'interdiction couvrent alors la majorité des pêcheries chinoises, y compris une grande partie de la mer de Chine du sud. Le moratoire saisonnier peut avoir une durée maximale de trois mois. Comme la plupart des moratoires ont lieu en été, le nom « moratoire d'été » a été donné à cette mesure[874].

Néanmoins, la mise en œuvre du moratoire dans l'ensemble du pays n'est pas facile. Pendant la durée de cette période, plus de 117 000 navires de pêche restent au port en laissant environs 1 200 000 pêcheurs improductifs[875]. Le gouvernement offre une subvention spéciale aux pêcheurs pour leur permettre de survivre le temps de cette interdiction[876]. Or, l'effet du moratoire sur la conservation des ressources n'est pas aussi satisfaisant que prévu. Premièrement, d'un point de vue biologique, le moratoire ne couvre pas les saisons de reproduction de certaines espèces des stocks, surtout celles des grands migrateurs[877]. Deuxièmement, le moratoire ne peut pas vraiment atténuer l'inquiétude de la grande masse de pêcheurs sur les ressources en plein déclin. Après deux ou trois mois de moratoire, la pêche dans la zone déterminée devient plus intense. Les pêcheurs essaient alors de compenser leur perte en utilisant des moteurs plus puissants ou des techniques plus efficaces pour avoir un bon rendement dans une période plus courte. Par conséquent, la stabilité des stocks de poissons est toujours menacée par l'exploitation excessive[878]. Finalement, la mise en œuvre du régime est coûteuse et difficile. Face à la pêche illégale dans les zones d'interdiction et pendant le moratoire, les autorités de pêche doivent renforcer la surveillance sur des bateaux de pêche en envoyant les navires pour patrouiller dans les zones concernées[879], ce qui présente

---

871 XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy op.cit.*, p. 111.
872 *Ibid*.
873 MOA Circular on the New Summer Moratorium System in the East China Sea and the Yellow Sea, 1998, FMB, *Complete Collection of the Fisheries Law and Regulation,* pp. 67-68.
874 MOA, Circular on the Amendment of the « Regulation on the Instruction and Management of Major Fishing Grounds and Fishing Seasons of the East China Sea, the Yellow Sea and the Bohai Sea », 1995, FMB, , *Complete Collection of the Fisheries Law and Regulation,* pp. 66-67. Voir aussi la carte pour les informations plus détaillées.
875 « The 7th Year of the Mid-Summer Moratorium », *China Fisheries* (en chinois) vol. 6, 2001, p. 5.
876 XIE (X.), « Ban replenishes China's fish stocks », *China Daily,* le 18 septembre 2003, p. 3, http://www1.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-09/18/content_265126.htm, visité le 23 août 2007.
877 GUO (C.), « The Summer Moratorium regime needs to be improved », *Fisheries Administration*, 3, 2002, pp. 19-20.
878 WU (Z.), « Impact of Summer Moratorium on the Fisheries Resources of the South China Sea », au moment de *Cross-Strait Conference on the South China Sea Resources*, Bo'ao, Chine, 11-12 janvier 2004.
879 LIU (Y.), « Improving, with Experiences from the Past and Determination for the future, the Implementation of the

un grand défi pour les autorités de pêche.



Carte 43: Le moratoire saisonnier

Source: XUE (Guifang), *China and International Fisheries Law and Policy*, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, XXI-320 p, p. 113.

Summer Moratorium in the Yellow/Bohai Sea », *Fisheries Administration*, 2, 2002, p. 5.

Contrôle de la capacité de capture

La pêche en mer était la partie la plus importante dans l'industrie de la pêche avant 1985. Les captures comptent environ pour 80% à90% de la production totale de la pêche. Parmi les captures, 91.7% viennent des eaux côtières tandis que seulement 8.3% viennent de la pêche hauturière[880]. Le développement de la pêche a connu des succès dans le sens où, plus d'emplois ont été créés et l'alimentation de la nation en est améliorée. Néanmoins, des pratiques excessives de la pêche ont contribué à l'épuisement des ressources et à la dégradation de l'environnement marin[881]. Dans ce contexte, le gouvernement chinois a modifié les lois et les règlements internes en mettant l'accent sur le contrôle de la capacité de capture.

En 1997, le gouvernement a promulgué la politique de «double contrôle», à fin de limiter le nombre de navires et la puissance des moteurs[882]. En 1999, le gouvernement a adopté *Guidelines for Fisheries Industrial Structural Adjustment*[883]. Selon les directives, le gouvernement cesse de distribuer les licences permettant la construction des nouveaux navires de pêche, sauf, à la fin de la pêche hauturière. Les navires étrangers ont interdiction de pêcher dans les eaux côtières de la Chine, sauf, sous régimes bilatéraux et les non-pêcheurs ne peuvent pas travailler dans le secteur de la pêche. Les directives sont mises en œuvre avec d'autres politiques, en l'occurrence le projet de la réduction des navires de pêche et le réemploi des pêcheurs dans d'autres secteurs industriels[884]. De plus, en 1999, Pékin a demandé aux autorités de pêche et aux gouvernements, à tous niveau, de prendre toutes les mesures appropriées pour que la capture totale n'excède pas le niveau de 1998[885]. Cette politique de la croissance zéro de la capture a été remplacée en 2000 par la politique de «décroissance»[886]. C'est-à-dire que la capture des stocks à partir de l'an 2000 doit être inférieure à celle de l'année précédente. Celle-ci est bien réduite depuis des années et il faut noter que cette politique ne s'applique pas à la pêche hauturière. [887] Au lieu de limiter la capacité de capture, la Chine encourage le développement de la pêche hauturière.

---

880 L'aquaculture se développe rapidement depuis 1985 et fait une partie de plus en plus importante de l'industrie de la pêche. XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy op.cit.*, p. 115.
881 *Ibid.*, p. 115-116.
882 MOA, Circular on the Implementation Opinion of the Control of Fishing Effort in the Ninth Five-Year Plan, 1997, approuvé par le Conseil d'Etat.
883 MOA, Guidelines for Fisheries Industrial Structural Adjustment, 29 décembre 1999, http://www.fjscs.ac.cn/rd/cyjg.htm, visité le 24 août 07.
884 XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy op.cit.*, p. 117.
885 FMB, *China Fisheries Yearbook 2001*, China Agriculture Press, 2002, p. 5.
886 *Ibid.*
887 FMB, *China Fisheries Yearbook 2003*, China Agriculture Press, 2003, p. 1. Voir le formule 3.

Tableau 13

La capture totale 1996-2002

Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Capture (millions tonnes)	12.49	13.85	14.97	14.98	14.78	14.41	14.34

Source: FMB, China and Fisheries Yearbook, 2001, p. 215; China and Fisheries Yearbook, 2003, p. 211.

La Chine a non seulement réajusté les lois et règlements déjà existants pour s'accommoder aux circonstances actuelles mais a aussi introduit de nouvelles approches de conservation et de gestion. Nous en parlerons dans les paragraphes suivants.

La prise en compte des écosystèmes halieutiques et le développement de la pêche responsable

Le programme Action 21 identifie le milieu marin comme : *«[…] un élément essentiel du système permettant la vie sur Terre et un capital qui offre des possibilités de développement durable.»*[888] Depuis l'ouverture de la Chine, de nouvelles conceptions de gestion ont été introduites, en l'occurrence, l'approche de la prise en compte des écosystèmes halieutiques[889]. L'approche est acceptée comme faisant partie intégrale de la gestion des stocks de poissons en raison de l'interdépendance des écosystèmes et des stocks de poissons. Pour protéger les écosystèmes halieutiques, la Chine a adopté la loi sur la protection de l'environnement marin[890] dont on parlera en détail dans la partie sur l'environnement marin. Nous discuterons ici les effets de la loi sur la protection des écosystèmes halieutiques. La loi précise les standards scientifiques pour l'environnement marin par conséquent elle influence indirectement les conditions des écosystèmes. De plus, elle propose l'établissement des réserves naturelles pour protéger les écosystèmes spécifiques[891]. En outre, la Chine a établi un réseau national pour surveiller et empêcher la dégradation des écosystèmes halieutiques, y

888 Agenda 21, chapitre 17, para. 1.
889 Etabli en Chine par Ocean Agenda 21, voir ZOU (K.Y.), «Towards sustainable management of China's marine fishery resources : Law and Enforcement », *Asia Pacific Journal of Environmental Law* 2, n°3, 4, 1997, pp. 293-318, p. 311.
890 Marine Environmental Protection Law, adopté le 23 août 1982, modifié le 25 décembre 1999, entré en vigueur le 1er avril 2000
891 Chapitre 3, Marine Environmental Protection Law.

compris 27 stations de surveillance et plus de 80 réserves naturelles à l'échelle nationale[892]. Ces réserves naturelles marines définies, couvrent des golfes, des îles, des estuaires, des barrières de corail, des mangroves et des lagons, en recouvrant une superficie totale de 12 900 km². [893]

La pêche responsable

En dépit du fait que la conception du développement a été introduite en Chine il y a 13 ans[894], la pêche responsable n'est pas encore une pratique établie en Chine. Par la modification de la loi sur la pêche de 1986, la Chine envisage d'incorporer l'esprit du Code de conduite pour une pêche responsable adopté par la FAO en 1995et renforcer le contrôle sur la pêche pour éliminer la pêche illicite et l'utilisation des techniques dommageables. La loi impose des sanctions plus sévères à cette fin, y compris la confiscation des pêches illicites, des équipements de pêche et du navire dans le cas plus grave[895]. Le développement responsable nécessite des recherches scientifiques et la collecte d'informations sur la pêche. Malheureusement, jusqu'à maintenant, la Chine n'a promulgué aucune loi ou règlement sur les données scientifiques. Le gouvernement ne s'est intéressé au problème des données scientifiques que très récemment[896]. Néanmoins, la Chine envisage d'établir une base de données sur les ressources biologiques dont les travaux sont en progrès. Cette base de données contiendra les informations sur les licences, les quotas, les zones d'interdiction et le moratoire saisonnier, les conditions imposées pour les navires et leur pêche, les inspections et la pêche illicite *etc*.[897]. La Chine s'engage très activement dans les échanges internationaux et il est estimé que l'assistance internationale a joué un grand rôle dans le traitement des données scientifiques[898].

B. Les Régimes bilatéraux pour une gestion commune des ressources halieutiques avec des Etats voisins

En raison de la nature migratoire des ressources halieutiques, les mesures unilatérales adoptées par un seul Etat sont loin d'être suffisantes pour la conservation des ressources. Par

[892] XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy op.cit.*, p. 121.
[893] http://www.coi.gov.cn/zrbhq/, visité le 25 août 2007.
[894] depuis la promulgation de China Agenda 21.
[895] La loi de la pêche de 2000, Chapitre V.
[896] FMB, *China Fisheries Yearbook 2001, op.cit.*, p. 136.
[897] *Ibid.*
[898] La Chine a coopéré avec la FAO pour améliorer le traitement des informations sur les ressources halieutiques. *FAO, Fisheries Statistics : reliability and policy implications*. http://www.fao.org/docrep/FIELD/006/Y3354M/Y3354M00.HTM, visité le 25 août 2007.

contre, pour assurer l'exploitation durable des ressources, les Etats riverains doivent coopérer entre eux et coordonner leurs efforts. Toutes les mers chinoises sont des mers fermées ou semi-fermées. Selon l'Art. 123 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer :

«*Les Etats riverains d'une mer fermée ou semi-fermée devraient coopérer entre eux dans l'exercice des droits et l'exécution des obligations qui sont les leurs en vertu de la Convention. A cette fin, ils s'efforcent de coordonner la gestion, la conservation, l'exploration et l'exploitation des ressources biologiques de la mer.»*

Ce principe est aussi rappelé dans l'Art. 63 de la Convention. Lorsqu'un même stock de poissons se trouve dans les zones économiques exclusives de plusieurs Etats côtiers, ces Etats s'efforcent de s'entendre sur les mesures nécessaires à prendre pour coordonner et assurer la conservation et le développement de ces stocks.

A cause de la pollution et de l'exploitation excessive ou « overfishing », on assiste à une grande dégradation des ressources halieutiques dans les mers chinoises depuis des années. La coopération entre les Etats riverains de ces mers semi-fermées est vitale pour la conservation des ressources. Néanmoins, des éléments divers, y compris la concurrence en matière de pêche, la relation complexe entre les Etats, les revendications chevauchantes et les conflits territoriaux, rendent la coopération dans le domaine de la pêche très difficile. Par conséquent, depuis longtemps, il n'y a pas eu de régime bilatéral efficace.

Cette partie est consacrée au régime bilatéral de la pêche, qui concerne les accords conclus respectivement avec le Japon et la Corée du sud, Etats avec lesquels la frontière n'est pas encore définie (a) et l'accord sino-vietnamien sur la pêche conclu en même temps que l'accord de délimitation (b).

a. Les Accords de pêche avec le Japon et la Corée du sud : une gestion commune provisoire, en attendant la délimitation définitive

La Mer Jaune et la mer de Chine orientale sont des mers semi-fermées, couvrant une grande zone maritime caractérisée par des conditions hydrographiques et climatiques diverses. Grâce à cette diversité, les mers chinoises sont favorables à la reproduction et à l'accroissement d'une grande variété de stocks de poissons[899]. La migration des stocks de poissons est généralement limitée dans le cadre de ces mers semi-fermées. Dans ce sens, nous pouvons considérer ces mers périphériques comme étant un grand « vivier » partagé par les

[899] XIA (Shifu), ZHAO (Chuanyin), FENG (Shunlou), *China Fishery Divisions : A Survey and Division on China's Fishery Resources*, vol. 1, China: Zhengjiang Science and Technology Publisher, (en chinois), 1987, p. 37

Etats riverains[900]. La Chine, le Japon et la Corée du sud comptent parmi les Etats les plus importants dans l'industrie de la pêche au niveau mondial. Cette activité constitue une partie importante de l'économie nationale de ces Etats. Néanmoins, les ressources halieutiques des mers chinoises, qui fournissent un grand « vivier » pour les Etats riverains depuis des siècles, ont subi une grande dégradation à cause de la pollution et de l'exploitation non rationnelle. L'écosystème des mers demi-fermées est fragile et vulnérable aux activités humaines, surtout à la pollution. De plus, préoccupés par leurs propres intérêts, les Etats ne considèrent pas la conservation des stocks comme étant une priorité, par conséquent, la compétition de pêche a un effet catastrophique sur les ressources[901]. Les stocks de poisson subissent un déclin depuis les années 1970 et la situation s'est aggravée pendant les années 1980[902]. Malheureusement, entre la Chine, le Japon et la Corée du sud, et ce à cause de différences majeurs, qu'ils soient politiques, sociales ou idéologiques, n'ont pas pu établir un régime efficace pour affronter l'épuisement des ressources pendant une longue période[903].

Pour conserver les ressources et les utiliser de manière raisonnable, La Chine a conclu un nouvel accord de pêche avec le Japon en 1997[904] et le premier accord de pêche avec la Corée du sud en 2000[905]. Le premier accord est entré en vigueur le 1er juin 2000 et le second est entré en vigueur le 30 juin 2001[906]. Ces deux accords constituent des mesures provisoires suspendues à la délimitation définitive des zones maritimes. Chaque accord est valable pour une période initiale de cinq ans. Après cinq ans, il peut être terminé par une notification écrite préalable par l'une des parties[907]. Jusqu'à présent, les accords sont toujours en vigueur.

Les deux accords sont basés sur le principe de l'accès réciproque aux ressources de pêche de l'un et l'autre[908]. Les accords confirment les droits exclusifs des Etats côtiers sur leurs zones économiques exclusives. Les navires de pêche d'une partie doivent demander à

---

900 JIANG(Yihang) et NAKAMURA (Takeamura), « The Northwest Pacific-The UNEP Action Plan facing the sub-polar Asian seas », *Ocean and Coastal Management*, vol. 45, 2002, p. 858.

901 Tanaka(Syoito), « Japan's Fisheries a,nd International Relations surrounding them under the regime of 200-mile exclusive fisheries zones », mémoire soumis au moment de *The Law of the Sea and Ocean Development Issues in the Pacific Basin*, Honolulu, Hawaii, 5-8octobre 1981, p. 80.

902 LIU (Rongzi), « Exploitation and Management of the Fisheries resources and regional cooperation in the Yellow Sea and the East China Sea », in KIM (D.), *Ocean Affairs in Northeast Asia and Prospects for Korean-Chinese Maritime Cooperation*, 1994, Seoul, Seoul Press, p. 56.

903 Valencia(M.J.), «The Yellow Sea : Transnational Marine Resource Management Issues », *Marine Policy*, vol. 12, 1988, p. 382

904 http://www.weihai.gov.cn/xw/zhuanti/neaes/cn/view_news.asp?id=3, visit éle 16 August 2007

905 La Chine n'avait pas établi la relation diplomatique avec la Corée du sud jusqu'en 1992. KIM (S.P.), « The United Naion Convention of the Law of the Sea and New Fishery Agreements Northeast Asia », *Marine Policy*, vol. 27, 2003, p. 101.

906 Agreement on Fisheries between the People's Republic of China and Japan, signé 11 novembre 1997, reproduit in *Japanese Annual Yearbook of International Law*,vol. 41, 1998, pp. 122-129; Agreement of Fisheries between the Republic of Korea and the People's Republic of China, 3 août 2000, reproduit in KIM (S.P.), *Maritime Delimitation and Interim Arrangements in Northeast Asia*, Martinus Nijhoff, 2004, pp. 347-356.

907 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 14(2) ; Sino-Korean Agreement, l'Art. 16(3).

908 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 2(5) ; Sino-Korean Agreement, l'Art. 2(5).

l'autorité compétente une licence pour pêcher dans la zone économique exclusive de l'autre partie. Ils sont tenus de respecter l'accord de pêche et le droit interne de l'autre partie[909]. Comme il s'agit d'accords provisoires établissant un régime suspendu à la délimitation maritime définitive, les parties déclarent que les dispositions de l'accord n'affectent pas la position respective de chacune d'elle sur la délimitation maritime et ainsi que sur les conflits territoriaux[910]. Néanmoins, il est estimé que l'accord aura certaines incidences sur la frontière maritime à définir, en particulier, concernant la délimitation des zones économiques exclusives.

L'accord sino-japonais établit une Commission de pêche bilatérale ou « Fisheries Joint Committee », qui s'occupe de la mise en œuvre de cet accord. Composée de deux représentants désignés par chaque Etat, la Commission est compétente pour faire des recommandations aux gouvernements sur les affaires de pêche, y compris les quotas distribués à chaque Etat et les espèces que les navires peuvent pêcher, *etc.*[911]. Elle a aussi le pouvoir de décider les mesures de conservation et d'exploitation à adopter dans « la zone des mesures provisoires », établie par l'accord sino-japonais[912]. La Commission de pêche établie par l'accord sino-coréen est semblable à celle établie par l'accord sino-japonais[913]. La seule différence est que la Commission sino-coréenne est composée d'un représentant et de plusieurs membres pour chaque partie[914]. Les Commissions ont joué un rôle essentiel dans la mise en valeur des accords de pêche. Elles se réunissent annuellement pour discuter et prendre les décisions importantes, surtout les décisions sur les quotas de pêche. Elles peuvent aussi servir de forum où les experts des deux Etats échangent leurs études sur les ressources halieutiques et élaborent ensemble les mesures appropriées à recommander aux gouvernements. Par l'intermédiaire des Commissions, les gouvernements peuvent coordonner leurs efforts.[915]

Zones de gestion concertée (Agreed Zones)

Les deux accords ont établi les différentes zones où les différents régimes sont appliqués. L'accord sino-japonais établit une « zone de mesures provisoires » dans la mer de Chine

[909] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 4 ; Sino-Korean Agreement, l'Art. 4.
[910] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 12 ; Sino-Korean Agreement, l'Art. 14.
[911] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 3
[912] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 11(2)
[913] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 11(3)(4).
[914] Sino-Korean Agreement, l'Art. 13.
[915] XUE (G.F.), "Bilateral Fisheries Agreements for the Cooperation Management of the Shared Resources of the China Sea : A note", *Ocean Development and International Law*, vol. 36, 2005, p. 367.

orientale où se trouve le chevauchement entre les revendications maritimes chinoises et japonaises[916]. L'accord établit aussi d'autres zones spéciales qui n'ont pas d'appellations particulières. Lesdites zones incluent un espace auquel les pêcheurs chinois et japonais ont libre accès[917] ainsi qu'une zone où la pêche traditionnelle des calamars, par les pêcheurs chinois, est maintenue dans les eaux actuellement sous juridiction japonaise.[918] L'accord sino-coréen établit aussi une zone de mesures provisoires au milieu de la Mer Jaune[919]et une zone de libre accès[920]. Ce qui est unique dans l'accord sino-coréen est qu'il établit deux zones transitoires[921].

La zone de mesures provisoires ou «Provisional Measures Zone » entre la Chine et le Japon se situe entre 27°N et 30°40'N, à une distance de 52 milles nautiques de la côte chinoise et de la côte japonaise. Il s'agit d'une zone où se chevauchent les revendications des Etats. La limite au nord de la zone est contestée par la Corée du sud, qui a également une revendication sur cet espace[922]. La Commission de pêche est chargée de la conservation des stocks dans la zone. Pour décider le quota de pêche, elle adopte «une approche de contrôle sur la quantité», selon laquelle la décision est faite après la prise en compte d'éléments divers : la pêche traditionnelle, le nombre des navires, la capacité de renouvellement des espèces, les opérations de pêche et l'organisation des activités de pêche *etc.*[923]

Le contrôle de l'Etat du pavillon s'applique aux navires pêchant dans la zone. Mais ce contrôle est réalisé de manière indirecte. Quand une partie constate une violation du droit par un navire de l'autre partie, elle peut lui notifier le délit. Mais c'est l'Etat du pavillon qui prend les mesures nécessaires et fait rapport de sa décision à l'Etat côtier[924]. Le régime de la zone des mesures provisoires de l'accord sino-coréen est semblable à celui établi par l'accord sino-japonais[925].

Selon l'accord sino-japonais, les zones maritimes au sud de la zone de mesures provisoires, situées autour de l'île Diaoyu/Senkaku, sont en libre accès. Evidemment, ce régime a pour objectif de mettre de côté le conflit territorial relatif à l'île Diaoyu/Senkaku[926]. Selon l'accord, le *status quo* est maintenu: les pêcheurs chinois et japonais peuvent continuer

916 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 7(1).
917 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 6(b).
918 Sino-Japanese Agreement, Japanese Letter concerning Chinese Fishing for Squid.
919 Sino-Korean Agreement, l'Art. 7
920 Sino-Korean Agreement, l'Art. 9
921 Sino-Korean Agreement, l'Art. 8.
922 ZOU (K.Y.), «Sino-Japanese Joint Fishery Management in the East China Sea », *Marine Policy*, vol. 27, 2003, p. 137.
923 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 7(2).
924 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 7(3).
925 Voir Sino-Korean Agreement, l'Art. 7(2) (3).
926 ZOU (K.Y.), «Sino-Japanese Joint Fishery Management in the East China Sea », *Marine Policy*, vol. 27, 2003, p. 136.

à pêcher dans la région et le droit interne d'un Etat ne s'applique ni aux ressortissants, ni aux navires de l'autre Etat[927]. Cependant, l'accord n'est pas suffisant pour résoudre les conflits de pêche dans cette région[928].

La pêche des calamars est une industrie très importante pour la Chine. La zone de pêche traditionnelle des pêcheurs chinois se situe dans la mer du Japon, à l'est d'Hokkaido dans le Pacifique Nord. La pêche se pratiquait en haute mer avant l'établissement du régime de la zone économique exclusive. Actuellement, elle est sous juridiction japonaise. En considération du droit historique de pêche de la Chine, le Japon a permis aux pêcheurs chinois de continuer à pratiquer leurs activités dans sa zone maritime pour cinq ans[929]. Les navires chinois sont tenus de demander un permis auprès des autorités japonaises mais ils sont exemptés de droit de pêche. Néanmoins, le nombre de navires chinois et leur pêche ne sauraient excéder le niveau de 1996[930].

En ce qui concerne l'accord sino-coréen, l'établissement des zones transitoires est considéré comme étant un compromis entre les deux Etats. Dans le cadre des négociations, la Corée du sud a manifesté sa préférence pour une grande zone économique exclusive de chaque partie[931]. Par contre, la Chine est favorable à une grande zone de pêche conjointe pour accueillir sa grande flotte[932]. Les parties se sont finalement mises d'accord pour qu'une zone transitoire soit établie de chaque côté de la zone des mesures provisoires. Les zones sont accessibles aux navires des deux Etats et deviennent, quatre ans après l'entrée en vigueur de l'accord, la zone économique exclusive de chaque partie. En conséquence chaque Etat a réduit chaque année le nombre des navires qui pêchaient dans la zone transitoire de l'autre Etat. Pour assurer la mise en œuvre adéquate de l'accord et des règlements, la Chine et la Corée du sud ont conduit des inspections conjointes, y compris des inspections à bord[933]. Notons que

---

927 Sino-Japanese Agreement, l'Art. 6(1).

928 Le 7 septembre 2010, un bateau chinois venu pêcher autour de l'archipel heurte le bateau de patrouille japonais venu lui ordonner de quitter la zone, avant de s'enfuir et de heurter un autre bateau japonais quarante minutes plus tard, selon les gardes-côtes. La Chine exige alors la libération de l'équipage du bateau, arrêté pour l'enquête à Ishigaki, tandis que le gouvernement japonais déclare qu'il « va résoudre ce problème en se basant strictement sur [ses] lois ». Le ministère des Affaires étrangères chinois précise ensuite que cette enquête est « ridicule, illégale et invalide », http://dombosco.over-blog.com/article-senkaku-la-saga-continue-59804006.html, visité le 14 mars 2011. En dépit du fait que l'accord ne s'applique pas aux activités de la pêche dans ces eaux, selon l'esprit de l'accord, les pêcheurs chinois et japonais peuvent continuer à pêcher dans la région et le droit interne d'un Etat ne s'applique pas aux nationaux ou navires de l'autre Etat. Donc, ce que le gouvernement japonais avait fait n'est complètement conforme à l'accord. http://news.sina.com.cn/o/2010-10-03/163321215932.shtml, visité le 14 mars 2011.

929 Sino-Japanese Agreement, Exchange of Letters, para. 1. Voir aussi PARK (Hee Kwon), *The Law of the Sea and Northeast Asia : A Challenge for Cooperation*, la Haye, Kluwer Law International, 2000, p. 53.

930 Sino-Japanese Agreement, Exchange of Letters, para. 2.

931 KIM (S.P.), « The United Naion Convention of the Law of the Sea and New Fishery Agreements Northeast Asia », *op.cit.*, p. 102.

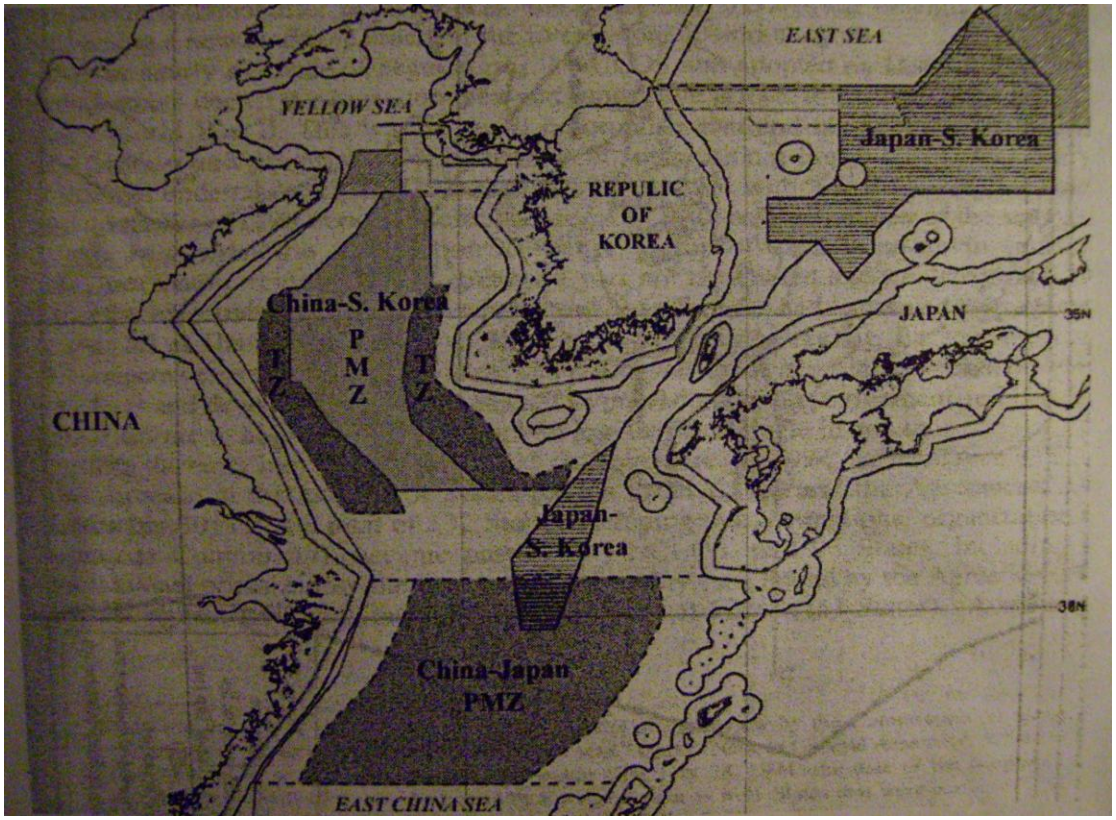
932 *Ibid.*

933 L'inspection la plus récente a eu lieu du 10 mai à 19 mai 2005. http://www.cnfm.gov.cn/info/display.asp?sortid=75&id=7338, visité le 17 août 2007.

ces zones sont déjà devenues zone économique exclusive à partir du 30 juin 2006[934].

Les deux accords ont défini un cadre permettant une gestion commune des ressources halieutiques dans la Mer Jaune et la mer de Chine orientale. Ils contribuent à la conservation et au développement durable des stocks de poisson dans la zone maritime où la frontière n'est pas définie. Néanmoins, des problèmes existent. Premièrement, les deux accords sont des accords bilatéraux et les mesures adoptées ne sont opposables qu'aux deux Etats. Or, la migration des stocks de poissons ne se limite pas aux zones maritimes d'un Etat ou deux Etats. Compte tenu de la situation des mers chinoises, les mesures de conservation adoptées par deux Etats ne seraient pas efficaces sans efforts coordonnés de la part des autres Etats riverains. Deuxièmement, comme nous l'avons déjà évoqué, la Corée du sud a contesté la légalité du régime sino-japonais relatif à la zone des mesures provisoires. En revanche, la Chine a protesté contre l'accord de pêche entre la Corée du sud et le Japon de 1998 en estimant que ses droits souverains ont été violés par cet accord[935]. Néanmoins, les navires coréens ou chinois pêchent toujours dans la zone contestée sans se soumettre aux mesures adoptées puisque l'accord n'est pas opposable aux Etats tiers. Finalement, en raison des revendications chevauchantes et des conflits territoriaux entre les Etats, certaines zones maritimes ne sont pas couvertes par le régime bilatéral et les mesures de conservation, par exemple, la zone de libre accès. Selon l'accord, le *status quo* y est maintenu: les pêcheurs chinois et japonais peuvent continuer à pêcher dans la région et le droit interne d'un Etat ne s'applique pas aux nationaux ou navires de l'autre Etat[936]. Il existe toujours des problèmes au niveau de la mise en place des accords. Les malentendus entre les Etats peuvent parfois causer des incidents graves[937] qui ont tous affecté leur efficacité.

[934] Sino-Korean Agreement, l'Art. 8(2).
[935] Agreement on Fisheries between the Republic of Korea and Japan, 28 novembre, 1998, reproduit in KIM (S.P.), *Maritime Delimitation and Interim Arrangements in Northeast Asia*, *op.cit.*, p. 327-328.
[936] Sino-Japanese Agreement, l'Art. 6(1).
[937] Le 18 décembre 2010, un bateau de pêche chinois est entré en collision avec un navire des garde-côtes. Un Chinois est mort et deux autres étaient portés disparus. http://epaper.dfdaily.com/dfzb/html/2010-12/19/content_428623.htm, visité le 14 mars 2011. Dans la conférence de presse du 21 décembre 2010, la ministère des affiares étrangères a exprimé sa vive préoccupation vis-à-vis de cette affaire et fait des représentations solennelles auprès de la République de Corée, tout en lui demandant de tout faire pour la recherche des membres d'équipage chinois disparus, de punir sévèrement les auteurs. L'affaire s'est produite cette fois dans les eaux que couvrent les mesures de pêche provisoires entre la Chine et la République de Corée. Selon leur Accord de pêche, les deux pays peuvent envoyer leurs bateaux de pêche opérer dans ces eaux et assurent chacun la gestion de leurs propres bateaux par le biais de leurs départements compétents, qui doivent échanger des informations sur les infractions commises, mais qui n'ont pas le droit de monter à bord des bateaux de l'autre pays et d'y faire appliquer la loi. http://sn.china-embassy.org/fra/fyrth/t781410.htm, visité le 14 mars 2011



Carte 44: *Agreed Zones* dans l'accord sino-japonais et l'accord sino-coréen

Source: PARK (H.K.), The Law of the Sea and Northeast Asia, la Haye, Kluwer Law International, 2000, p. xxix.

b. L'accord avec le Vietnam dans le golfe du Tonkin : un arrangement combiné avec une frontière définitive

Le golfe du Tonkin est une zone de pêche cruciale pour la Chine et le Vietnam car il recèle une grande de variété de poissons, grâce à des conditions hydrographiques favorables[938]. Les pêcheurs chinois et vietnamiens y sont en activité depuis des siècles et la vie économique locale dépend beaucoup de la pêche dans le golfe. Donc, une gestion commune et efficace de ces ressources partagées est d'une importance particulière dans la relation entre ces deux Etats.

La gestion des ressources de pêche a été largement influencée par l'ensemble des relations entre la Chine et le Vietnam. Dans les années 1950 et 1960, période où la relation sino-vietnamienne est relativement bonne, deux accords de pêche ont été conclus : l'un de 1957 à 1963 et l'autre de 1963 à 1966[939]. Les objectifs de ces accords sont de régler les

[938] http://www.fmprc.gov.cn/chn/zxxx/t145558.htm, visité le 11 août 2007.
[939] HUANG, *Law of the Sea and Fisheries Regulations*(en chinois), Beijing, China Agriculture Press, 1993, p. 125.

activités de pêche dans les mers territoriales[940]. En ce qui concerne les zones maritimes situées au milieu du golfe, les pêcheurs des deux côtés ont libre accès à ces eaux et y jouissent de la liberté de pêche[941]. Aucun accord n'a été conclu dans les années 1970, période au cours de laquelle la relation sino-vietnamienne s'est dégradée à cause de conflits territoriaux et de divergences politiques. Cette hostilité a provoqué non seulement des conflits entre les pêcheurs des deux nationalités mais aussi des confrontations entre pêcheurs d'un Etat et autorité maritime de l'autre[942].La situation dans le golfe était très tendue, ce qui rendait son accès difficile et dangereux. En dépit du fait qu'aucun accord de pêche, bilatéral, n'existait à l'époque, la Chine a adopté des mesures de conservation dans ses eaux, y compris l'établissement de zones d'interdiction et de moratoires saisonniers[943]. Néanmoins, si nous prenons en considération la migration des poissons, les mesures chinoises seraient restées inutiles sans efforts de la part du Vietnam[944]. Après la normalisation de la relation sino-vietnamienne, les deux Etats ont commencé à négocier une délimitation à la fois terrestre et maritime. En 1998, les deux parties se sont mises d'accord pour inclure le problème de la pêche dans les négociations sur la délimitation maritime[945].

Au moment de la signature de l'Accord sino-vietnamien relatif à la délimitation maritime dans le golfe du Tonkin en 2000, la Chine et le Vietnam ont aussi conclu un accord de coopération sur la pêche[946]. En Asie de l'Est, il est le premier accord qui établit un régime de coopération de pêche dans une zone maritime où la frontière a été clairement établie. Dans ce sens, cet accord pourrait servir de modèle pour la coopération en matière de pêche entre Etats.

L'Accord sino-vietnamien sur la pêche a pour objectif de maintenir une bonne relation entre ces deux pays voisins et leurs peuples, mais également d'exploiter les ressources halieutiques du golfe de manière raisonnable et durable[947]. Il est conclu pour une durée de 12 ans et sera automatiquement renouvelé pour trois autres années[948]. Contenant 22 articles et une annexe, l'accord établit trois zones spéciales ou « Agreed Zones », couvrant une partie

---

940 *Ibid.*

941 ZOU (K.Y.), «Sino-Vietnamese Fishery Agreement for the Gulf of Tonkin», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2002, vol. 17, n°1, p. 128.

942 ZHA, « China's Exploitation of South China Sea Resources : The Case of Hainan Province », http://www.iuj.ac.jp/research/wpap015.cfm, visité le 11 août 2007.

943 XUE (G.F.), «Improved Fisheries Co-operation : Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin», in *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 21, n°2, 2006, p. 221.

944 *Ibid*, pp. 221-222.

945 *Ibid*., p. 222.

946 Agreement Between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Socialist Republic of Vietnam on Fisheries Co-operation for the Gulf of Tonkin (Sino-Vietnamese Fisheries Agreement). Version anglaise disponible in ZOU (K.Y.), «Sino-Vietnamese Fishery Agreement for the Gulf of Tonkin», *op.cit.*, pp. 143-148.

947 Sino-Vietnamese Fisheries Agreement, préambule.

948 *Ibid.*, l'Art. 22.

des mers territoriales et de la zone économique exclusive de deux Etats[949]. Une Commission de la pêche conjointe ou « Joint Fisheries Committee » est établie pour mettre en place les mesures adoptées pour chacune de ces zones.

Cette Commission, se compose d'un représentant et de plusieurs membres désignés par chaque partie, ayant une grande compétence et un véritable pouvoir relatif aux affaires de pêche[950]. Elle peut régler la pêche dans les zones spéciales, recommander aux gouvernements les mesures à prendre, mettre en œuvre les dispositions de l'accord de pêche et traiter les différends relatifs à la pêche[951]. La Commission travaille par consensus et toutes ses recommandations et décisions sont soumises au consentement des représentants des deux Etats[952]. Elle se réunit une à deux fois par an, cependant, si nécessaire, d'autres réunions *ad hoc* peuvent avoir lieu[953].

1) La zone de pêche conjointe – « Joint Fishing Zone »

La zone d'exploitation conjointe ou « Joint Fishing Zone », établie par l'accord sino-vietnamien de pêche, se situe au milieu du golfe de Tonkin, couvrant presque un quart de sa superficie. Cette zone s'étend à 30.5 milles nautiques à partir de la frontière vers la côte de chaque pays[954]. L'accord stipule que la zone d'exploitation conjointe est sous un régime de coopération à long terme. Les parties sont tenues de prendre conjointement des mesures pour conserver et exploiter les ressources halieutiques de manière efficace et durable[955].

Le système de licence s'applique à cette zone. Les ressortissants chinois ou vietnamiens voulant pêcher dans la zone doivent demander un permis auprès de l'autorité compétente respective. Selon l'accord sino-vietnamien sur la pêche, il est possible qu'une partie accorde le permis aux navires de l'autre partie en cas de contrat à risques partagés ou « Joint venture »[956]. Ces navires sont tenus de battre le pavillon de l'Etat qui lui accorde le permis et de pêcher dans les eaux de cet Etat[957]. Néanmoins, le nombre de navires autorisés à pêcher dans la zone pour chaque Etat est décidé annuellement par la Commission[958]. Pour prendre une telle décision, celle-ci va prendre en considération quelques critères importants, y compris

[949] *Ibid.,* préambule et l'Art. 1.
[950] *Ibid.*, l'Art. 13(1).
[951] *Ibid.*
[952] *Ibid*., l'Art. 13(4).
[953] *Ibid.,* l'Art. 13(5).
[954] *Ibid*., l'Art. 3.
[955] *Ibid*., l'Art. 4 et l'Art. 5.
[956] *Ibid.,* l'Art. 10.
[957] *Ibid.*
[958] *Ibid*., l'Art. 6.

la capacité des ressources halieutiques dans le golfe, les impacts des activités de la pêche et le besoin d'une exploitation durable des ressources[959].

En raison du fait que la zone d'exploitation conjointe, tombe dans la zone économique exclusive des parties, le droit interne chinois et vietnamien s'applique respectivement à leurs eaux. Dans la zone d'exploitation conjointe qui se situe dans sa zone économique exclusive, une partie peut surveiller les navires [960] de l'autre partie, et prendre des mesures nécessaires en cas de violation du droit interne ou règlements adoptés par la Commission. Selon le régime de coopération établi par cette dernière, le pays qui adoptera des sanctions contre les navires de l'autre pays, est tenue de l'en informer immédiatement. Le navire alors détenu sera relâché après qu'une caution soit déposée[961]. Chaque partie est tenue de fournir de l'aide quelle que soit la nationalité des pêcheurs. La Chine et le Vietnam peuvent faire des inspections conjointes et combattre ensemble des activités illégales[962].

Néanmoins, l'accord sino-vietnamien sur la pêche stipule que, les autorités nationales de chaque partie ne sauraient abuser de leur pouvoir en gênant les activités de pêche normales[963]. Si une partie observe que les autorités compétentes de l'autre partie ne respectent pas les règlements établis par la Commission, elle peut lui demander des explications et référer le différend à la Commission pour une solution définitive[964]. On peut alors supposer que la Commission jouit d'une autorité quasi-absolue sur les affaires de pêche dans le golfe.

L'établissement d'une zone d'exploitation conjointe n'est pas une nouveauté. L'accord sino-japonais et l'accord sino-coréen ont tous deux établi une zone similaire. Or, le régime de l'accord sino-vietnamien est différent sur plusieurs aspects.

Premièrement, dans l'accord sino-vietnamien, une frontière a été définie tandis que dans les autres accords il ne s'agit que de mesures provisoires dans l'attente d'une délimitation définitive.

Deuxièmement, cette zone est d'une importance particulière compte tenu du fait qu'elle couvre un quart du golfe et inclut les zones les plus productives[965]. L'établissement d'une grande zone d'exploitation conjointe est conforme à la position chinoise pendant les négociations car cela réduirait les impacts du changement de régime sur une importante

[959] *Ibid.*
[960] *Ibid.*, l'Art. 9(1).
[961] *Ibid*., l'Art. 9(2).
[962] *Ibid*., l'Art. 9 (3), (4).
[963] *Ibid*., l'Art. 9 (5).
[964] *Ibid.*
[965] HUANG (Y.) et HUANG (S.), «The Impacts of the Sino-Vietnamese Fishery Agreement in the Beibu Gulf on China's Marine Fisheries in South China Sea», *Journal of Shanghai Fisheries University*(en chinois), 2001, vol. 10, p. 226.

population de pêcheurs[966].

Troisièmement, les navires pêchant dans la zone, sont sous contrôle de l'Etat côtier au lieu du contrôle de l'Etat du pavillon. Les navires sont tenus de respecter les lois et règlements de l'Etat côtier. La zone d'exploitation conjointe est fondamentalement différente de celles établies par les accords sino-japonais et sino-coréen qui ne définissent aucune frontière et qui prévoient le contrôle de l'Etat du pavillon. Le régime de l'accord sino-vietnamien est plus efficace dans le sens où le respect des lois et règlements pertinents par les navires est assuré. Mais il est nécessaire que les pêcheurs connaissent le droit interne de l'autre Etat s'ils veulent pêcher de l'autre côté de la frontière.

2) La zone d'arrangement transitoire – « Transitional Arrangement Zone »

L'accord sino-vietnamien a prévu des mesures transitoires pour que les navires qui pêchaient auparavant dans la zone économique exclusive de l'autre partie puissent s'adapter au nouveau régime[967]. Néanmoins, l'accord n'a pas pu préciser la situation et l'étendue de la zone où les mesures transitionnelles sont appliquées. Le problème est résolu par le Protocole Supplémentaire signé en avril 2004, environs trois ans après la conclusion de l'accord[968]. Cette zone couvre la zone économique exclusive de la Chine et du Vietnam de la latitude 20°N à 20°54'N[969]. La période transitoire est d'une durée de quatre ans après l'entrée en vigueur du protocole supplémentaire[970]. Chaque partie était tenue de réduire le nombre de ses navires pêchant dans la zone économique de l'autre partie de 25% chaque année[971]. Au bout de quatre ans, la Chine et le Vietnam s'engageaient à promouvoir les échanges bilatéraux et l'accès réciproque à la zone économique exclusive de l'un vis-à-vis de l'autre[972]. Selon le Professeur Zou Keyuan, un tel arrangement pourrait réaliser partiellement la revendication chinoise des droits historiques de pêche qui s'est exprimée au cours des négociations[973]. Néanmoins, les droits historiques ne figurent nulle part dans l'accord sino-vietnamien sur la pêche.

---

[966] Nous ne savons pas quel compromis a été pour y arriver à ce résultat mais nous avons noté que les pêcheurs chinois ne peuvent plus pêcher dans la zone maritime de 15 miles nautiques accordée à l'île de Bach Long Vi. ZOU (K.Y.), « Maritime Boundary Delimitation in the Gulf of Tonkin », *Ocean Development and International Law*, 1999, vol. 30, p. 245, XUE (G.F.), « Improved Fisheries Co-operation : Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin », *op.cit.*, p. 232.
[967] *Ibid.*, l'Art. 11(2).
[968] Supplementary Protocol, disponible in http://www.farmer.com.cn/wlb/yyb/yy2/200407060457.htm visité le 13 août 2007.
[969] Supplementary Protocol, l'Art. 1(2).
[970] *Ibid.*, l'Art. 2.
[971] *Ibid.*
[972] L'accord sino-vietnamien sur la pêche, l'Art. 11(3).
[973] ZOU (K.Y.), « Sino-Vietnamese Fishery Agreement for the Gulf of Tonkin », *op.cit.*, p. 140.

3) La zone tampon - « Buffer Zone »

La Chine et le Vietnam disposent tous deux d'une grande quantité de petits navires qui ne peuvent pêcher que dans les eaux proches de la côte. Très souvent, les petits navires ne sont pas bien équipés et sont incapables de situer la frontière en pleine mer. Par conséquent, il est fort possible que ces petits navires traversent inconsciemment la frontière et pénètrent dans les eaux territoriales de l'autre Etat. Pour éviter des problèmes, une zone tampon a été établie pour les petits navires[974]. Dans le cadre de l'accord sino-vietnamien, les petits navires désignent les navires d'une longueur inférieure à 15 mètres et d'une puissance de moins de 60 chevaux-vapeur. Les navires excédant cette taille sont interdits d'accès à la zone tampon[975]. La zone commence à la limite de la frontière terrestre et s'étend jusqu'à 10 milles nautiques vers le sud[976]. Comme la zone d'exploitation conjointe, la zone tampon est aussi divisée en deux parties par la frontière. Chacune s'étend jusqu'à 3 milles nautiques de part et d'autre de la ligne de délimitation de la mer territoriale entre les deux Etats[977].

La zone tampon pour les petits navires se situe dans les mers territoriales de Chine et du Vietnam. Normalement, les navires d'un Etat sont tenus de ne pas pénétrer dans les mers territoriales de l'autre. Quand le petit navire d'un Etat est repéré dans l'autre partie de la zone tampon, l'Etat côtier peut donner au navire un avertissement et lui demander de quitter ses eaux territoriales. Néanmoins, l'Etat concerné est tenu de ne pas arraisonner les petits navires, et surtout de ne pas recourir à la force[978]. Les différends relatifs aux activités de pêche dans la zone sont déférés devant la Commission tandis que d'autres affaires sont régies par le droit interne des Etats[979]. Il est intéressant de noter que l'accord stipule expressément que le droit de passage inoffensif pour les navires de pêche est assuré, conformément à la Convention des Nations Unies, sur le droit de la mer[980]. L'insertion de cette disposition peut être justifiée par le fait que la Chine et le Vietnam ont tous deux imposé des conditions restrictives sur le passage inoffensif.

Comme on l'a déjà évoqué, l'accord sino-vietnamien sur la pêche est le premier de son genre en Asie de l'Est. Nous pouvons supposer que cet accord peut servir de modèle pour la coopération dans une zone où une frontière définitive a été établie. En premier lieu, une

---

974 L'accord sino-vietnamien sur la pêche, l'Art. 12(1).

975 Fisheries Management Bureau, « Background Information on Sino-Vietnamese Agreement », www.cnfm.gov.cn?info?display.asp?id=2965, visité le 12 septembre 2007, XUE (G.F.), « Improved Fisheries Co-operation : Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin », *op.cit.*, pp.230-231

976 L'Accord sino-vietnamien sur la pêche, l'Art. 12(1).

977 *Ibid.*, l'Art. 12(1) et l'Art. 21.

978 *Ibid.*, l'Art. 12(2)

979 *Ibid.*

980 *Ibid.*, l'Art. 16.

commission permanente est établie pour s'occuper de la mise en œuvre du régime de coopération. Elle est douée d'un véritable pouvoir de décision sur toutes les affaires relatives à la coopération sino-vietnamienne dans le domaine de la pêche, ce qui permet à la Commission d'assurer une mise en place efficace de l'accord et d'améliorer la coopération entre la Chine et le Vietnam. En second lieu, l'accord sino-vietnamien a une certaine flexibilité pour s'adapter aux circonstances particulières. Par l'établissement de la zone transitoire et de la zone tampon pour les petits navires, l'accord s'efforce de réduire l'impact du changement de régime sur les activités de pêche, la vie quotidienne des pêcheurs et la vie économique des communautés locales. Finalement, la délimitation maritime permet aux Etats d'appliquer des régimes différents aux diverses zones maritimes. L'accord sino-vietnamien sur la pêche est étroitement lié à l'accord sur la délimitation. Comme les coordonnées des zones spéciales correspondent à celles utilisées pour définir la frontière, il est très facile pour les Etats d'avoir une vue claire de leurs droits et obligations dans les eaux de l'un et de l'autre.

La Chine et le Vietnam ont une haute opinion de l'accord sur la pêche. Cet accord, avec celui de délimitation sont cruciaux pour la paix et la stabilité dans le golfe, ainsi que pour la relation amicale entre la Chine et le Vietnam. Ces deux pays ont fait des efforts pour assurer sa mise en œuvre. Pour ce qui est de la Chine, elle a promulgué des lois et des règlements pour assurer la conformité des comportements des navires de pêche chinois à l'accord sino-vietnamien[981]. La Chine et le Vietnam ont pris des mesures pour améliorer la surveillance et l'inspection dans le golfe. Le Vietnam a créé une police maritime pour renforcer sa capacité de surveillance[982]. La Chine, quant à elle, a créé un mode tout à fait nouveau d'inspection dans sa pratique ; c'est-à-dire que la marine chinoise, la Police Maritime et le *Fisheries Management Bureau (FMB)*, surveillent conjointement la mise en œuvre de l'accord de pêche dans le golfe de Tonkin[983]. De plus, pour mieux coordonner leurs efforts, la Chine et le Vietnam ont effectué des inspections conjointes[984]. Les deux Etats ont conclu un accord sur les patrouilles conjointes dans le golfe de Tonkin le 26 octobre 2005[985] et la

[981] Urgent Circular on the Preparation for the Implementation of the Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin, http:// www.cnfm.gov.cn/info/display.asp?id=2947, visit é le 14 août 2007 ; Announcement of the Implementation of the Sino-Vietnamese Fisheries Agreement, http://cnfm.gov.cn/info/display.asp?id=2948, visit é le 14 août 2007 ; Twelve New Rules pour Vessels Fishing in the Agreed Zones of Sino-Vietnamese Agreement in the Gulf of Tonkin.

[982] THAO (N.H), «Conservation and Management Marine Living Ressources in the Asia-Pacific—Who is Responsible? », 2003, in http://www.soc.nii.ac.jp/isil/Panel%20c20%paper .pdf, visit é le 14 août 2007.

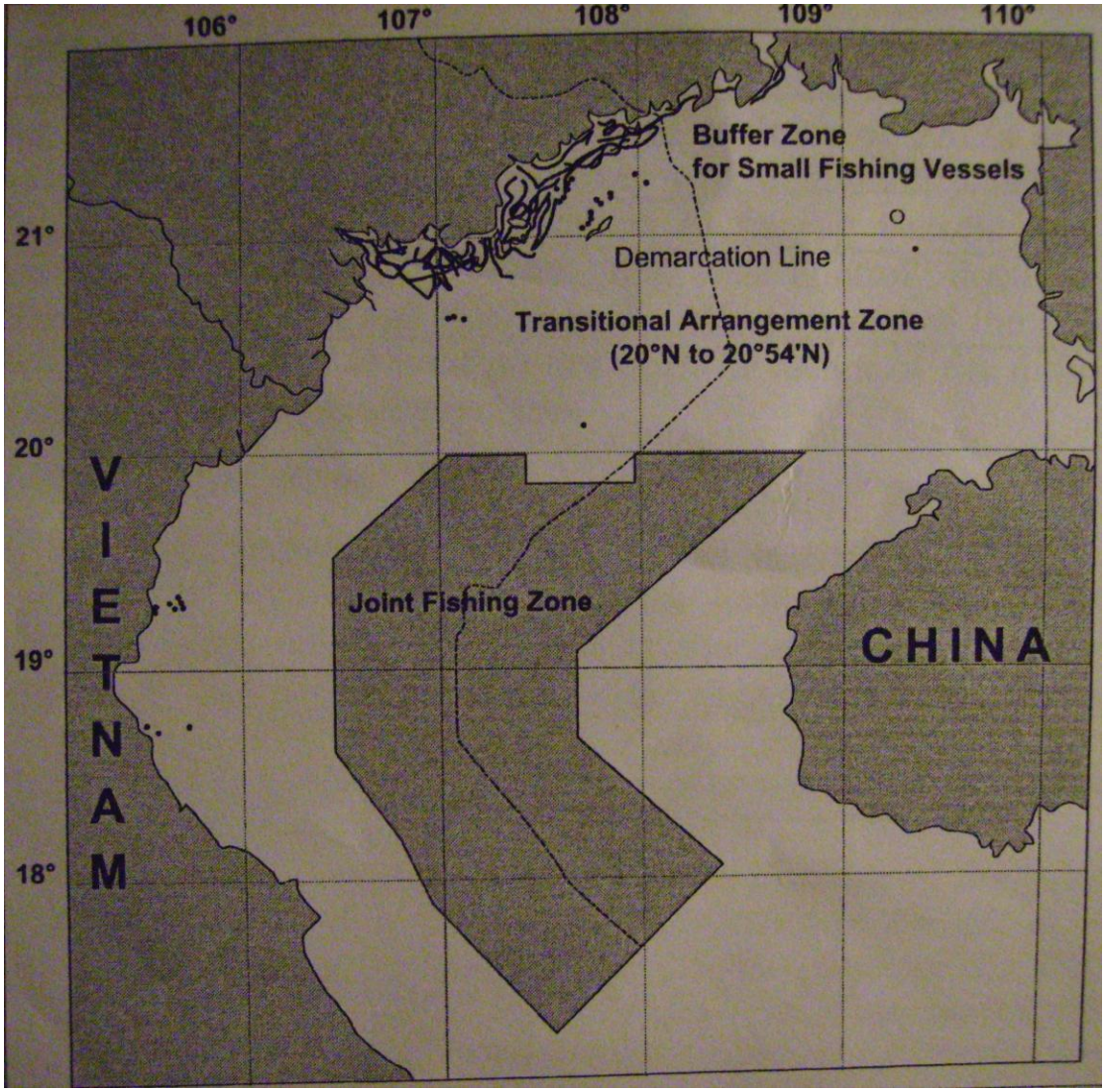
[983] Joint inspections by the Maritime police and the Fisheries Management Bureau, http://www.bbwnews.com.cn/ReadNews.aspx?ID=13166, visit é le 14 août 2007; voir aussi XUE (G.F.), «Improved Fisheries Co-operation : Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin», *op.cit.*, p. 234.

[984] Joint Communiqué of People's Republic of China and the Socialist Republic of Vietnam, le 17 novembre 2006, disponible in http://baike.baidu.com/view/617962.htm, visit é le 14 août 2007.

[985] Voir http://www.china.com.cn/chinese/PI-c/1011696.htm, visit é le 14 août 2007.

marine des deux Etats a effectuée la première patrouille dans le golfe le 27 avril 2006[986]. C'est la première fois que la marine chinoise patrouille de concert avec une marine étrangère. Le Bureau de la pêche de la Chine et la Police Maritime du Vietnam, coopèrent aussi ensemble pour lancer des inspections simultanées dans la zone d'exploitation conjointe depuis le 22 septembre 2006[987].

En général, nous pouvons dire que l'accord sino-vietnamien est un succès dans le sens où les Etats bordant le golfe coopèrent pour assurer une exploitation efficace et durable des ressources halieutiques. Mais pour affronter l'épuisement et la dégradation des ressources, la Chine et le Vietnam ont encore beaucoup d'efforts à faire.



Carte 45: L'arrangement bilatéral de pêche entre la Chine et le Vietnam

Source : http://fmprc.gov.cn, visité le 10 sept. 07

[986] http://news.sina.com.cn/c/2006-04-28/09508811155s.shtml, visité le 14 août 2007.
[987] http://www.bbwnews.com.cn/ReadNews.aspx?ID=23658, visité le 14 août 2007.

§2. Les efforts de la Chine pour assumer ses obligations en tant qu'Etat du pavillon en haute mer

Cette partie est consacrée aux efforts de la Chine pour assumer ses obligations de l'Etat du pavillon. La pêche hauturière est l'un des piliers de la stratégie chinoise pour atténuer la pression de la grande population de pêcheurs sur leurs propres ressources halieutiques, l'autre pilier étant l'industrie de l'aquaculture.

La Chine a commencé à développer son industrie de pêche hauturière en 1985[988]. Comme nous l'avons déjà évoqué, la politique chinoise de la pêche impose diverses restrictions sur l'exploitation des ressources halieutiques dans les zones maritimes sous sa juridiction. Cette politique est justifiée par l'épuisement des stocks côtiers et la réduction des pêcheries traditionnelles qui sont devenues des zones de coopération sous régimes bilatéraux. Après environ vingt ans, la pêche hauturière constitue une partie très importante de l'industrie de pêche de la Chine. En 2005, la Chine avait 1 700 navires de pêche hauturière, avec une pêche annuelle de 1 350 000 tonnes[989]. Les navires chinois opèrent principalement dans le Pacifique nord, dans l'Océan indien, l'Atlantique central et l'Atlantique de l'ouest[990].

Comme d'autres Etats de pêche hauturière, la Chine est tenue par ses obligations d'Etat du pavillon imposées par l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs et l'Accord visant a favoriser le respect par les navires de peche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion (l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants).

On examinera les adaptions des politiques chinoises sur la pêche hauturière pour incorporer l'esprit des accords internationaux (A.) et la coopération entre la Chine et d'autres Etats dans le domaine (B.).

A. La position de la Chine à l'égard des instruments postérieurs à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'intégration des principes essentiels

988 http://www.fao.org/faostat/servelet, visit éle 20 août 2007.
989 http://www.hycflt.com/Interview/ShowArticle.asp?ArticleID=2607, visit éle 20 août 2007.
990 XUE (G.F.), *China and International Fisheries Law and Policy*, *op.cit.*, p. 140.

dans sa législation interne

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer laisse le problème de la pêche en haute mer à la compétence de l'Etat du pavillon. Ses dispositions sont complétées par l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, adopté le 4 août 1995, entré en vigueur le 11 décembre 2001, et l'Accord visant a favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, qui définissent les obligations d'Etat du pavillon dont les navires pêchent en haute mer (l'Accord d'application de 1993 de la FAO), adopté le 24 novembre 1993 et entré en vigueur le 24 avril 2003[991]. De plus, ces accords ont établi la procédure à suivre pour la mise en œuvre de ces obligations, y compris l'inspection à bord des navires qui n'ont pas respecté les mesures de conservation.

La Chine a participé aux négociations de l'Accord d'application de 1993 de la FAO ainsi qu'aux six conférences sur les négociations de l'Accord sur les stocks chevauchants de 1993 à 1995[992]. La Chine n'est pas complètement satisfaite par les dispositions relatives aux mesures d'application à l'égard des navires pêchant en haute mer. En signant l'accord sur les stocks chevauchants, la Chine a fait connaître son interprétation des dispositions relatives au recours à la force au moment de l'inspection d'un navire de pêche[993].

La déclaration chinoise se concentre sur deux questions : la première concerne le paragraphe 7 de l'art. 21 sur l'autorisation accordée à l'Etat de prendre des mesures de coercition, et la deuxième porte sur le paragraphe 1(f) de l'art. 22 sur l'usage de la force dans l'inspection. Selon le paragraphe 7 de l'art. 21 :

«*Lorsque l'Etat du pavillon autorise l'Etat ayant procédé à l'inspection à enquêter sur une infraction présumée, ce dernier lui communique sans retard les résultats de l'enquête. Si les éléments de preuve le justifient, l'Etat du pavillon s'acquitte de l'obligation qui lui incombe de prendre des mesures de coercition à l'encontre du navire. À défaut, l'Etat du pavillon peut autoriser l'Etat ayant procédé à l'inspection à prendre à l'encontre du navire*

[991] L'Art. 19, 20, 21, 22, 23 de l'Accord de 1995 sur stocks de poisson. L'Art. III, l'Accord d'application de 1993 de la FAO
[992] FMB, «The Development of International Cooperation on Fisheries », *China Fisheries* (en chinois), vol. 10, 1998, p. 1.
[993] http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/fish_stocks_agreement_declarations.htm#CHINA, visité le 20 août 2007.

les mesures de coercition stipulées par l'Etat du pavillon conformément aux droits et obligations que celui-ci tire du présent Accord. » [994]

Le gouvernement chinois semble très prudent à l'égard de cette disposition. Il se prononce en faveur des mesures de répression prises par l'Etat côtier avec l'autorisation de l'Etat du pavillon qui portent sur la souveraineté de l'Etat du pavillon. En conséquence, les mesures prises doivent être strictement conformes à la portée et à la limite définie par l'autorisation. Cela montre l'hésitation de la Chine à accepter la légitimité des mesures de coercition prises à l'encontre de ses navires en haute mer : *«L'Etat qui procède à l'inspection veille à ce que ses inspecteurs dument habilités évitent de faire usage de la force sauf lorsque, et dans la mesure où, cela s'avère nécessaire pour garantir leur sécurité et lorsqu'ils sont empêchés d'exercer leurs fonctions. Le degré de force dont il est fait usage ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. »*

Il semble que le gouvernement pense que la disposition concernant les conditions de l'usage de la force reste trop vague et qu'il existe toujours des risques d'abus. Le gouvernement chinois insiste sur le fait que la force puisse être utilisée seulement dans le cas où la sécurité personnelle des inspecteurs est menacée. Dans le même temps, les inspecteurs sont tenus de limiter l'usage de la force envers ceux qui ont commis des actes violents. Le gouvernement chinois est contre l'idée d'utiliser la force, indifféremment, contre l'ensemble de l'équipage.

Il est estimé que cette position est justifiée, par souci de la Chine, que le pouvoir de l'Etat côtier ne soit pas l'objet d'abus[995]. La Chine n'a pas encore ratifié l'accord sur les stocks chevauchants ou l'accord d'application de la FAO. Bien qu'elle n'ait pas d'obligation conventionnelle, en tant que puissance maritime responsable, elle est pourtant tenue de respecter ses engagements d'Etat du pavillon. Elle doit assurer que ses ressortissants et ses navires ne font pas obstacle à l'application des mesures de gestion des stocks de poissons, adoptés par les organisations régionales de gestion de pêche.

Bien que la Chine n'ait pas ratifié l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants ni l'Accord d'application de 1993 de la FAO, elle a modifié son droit interne pour y incorporer les dispositions de ces accords. Parmi une série de lois et règlements adoptés, trois règlements sont les plus importants : le règlement sur l'immatriculation des navires de pêche (*the Regulation of the PRC on the Registration of the Fishing Vessels)*[996], le règlement sur

---

[994] Texte disponible sur http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N95/274/68/PDF/N9527468.pdf?OpenElement, visité le 20 août 2007.
[995] XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy, op.cit.*, p. 136.
[996] adopté en 1996 par le Ministère d'agriculture, modifié en 1997.

l'inspection des navires de pêche *(the Regulations of the PRC on the Inspection of Fishing Vessels)*[997] et le règlement sur l'inspection des navires de pêche *(the Regulations of the PRC on Distant Water Fisheries)*[998].

Selon le règlement sur l'immatriculation des navires de pêche, tous les navires souhaitant battre le pavillon de la Chine doivent être enregistrés selon la procédure préétablie[999]. Il est interdit aux navires d'avoir une double nationalité[1000], car chacun d'entre eux est tenu d'avoir un seul port d'attache[1001]. De plus, il faut qu'au moins 70% de l'équipage ait la nationalité chinoise[1002].

En ce qui concerne le règlement sur l'inspection des navires de pêche, il n'est pas le premier du genre, cependant il reflète les efforts les plus récents de la Chine pour mieux contrôler ses navires. Tout l'équipement de pêche et de navigation est aussi soumis à l'inspection de l'autorité compétente. Les règlements ont aussi mis l'accent sur la sécurité de l'équipage et la protection de l'environnement marin[1003].

Le règlement sur la pêche à distance manifeste un autre effort de la Chine pour harmoniser son droit interne avec les règles internationales. La pêche à distance, par définition, comprend non seulement la pêche hauturière mais également la pêche dans les eaux sous juridiction d'un autre Etat dans le cadre d'un accord de pêche, qui fait l'objet d' étude du paragraphe précédent. L'esprit de l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants et l'Accord d'application de 1993 de la FAO, se reflète dans plusieurs aspects des règlements. Premièrement, ce règlement a adopté des conditions plus exigeantes, pour la qualification des entreprises capables d'entretenir la pêche à distance[1004]. Un critère particulièrement important est celui de la *« compliance record »* des navires. Si le relevé d'une entreprise montre qu'elle n'a pas bien respecté les règles internationales et internes, par exemple, elle ne se verra pas octroyer de licence de pêche à distance[1005]. Cette disposition peut trouver son origine dans l'Accord d'application de 1993 de la FAO qui prévoit dans son article III, que : «*Aucune Partie n'autorise l'utilisation pour la pêche en haute mer d'un navire de pêche antérieurement immatriculé dans le territoire d'une autre Partie qui a compromis l'efficacité de mesures*

[997] adopté en 2003 par le Conseil d'Etat.
[998] adopté en 2003 par le Ministère d'agriculture
[999] L'Art. 5, The Regulation of the PRC on the Registration of the Fishing Vessels.
[1000] L'Art. 6, *Ibid.*
[1001] L'Art. 7, *Ibid.*
[1002] L'Art. 8, *Ibid.*
[1003] l'Art. 1, 5, 32, 34, *Ibid.*
[1004] L'Art. 5, Regulations on the Distant Water Fisheries.
[1005] L'Art. 5(5), *Ibid.*

internationales de conservation et de gestion. » [1006]

Deuxièmement, ce règlement a amélioré la gestion des navires de pêche à distance de la Chine. Il prévoit que les navires sont tenus de disposer à bord des papiers relatifs à l'enregistrement des navires et à la licence de pêche, battre le pavillon chinois et respecter les accords internationaux[1007]. Les navires qui opèrent dans la ZEE d'autres Etats, en vertu d'accords bilatéraux, sont tenus de respecter les accords et le droit interne des Etats concernés[1008]. De plus, les navires doivent rapporter les informations sur leur pêche et tenir un journal de bord[1009]. Toutes ces dispositions sont conformes aux exigences des instruments internationaux postérieurs à la Convention de Montego Bay[1010].

Troisièmement, les règlements ont fait des efforts pour rendre la surveillance des navires plus efficace. Les navires de pêche à distance sont tenus d'être équipés de VMS[1011]. Le gouvernement chinois peut aussi envoyer un observateur à bord, un certain temps, conformément aux exigences de l'organisation internationale ou selon la demande de l'autorité chinoise[1012]. L'Accord de 1995 sur les stocks de poissons contient les mêmes dispositions[1013].

L'adoption des règlements indique que la Chine est consciente des obligations qu'impliquent être l'Etat du pavillon et qu'elle les a bien respectées. Mais le problème est la mise en œuvre de ces règlements. La Chine a promulgué une série de lois dans une période limitée[1014], ce qui rend difficile leur mise en œuvre par les autorités concernées et les pêcheurs chinois[1015].

B. La coopération entre la Chine et d'autres Etats dans le cadre des commissions de pêche

L'Accord sur les stocks chevauchants encourage les Etats à coopérer entre eux dans la conservation et la gestion des ressources halieutiques en haute mer. L'accord met l'accent sur la coopération régionale et en particulier, sur l'établissement d'organisations régionales de

1006 L'Art. III (5. a), L'Accord d'application de 1993 de la FAO.
1007 L'Art. 19, Regulations on the Distant Water Fisheries
1008 *Ibid.*
1009 L'art. 20, *Ibid.*
1010 L'Art. III(6), III(7) de l'Accord d'application de 1993 de la FAO et l'Art. 18 (3) de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons.
1011 Vessel Monitoring System, l'Art. 26, Regulations on the Distant Water Fisheries.
1012 *Ibid.*
1013 L'Art. 18 (3.g), l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons.
1014 Environs 9 règlements importants pendant 6 ans.
1015 XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy, op.cit.,* p. 146.

pêche[1016]. Dans le cas de la Chine, en dépit du fait qu'elle n'ait pas ratifié l'Accord, elle est tenue de respecter les conventions établissant les organisations régionales de pêche, qui reprennent les dispositions de l'Accord sur les stocks chevauchants, pour avoir accès aux ressources en haute mer. Elle est membre ou observateur d'une dizaine d'organisations régionales, telles que:

- la Commission de Thons de l'Océan Indien(IOTC)
- la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT)
- la Commission pour la conservation du thon rouge du Sud (CCSBT)
- la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR)
- du Comité scientifique intérimaire d'étude sur le thon et les espèces voisines dans le Pacifique Nord (ISC)
- la Commission de la pêche d'Asie-Pacifique(APFIC)
- la Commission baleinière internationale(IWC)
- l'Organisation de sciences de la mer pour le Pacifique Nord (PICES)
- la Convention sur la conservation et la gestion des ressources en colin dans la partie centrale de la mer de Béring (CCBSP)
- la Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central *(WCPFC)* [1017]

La participation de la Chine dans l'établissement de la WCPFC mérite une étude plus détaillée[1018]. La convention portant la création de la Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central est le premier instrument multilatéral établi pour mettre en œuvre l'Accord sur les stocks chevauchants. De 1994 à 2000, la Chine a participé aux sept sessions de la Conférence multilatérale de haut niveau et aux conférences préparatoires de la version préliminaire de la convention portant la création de la Commission [1019]. Celle-ci a été conclue le 5 septembre 2000 et elle est entrée en vigueur le 19 juin 2004[1020]. La Chine a ratifié cette convention le 2 novembre 2004 et elle est devenue membre de la Commission le 2 décembre de la même année, en même temps que la province de Taiwan[1021]. Cette convention est strictement conforme aux dispositions de l'Accord sur les stocks chevauchants, dont l'art. 26

[1016] L'Art. 9, 10, 21, 22, l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons.
[1017] http://www.fao.org/fishery/rfb/search/fr, visité le 21 août 2012.
[1018] Plus de détails in http://www.ocean-affair.com, visité le 21 août 2007.
[1019] http://fmprc.gov.cn/eng/14697.html, visité le 21 août 2007.
[1020] WCPFC/PreCon/40, 23 avril 2004.
[1021] http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/o/200504/20050400038439.html, visité le 21 août 2007.

(2) prévoit ceci:

«If, within two years of the entry into force of this Convention, the Commission is not able to agree on such procedures, or on an alternative mechanism which effectively discharges the obligations of the members of the Commission under the Agreement and this Convention to ensure compliance with the conservation and management measures established by the Commission, articles 21 and 22 of the Agreement shall be applied, subject to paragraph 3, as if they were part of this Convention and boarding and inspection of fishing vessels in the Convention Area, as well as any subsequent enforcement action, shall be conducted in accordance with the procedures set out therein and such additional practical procedures as the Commission may decide are necessary for the implementation of articles 21 and 22 of the Agreement. » [1022]

Le gouvernement chinois n'a pas ratifié l'accord de 1995, probablement, à cause de son désaccord sur l'art. 21 et l'art. 22, mais il est possible qu'il ratifie l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants puisqu'elle a déjà ratifié la convention portant création de la Commission [1023].

La Convention sur la conservation et gestion des colins dans la mer de Béring centrale est un autre effort important de la Chine pour préserver les ressources en haute mer. Les ressources de colins ont subi un grand déclin au début des années 1990. La Chine, les Etats Unis, la Russie, le Japon, la Corée du sud et la Pologne se sont mis d'accord pour coopérer afin de limiter l'épuisement des ressources. La Convention a été signée le 16 juin 1994 et elle est entrée en vigueur le 8 décembre 1995. Selon elle, la pêche aux colins est interdite dans la mer de Béring, jusqu'à ce que les ressources remontent au niveau normal, soit à 1 670 000 tonnes. Les Etats concernés se réunissent annuellement pour déterminer les mesures à prendre. Néanmoins, les stocks de colins n'ont jamais remonté au niveau exploitable, par conséquent, la pêche aux colins est toujours interdite en mer[1024] car l'objectif posé par la convention n'est toujours pas réalisé.

En ce qui concerne la coopération pour la mise en œuvre des instruments internationaux, la surveillance conjointe de la Chine et des Etats Unis est l'effort le plus remarquable. Pour combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans le Pacifique Nord, la Chine et les Etats Unis organisent des patrouilles communes depuis 13 ans[1025]. Environs 300 navires

[1022] http://www.wcpfc.int/system/files/documents/convention-texts/text.pdf, visité le 21 août 2012.
[1023] XUE (G.F.), *China and Internation Fisheries Law and Policy, op.cit.*, p. 147.
[1024] http://www.afsc.noaa.gov/REFM/CBS/Docs/16th%20Annual%20Conference/Final%20Conference%20Report%202011.pdf, visité le 22 août 2012.
[1025] Wilson (D.), «Coast Guard detains another illegal drift net ship», http://www.uscg.mil/newsind.htm, visité le 22 août

de pêche opèrent dans la zone maritime couverte par la Convention pour la conservation des stocks anadromes dans le Pacifique Nord[1026]. Bien que la Chine ne soit pas partie à la Convention, elle fournit un soutien aux garde-côtes des Etats Unis en envoyant des navires pour patrouiller dans la région. Le régime de la coopération entre la Chine et les Etats Unis est établi par le Memorandum of Understanding de 1993. L'accord a pour objectif d'éradiquer l'utilisation illicite des filets dérivant, interdit par la Résolution des Nations Unies 44/225 du 22 décembre 1989. Selon cet accord bilatéral, l'autorité de surveillance peut monter à bord des navires de pêche de l'autre partie[1027], ce qui a permis de réduire considérablement cette pratique. Donc, il nous semble qu'une coopération efficace entre les Etats pourrait éliminer le problème de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

2007; voir aussi Davis (J.), How International Enforcement Cooperation deters Illegal Fishing in the North Pacific, http://www.usinfo.state.gov/journals/ites/0103/ijee/#retfn2, visit éle 22 août 2007.

[1026] ZHAO (H.), Joint work to haul in drift net fishing, China Daily, 2004, http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-6/11/content_33, visit éle 22 août 2007.

[1027] Davis (J.), How International Enforcement Cooperation deters Illegal Fishing in the North Pacific, *op.cit.*

§ 3. La participation de Taiwan dans les travaux des Organisations Régionales de gestion de pêche en tant qu'entité de pêche

A Taiwan, la pêche industrielle représente environ 80% du produit total de la pêche ; le reste provient de la pêche côtière et des pisciculture s. À la fin des années 1980, le produit annuel de la pêche s'élevant à 1,2 million de tonnes de poissons[1028]. Ses bateaux de pêche opèrent en haute mer ou exploitent les ressources marines des nations associées dans le monde entier. Taiwan est aussi connu pour son aquaculture. Grace à sa situation insulaire, l'aquaculture en mer, et tout particulièrement l'élevage marin en cage, pour les huîtres et les poissons, fait l'objet d'une grande attention. Il existe au total 25 zones de préservation des ressources marines, 64 zones de récifs artificiels et 46 zones de conservation des récifs[1029].

Taiwan, en raison de son statut particulier en droit international, n'est partie à aucune convention internationale sur la conservation des stocks chevauchants. Néanmoins, son absence de la scène internationale réduit énormément l'efficacité des efforts de la communauté internationale pour combattre la pêche illégale, non déclarée et non règlementée. L'intégration de l'île dans les régimes internationaux et régionaux de pêche est devenue une priorité à partir des années 1990, surtout avec l'adoption de l'accord des Nations Unies sur les stocks chevauchants, ceci, non seulement pour Taiwan mais aussi pour les autres Etats participant aux organisations régionales de pêche.

A. L'intégration des « entités de pêche » dans l'accord des Nations Unies des stocks chevauchants de 1995

L'article 1(3) de l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants prévoit que : *« Le présent Accord s'applique mutatis mutandis aux autres entités de pêche dont les navires se livrent à la pêche en haute mer. »*[1030] Bien qu'aucun lien direct n'ait été

[1028] http://www.voyagesphotosmanu.com/economie_taiwan.html, visit éle 14 mars 2011
[1029] http://www.taiwan-agriculture.org/agriculture/introfre.html, visit éle 14 mars 2011
[1030] l'accord aux fins de l'application des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissions dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs http://daccess-ods.un.org/TMP/5614012.4797821.html, visit éle 15 mars 2011

établi, de manière explicite, entre Taiwan et le terme « entité de pêche », il est en général reconnu que l'utilisation du terme vise à résoudre le problème de la non participation de Taiwan.

En fait, la première référence aux « entités de pêche » apparaît au moment de la consultation technique sur la pêche en haute mer de la FAO en 1992 (*1992-FAO Technical Consultation on High Seas Fishing*)[1031]. Le problème de la non participation de Taiwan et de la Communauté européenne, à l'époque, a été mentionné, établissant donc un lien direct entre Taiwan et les « entités de pêche »:

« The exclusion of parties from management bodies for political or other reasons poses particular difficulties. Taiwan (province of China) is a major international fishing entity. Its high seas fishing capacity is extensive and likely to increase, especially in Indian and South Pacific Oceans. However, due to political non-recognition, Taiwan (province of China) does not participate fully in any fishery management bodies. Similarly, legal constraints prevent the EEC from participating in some fishery bodies. »[1032]

On a également remarqué que les délégations et les observateurs participant aux négociations, considèrent le problème de la non-participation de Taiwan comme étant l'un des objectifs pour l'inclusion du terme dans l'accord. David H. Anderson, chef de la délégation Britanique à la conférence sur les stocks chevauchants, a écrit la phrase suivante: « […] *the agreement is seemingly intended to be applicable in principle to the 'fishing entity' whose vessels fish on the high seas; Taiwan may have been in mind.* »[1033]

David A. Balton, conseiller à l'*U.S. State Department*, a la même opinion et considère que l'article I (3) encourage Taiwan à prendre des mesures conformes aux dispositifs de l'Accord de 1995 sur les stocks chevauchants. D'après lui, le gouvernement de Taipei a exprimé sa volonté de respecter cet accord[1034]. Quant au paragraphe 3, du premier article, celui-ci ferait référence à la situation particulière de la Chine[1035].

[1031] Report of the Technical Consultation on High Seas Fishing and the Papers Presented at the Technical Consultation on High Seas Fishing, le 14 mai 1993, A/CONF.164/INF/2, reproduit par Lévy and Schram, *United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks: Selected Documents*, the Hague, Kluwer Law International, 1996, pp. 346-358

[1032] *Ibid*., p.355

[1033] David H. Anderson, 'The Straddling Stocks Agreement of 1995—An Initial Assessment', *International and Comparative Law Quarterly*, vol.45, 1996, p.468

[1034] David A. Balton, 'Strenghening the Law of the Sea : the New Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, *Ocean Development and International Law*, vol.2, 1996, p.149

[1035] Earth Negotiations Bulletin, vol. 7, No.41, United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and Highly

Dès lors, on peut voir clairement que l'un des principaux buts, quant à l'insertion de l'expression «entités de pêche» dans l'accord, est d'assurer que ses dispositions soient applicables à l'égard de Taiwan. En effet, le problème se pose à cause de son statut particulier, qui ne lui permet pas de ratifier un traité international, mais aussi à cause de l'opposition de la République populaire de Chine. A la lecture du « Draft Agreement » proposé par le président de la conférence en 1994, on remarque que le texte original de l'article 1(3) était très différent : «*The relevant principles of the Convention and this agreement are applicable mutatis mutandis to other fishing entities whose vessels fish on the high seas.* »[1036] Notons ici que cet article a essayé de créer un lien, non seulement entre l'accord et les « entités de pêche », mais aussi, entre ces dernières et la convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Néanmoins, la référence à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer a été finalement enlevée de l'article 1(3). Au lieu de se référer aux principes de la convention de Montego Bay, ce sont les dispositions de l'accord de 1995 qui sont applicables vis à vis de Taiwan et de sa flotte. Il est clair que la version finale de l'article I(3) a été élaborée avec beaucoup de précaution pour limiter l'effet de l'article 1(3) à l'Accord de 1995. Ainsi cela a évité de créer un lien non envisagé ou non souhaité entre la Convention de Montego Bay et Taiwan. En réalité, Taipei s'est engagé, à l'époque, dans les travaux de l'APEC sous la désignation d'« entité économique » et est devenu membre à l'OMC sous le nom de « separate customs entity ». En prenant en considération son statut particulier, Taiwan ne pouvait qu'adopter une approche pragmatique pour participer aux travaux internationaux de gestion des pêcheries, même si, Taiwan est perçu comme étant un vrai Etat souverain. En ce sens, le terme innovant d' «entités de pêche » n'est pas un phénomène isolé.

Alors qu'il est généralement admis que le concept d' «entités de pêche » fait référence à la situation particulière de Taiwan, même si l'accord ne fournit pas de définition pour ce terme. Francisco Orrego Vicuna a soutenu que l'expression «entités de pêche» devrait englober, à l'avenir, des organisations non gouvernementales ainsi que des entreprises privées[1037]. Cependant, nous ne sommes

---

Migratory Fish Stocks, disponible sur www.iisd/ca/vol07/0741014e.html, visité le 26 février 2011, le texte original était 'the Chair pointed out that paragraph (3) is a particular reference to the status of China.'

[1036] Draft Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention of Law of the Sea of 10 december 1982 Relating to the Conservation and Management of the Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, A/CONF.164/22, le 23 août 1994, Lévy and Schram, , *United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks: Selected Documents, op.cit.*, pp.621-652

[1037] F.O. Vicuna, *the Changing International Law of High Seas Fisheries*, Cambridge University Press, 1999, p. 139

pas convaincus par son argument. Comme nous l'avons indiqué, les dispositions de l'accord dans son entier s'appliquent à des entités de pêche, cependant, la Partie V. *Obligations de l'Etat pavillon* et la Partie VI. *Respect de la règlementation et répression des infractions* ne sont pas applicables aux organisations non gouvernementales ou sociétés privés qui ne sont pas capables d'assumer la responsabilité de l'Etat pavillon, de l'Etat côtier ou de l'Etat du port. En plus, la juxtaposition des Etats et des entités de pêche implique la nature quasi étatique de ces entités.

A propos de la participation des entités de pêche auprès des organisations régionales de gestion des pêcheries, l'article 17(3) prévoit la possibilité pour des entités de pêche de s'intégrer dans les arrangements régionaux :

« Les États qui sont membres d'une organisation ou participants à un arrangement sous-régional ou régional de gestion des pêcheries demandent, séparément ou conjointement, aux entités de pêche visées au paragraphe 3 de l'article premier qui ont des navires de pêche dans la zone concernée de coopérer pleinement avec cette organisation ou à cet arrangement aux fins de l'application des mesures de conservation et de gestion que ceux-ci ont instituées, afin que ces mesures soient appliquées de facto aussi largement que possible aux activités de pêche dans la zone concernée. Ces entités tirent de leur participation à la pêche des avantages proportionnels à leur engagement de respecter les mesures de conservation et de gestion concernant les stocks en question. »

Peu après l'adoption de l'accord de 1995, le code de conduite pour une pêche responsable a été adopté dans le cadre de FAO[1038]. En dépit de sa nature facultative, le code fournit des orientations utilisables pour la formulation et l'application d'accords internationaux et autres instruments juridiques, aussi bien obligatoires que facultatifs[1039]. Les entités de pêche ont également trouvé leur place dans le code : Le Code a une portée mondiale et il s'adresse aux membres et non membres de la FAO, aux entités se livrant â la pêche, aux organisations sous-régionales, régionales et mondiales, gouvernementales et non gouvernementales, et à toutes les personnes concernées par la conservation des ressources halieutiques et l'aménagement et le développement des pêches, comme les pêcheurs, et ceux impliqués dans la transformation et la commercialisation du poisson et des produits de la pêche, ainsi

[1038] ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/005/v9878f/V9878F00.pdf, visit éle 15 mars 2011
[1039] L'Art. 2(d) du code de conduite

qu'aux autres usagers de l'environnement aquatique liés aux activités de pêche[1040].

En dépit du fait que l'accord de1995 a laissé une incertitude à propos du sens précis de la notion d' «entités de pêche », le terme a été appliqué et développé aux travaux des arrangements régionaux de gestion de pêcheries.

B. La participation taïwanaise aux organisations régionales et sous-régionales de gestion des pêcheries

Les États côtiers et les États qui se livrent à la pêche en haute mer, agissant conformément à la Convention, coopèrent en ce qui concerne les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs, soit directement soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux ou régionaux compétents, en tenant compte des caractéristiques particulières de la région ou sous-région, afin d'assurer efficacement la conservation et la gestion de ces stocks[1041].

Seuls les États qui sont membres d'une telle organisation ou participants à un tel arrangement, ou qui acceptent d'appliquer les mesures de conservation et de gestion instituées par l'organisation ou arrangement, ont accès aux ressources halieutiques auxquelles s'appliquent ces mesures[1042]. Donc on voit l'importance des arrangements régionaux et sous-régionaux dans la conservation et la gestion des ressources halieutiques.

1) La Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central (WCPFC)

Le processus des négociations de la conférence multilatérale de haut niveau (MHLC) sur la conservation et la gestion des stocks de poissions dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique ouest central (MHLC) a commencé en décembre 1994. L'objectif de la MHLC était d'adopter des mesures afin d'améliorer la mise en œuvre de l'esprit de l'accord sur les stocks chevauchants et du code de conduite de la FAO pour la pêche

[1040] L'Art. 1.2 du code de conduite
[1041] L'article 8(1)
[1042] L'article 8(4)

responsable dans cette région.

Taiwan a commencé à s'engager dans les travaux de la MHLC a partir de la deuxième session en 1997 sous la désignation de «Chinese Taipei ». Depuis sa participation à la MHLC, Taipei a montré sa volonté de coopérer, en tant qu'entité de pêche, avec d'autres participants afin d'établir un régime de conservation et de gestion des ressources halieutiques :

«As a fishing entity defined in the United Nations Implementing Agreement and as an active fishing nation in the region, We see ourselves as a constructive force in the formulation of any possible regional arrangement which satisfies the mutual interests of both coastal and fishing nations. We intend to collaborate with all parties concerned on a basis of equality, full participation and full membership to work out a regional management which reflects and embodies the spirit and the letter of 1982 United Nations Law of the Sea Convention and the 1995 UNIA. » [1043]

De ce fait, il est clair que Taiwan revendique le même droit que les Etats et organisations participantes en ce qui concerne la participation aux travaux de la MHLC et au régime à établir par celle-ci.

L'un des sujets importants de la MHLC6, tenue en avril 2000, portait sur la question des entités de pêche. La conférence a commencé par un échange verbal peu amical entre la délégation de la RPC et la délégation taïwanaise : cette dernière a invoqué les élections présidentielles à Taiwan pendant lesquelles le Parti Démocratique Progressiste, le parti favorable à l'indépendance de l'île a pris le pouvoir[1044]. Cela a provoqué de fortes réactions de la part de la délégation de la RPC qui accusait Taipei de politiser la question de la pêche[1045]. La délégation chinoise insistait sur le fait que le statut des entités de pêche n' affecte en rien l'adoption des mesures de conservation et de gestion à prendre dans le cadre de la MHLC ou du futur régime régional[1046]. L'opposition de la Chine vis à vis de l'engagement de Taiwan, dans la future convention sur la conservation des ressources halieutiques dans la région, a eu probablement comme résultat l'insertion de plusieurs dispositions inacceptables pour Taipei dans la version du 19 avril 2000 de la convention. Par exemple, en ce qui concerne les dispositions sur l'arraisonnement et l'inspection des

[1043] NT. A. Hu, "Fishing Entities : Their Emergence, Evolution, and Practice from Taiwan's Perspective", *Ocean Development and International Law*, vol.37, pp.149-183, p.158
[1044] www.spc.int/coastfish/Asides/Conventions/MHLC/MHLC6Report.pdf, visit éle 1er mars 2011
[1045] *Ibid*.
[1046] *Ibid*.

navires de pêche, le droit d'inspecter des navires de pêche est « *réservé aux navires des Etats parties à la convention* », au lieu de « *tous navires* » qui figure dans la version antérieure. Le gouvernement chinois est contre l'idée de permettre aux navires des autorités taïwanaises d'inspecter les navires de pêche d'un autre Etat en raison du fait qu'il considère l'inspection des navires comme un droit réservé à l'Etat souverain. Cela signifie que les navires de pêche de Taiwan, qui ne serait pas partie à la convention selon l'art. 1(1) d, feraient l'objet d'une inspection en haute mer. Cependant, les autorités compétentes taïwanaises n'auraient pas le droit d'arraisonner les navires des autres Etats parties. Pour Taipei, il s'agit d'un article injuste.

Pendant la MHLC 7, la position chinoise nous semble très ferme : la délégation a insisté pour que les entités de pêche ne s'engagent dans les travaux de la commission qu'en qualité d'observateur et il existe certains droits dont elles ne peuvent pas jouir[1047]. Néanmoins, cette position a obtenu peu de soutien de la part des autres participants à la MHLC[1048].

A cause du statut particulier de la Chine, Taiwan ne peut pas être partie à la convention. Un document annexe devait être signé par Taipei, afin d'exprimer sa volonté d'être associé, à cette convention. Après que le terme de « protocole » a été rejeté en raison de son implication d'un traité international, le terme d'« arrangement » a été proposé, puis accepté[1049]. L'« *Arrangement for the Participation of Fishing Entities* » a été signé par le chef de la délégation taïwanaise et le président de la MHLC le 5 septembre 2000[1050].

D'après la délégation taïwanaise, la convention WCPFC est la première de son genre à mettre en application les valeurs et les aspirations de l'accord de 1995 sur les stocks chevauchants[1051]. A la lecture des dispositions de la convention WCPFC, on peut identifier les droits principaux dont les entités de pêche peuvent jouir et également, certains droits, réservés aux Etats parties ou à d'autres organisations internationales.

Dans un premier temps, Taiwan devient membre de la Commission bien que n'étant pas partie à la convention: « *Reference thereto by the Commission or members of the Commission include, for the purposes of the Convention, such fishing entity as*

[1047] NT. A. Hu, "Fishing Entities : Their Emergence, Evolution, and Practice from Taiwan's Perspective", *op.cit.*, p.165
[1048] *Ibid.*
[1049] *Ibid.*
[1050] http://www.wcpfc.int/doc/arrangement-participation-fishing-entities, visit éle 15 mars 2011
[1051] www.spc.int/coastfish/Asides/conventions/**MHLC**/**MHLC**7rep.pdf, visit éle 15 mars 2011

well as Contracting Parties. »[1052] De ce fait, Taiwan obtient les mêmes droits, qui lui permettent de participer aux travaux de la Commission mais aussi aux organes dépendant de la commission, y compris au *Scientific Committee*, au *Technical and Compliance Committee* et au *Northern Committee* (*the Committtee responsible for the conservation and management of the fisheries resources for the area north of the 20° parallel of the north latitude*[1053]).

Contrairement à la version du 19 avril de la convention, les autorités compétentes taïwanaises sont autorisées à arraisonner et inspecter des navires de pêche battant pavillon des autres Etats parties[1054].

En ce qui concerne le règlement des différends, Taiwan jouit des mêmes droits que les autres Etats. L'art. 31 prévoit que : « *The provisions relating to the settlement of disputes as set out in Part VIII of the Agreement apply mutatis mutandis to the any dispute between members of the Commission, whether or not they are also Parties to the Agreement*. Bien que Taiwan ne puisse être partie à la convention, en raison de son statut particulier, il peut exprimer sa volonté d'être lié par le dépôt d'un document écrit après l'entrée en vigueur de la convention, avec le même effet que l'accession. En revanche, Taiwan peut se retirer de la WCPFC en déposant une simple notification écrite[1055].

Cependant, certains droits sont strictement réservés aux parties à la convention, comme la nomination du directeur exécutif de la commission[1056], la possibilité d'être candidat pour président ou vice-président de la commission[1057] et le droit d'inviter d'autres Etats ou des organisations internationales d'accéder à la convention[1058].

2) La Commission inter-américaine du thon tropical (IATTC)

The Convention for the Establishment of An Inter-American Tropical Tuna Commission fut le premier arrangement régional de conservation et gestion des ressources halieutiques. Signé entre les Etats Unis et le Costa Rica le 31 mai 1949, la convention est entrée en vigueur le 3 mars 1950, en même temps que la mise en place

[1052] Annex I, paragraph 2, http://www.wcpfc.int/system/files/documents/convention-texts/text.pdf, visité le 15 mars 2011
[1053] *Ibid.*, art. 9(2)
[1054] ART. 26
[1055] Annex I, paragraph 1 et Arrangement for the Participation of Fishing Entities, paragraph b
[1056] Art. 9(7)
[1057] Art. 9(4)
[1058] Art. 35(2)

de l'*Inter-American Tropical Tuna Commission*[1059].

En 1998, les Etats parties à l'IATTC se sont mis d'accord pour moderniser la Convention de 1949, afin de prendre en considération le développement du droit international, en particulier en rapport avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'accord sur les stocks chevauchants[1060].

Taiwan participe aux travaux de l'IATTC comme observateur, sous la désignation de Taiwan ou Taiwan (République de Chine) depuis 1973. Prenant en compte l'agrandissement de la flotte taïwanaise travaillant dans la région couverte par IATTC, la commission a adopté en octobre 1998 la résolution C98-09 afin de déterminer les mesures les plus appropriées pour permettre à Taipei de s'engager activement dans les travaux de l'IATTC[1061].

Les négociations à propos de l'amendement à la convention de 1949 ont eu lieu en même temps que les MHLCs et sont inévitablement influencées par les résultats de ces dernières. Il est envisagé que Taipei ait plus confiance en L'IATTC puisque cinq de ses Etats membres, sont des pays avec lesquels Taipei maintient des relations diplomatiques[1062]. En réalité, même si Taiwan attendait d'adhérer à la convention amendée, plusieurs pays partagent le même sentiment que le statut des « entités de pêche » auprès de l'IATTC ne serait pas supérieur à celui des « entités de pêche » de la WPCFC[1063].

La Chine participe depuis 2002 aux travaux du Groupe de travail pour les amendements à la convention de l'IATTC. A propos de la participation de l'île, la délégation chinoise a maintenu la position selon laquelle le modèle établi par la WCPFC devait être suivi, contribuant ainsi à ce que les travaux du Groupe de travail

---

1059 http://www.fao.org/fishery/rfb/iattc/en, visit éle 15 mars 2011

1060 Resolution C98-02, "Resolution on the Establishment of a Working Group to Review the IATTC Convention", http://www.iattc.org/PDFFiles/C-98-02%20Convention%20WG%20resolution%20Jun%2098.pdf, visité le 15 mars 2011

1061 Resolution C98-09, 'Resolution on the Participation of Taiwan in the Work of the Inter-American Tropical Tuna Commission", http://www.iattc.org/PDFFiles/C-98-09%20Taiwan%20resolution%20Oct%2098.pdf, visit éle 15 mars 2011

1062 Nicaragua, Costa Rica, El Salvador, Guatemala et Panama, P.S.C. Ho, "The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora",*Ocean Development and International Law,* vol. 37, pp. 133-148, p.143

1063 *Ibid*. En fait, au début des négotiations de l'IATTC, Taipei a toujours essayé de s'engager dans les travaux de l'IATTC com,e 'separte customs territories' au lieu des entités de pêche. Quand le premier terme a eu du succès au sein de l'OMC, les implications des entités de pêche restent incertain en droit international. Au niveau interne, le premier a obtenu le soutien de l'organe législatif taiwanais. Par contraste, les doutes à propos des implications des entités de pêche sur le statut politique de l'île n'étaient pas encore clarifiés. Par conséquent, participer à l'IATTC en tant qu'une entité de pêche n'est pas forcément la meilleure option pour Taiwan. Cependant, la possibilité de participar à l'IATTC sous le nom des entités de pêche n'a pas été exclue.D.K.H. Wang, Taiwan's Participation in Regional Fisheries Management Organisations and the Conceptual Revolution on Fishing Entity : The Case of the IATTC, Ocean Development and International Law, vol. 37, pp. 209-219

avancent dans cette direction[1064].

La *Convention for the Strengthening of the Inter-American Tropical Tuna Commission Established by the 1949 Convention between the United States of America and the Republic of Costa Rica* (la Convention d'Antigua), a été adoptée en juin 2003[1065]. On examinera brièvement les dispositions relatives aux entités de pêche.

Premièrement, l'article 1(7) prévoit explicitement que les membres de la commission comprennent des «entités de pêche »[1066], ce qui diffère de la convention de la WCPFC dans le sens où la définition des membres de la commission ne figure que dans l'annexe de la convention par une approche par « référence ».

Deuxièmement, plusieurs articles qui traitent directement des droits et des obligations des entités de pêche ont été insérés dans le texte de la Convention d'Antigua, comme par exemple, l'Art. XVIII *Fishing Entities* et l'Art. XIX *Implementation, Compliance and Enforcement by Fishing Entites*. A part ces dispositions directement liées aux «entités de pêche », l'Art. XX *Duties of Flag States* s'applique *mutatis mutandis* aux «entités de pêche ».

Troisièmement, comme c'est le cas au sein de la WCPFC, Taiwan n'est pas partie à la Convention d'Antigua. Pour établir un lien entre Taiwan et la convention amendée, trois documents ont été adoptés et annexés à la résolution, à propos de l'adoption de la convention d'Antigua :

- *Instrument for the Participation of Fishing Entities*
- *Written Communication Regarding the Commitment of Fishing Entities*
- *Written Communication Regarding the Commitment of Fishing Entities with Respect to Amendements to the Convention or its Annexes.*

Le premier aurait l'effet d'une signature par des Etats, des organisations internationales et d'autres entités. Cela nous rappelle l'arrangement signé par Taiwan afin d'accéder à la WCPFC. Selon Hu, conseiller au *National Council for Marine Affairs Advancement of Excutive Yuan* de Taiwan, cette approche a été empruntée à la WCPFC mais le terme «instrument » a plus d'implications juridiques que le terme «arrangement ». Quant aux deux derniers documents, ils remplacent, en réalité, la ratification ou l'accession[1067].

[1064] P.S.C. Ho, "The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora", *op.cit.*, p. 143

[1065] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:224:0024:0042:EN:PDF, visité le 15 mars 2011

[1066] La Convention d'Antigua, l'article 1(7)

[1067] NT. A. Hu, "Fishing Entities : Their Emergence, Evolution, and Practice from Taiwan's Perspective", *op.cit.*,

En ce qui concerne les droits réservés aux parties à la convention d'Antigua, on a remarqué que ses dispositions sont similaires à celles de la convention de la WPCFC[1068].

Le succès de l'intégration des « entités de pêche » dans le mécanisme de l'IATTC marque une autre avancée vers la consolidation du statut des entités de pêche.

3) Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT)[1069]

La Résolution de l'ICCAT sur l'accès au statut de Partie, Entité ou Entité de Pêche Coopérant a été adoptée en novembre 1997 pendant la 15ème session de La Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT). Taiwan a revendiqué le statut de partie coopérative selon la résolution[1070]. La juxtaposition de «partie/entité/entité de pêche» a été faite exprès afin de laisser une marge d'interprétation car la participation en tant qu'entité de pêche n'était pas nécessairement le meilleur choix pour Taipei qui craignait que le terme puisse réduire ou nier son statut étatique[1071].

La résolution de 1997 prévoit que le statut de Partie, Entité ou Entité de Pêche Coopérant accordé, fait l'objet d'un renouvellement annuel. Ce renouvellement est devenu automatique suite à une résolution datant de 2001, qui a amendé celle de 1997.

Bien qu'une Partie, Entité ou Entité de Pêche Coopérant ait droit à l'allocation de quotas de ressources halieutiques, elle ne participe pas à la prise des décisions[1072]. C'est à dire qu'une partie, avec le statut coopératif, ne s'engage que dans les consultations informelles, y compris sur la question de l'allocation des quotas. Cela

---

p. 172

[1068] La Convention d'Antigua, Art. VIII(5), Art. XXX, paragraph c, Art. IX(2)

[1069] La Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT) est responsable de la conservation des thonidés et des espèces apparentées dans l'océan Atlantique et ses mers adjacentes. L'organisation a été établie à une Conférence de Plénipotentiaires, qui a préparé et adopté la **Convention** Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique, signée à Rio de Janeiro, Brésil, en 1966. Après un processus de ratification, la Convention est officiellement entrée en vigueur en 1969.il y a actuellement 48 Parties contractantes. http://www.iccat.int/fr/, visité le 15 mars 2011

[1070] Resoltuion 97-17, http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-f%5C1997-17-f.pdf, visité le 15 mars 2011

[1071] P.S.C. Ho, "The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora", *op.cit.*, p. 138

[1072] Resolution 01-25, Critères de l'ICCAT pour l'Allocation de Possibilités de Pêche, http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-f%5C2001-25-f.pdf, visité le 15 mars 2011

est absolument insuffisant pour les besoins et les aspirations de la flotte de pêche de Taiwan.

4) Commission pour la conservation du thon rouge du Sud (CCSBT) [1073]

La participation de Taiwan à la Commission pour la conservation du thon rouge du Sud suit un autre modèle.

Les navires de pêche taïwanais récoltent une quantité importante de thon rouge du Sud depuis des années. Le chiffre s'est élevé à 1 580 tonnes en 2001. Le gouvernement de Taiwan a pris des mesures de surveillance en obligeant les navires taïwanais à fournir des rapports, de manière régulière, aux autorités compétentes taïwanaises[1074]. Cependant, Taiwan est toujours resté en dehors du système du CCSBT jusqu'en 2002.

Le processus des négociations a commencé en 1997 lorsque les trois membres de la commission ont envoyé des représentants à Taipei afin de conclure un accord sur les quotas entre Taiwan et la CCSBT. En 1999, le président de la commission a visité Taipei pour discuter de la question de la participation taïwanaise au sein de la CCSBT, en lui proposant un quota annuel de 1 250 tonnes de SBT. Taiwan obtiendrai ainsi le statut de non-membre coopératif à condition qu'il contribue au budget annuel de la Commission. Ces deux propositions ont été considérées comme inacceptables par Taipei : tout d'abord, le quota était trop bas par rapport au quota de 1 450 tonnes appliqué par le gouvernement taïwanais depuis 1996 [1075] ; de plus, un Etat n'a pas d'obligation budgétaire envers une organisation s'il n'est pas membre à celle-ci.

En octobre 2000, une solution innovante a été avancée lors d'une visite de la délégation de la CCSBT à Taiwan. Le projet de la résolution de 2000 prévoyait l'établissement d'une commission élargie à laquelle Taiwan a été invité à participer. Selon cette résolution, la plupart des fonctions de la CCSBT seront réalisées par cette commission, à l'exception des questions directement liées à la convention établissant

[1073] En 1994 la volonté de gestion entre l'Australie, le Japon et la Nouvelle-Zélande prit forme quand la convention sur la conservation du Thon rouge du sud entra en vigueur. Cette convention crée la Commission pour la conservation du Thon rouge du sud (Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna ou CCSBT). Ses objectifs sont d'assurer la conservation de l'espèce et d'optimiser les moyens de pêche. Plus tard la Corée du Sud, Taïwan, l'Indonésie se sont joints ou ont coopéré avec la commission . Elle siège à Canberra en Australie. http://www.ccsbt.org/docs/about.html, visité le 15 mars 2011

[1074] P.S.C. Ho, "The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora", *op.cit.*, pp. 140-141

[1075] *Ibid.*, p. 141

la CCSBT ; ce qui est logique, puisque Taiwan n'est pas partie à la convention. Les décisions adoptées par la commission étendue seront soumises au consentement de la commission pour application[1076].

La réponse de Taipei à cette solution n'a pas été très positive. L'établissement d'une « *Extended Commission* » n'est pas une option très prometteuse pour Taipei, puisque les décisions prises peuvent être facilement rejetées par la commission de la CCSBT. Afin de rassurer Taipei, la délégation de la CCSBT a indiqué que sa commission doit normalement donner son consentement pour toutes les décisions prises par la commission élargie et que le blocage de ses décisions serait peu probable. De plus, notons qu'il s'agit du meilleur compromis que la CCSBT puisse offrir dans un tel contexte politique à l'époque[1077].

Au cours de la septième session de la CCSBT, la *« Resolution to the Establishment of an Extended Commission and an Extended Scientific Committee »* a été adoptée et Taiwan a exprimé sa volonté de devenir membre de la commission élargie[1078]. Lors de la huitième session de la CCSBT en octobre 2001, un quota annuel de 1 140 tonnes de SBT a été fixé pour Taiwan[1079]. Dans un échange de notes, le gouvernement taïwanais a déclaré que :

«The Fishing Entity of Taiwan understands that in accordance with the Rules of Procedure of the Commission and Extended Commission, all decisions must be taken by a unanimous vote of Members present. Furthermore, any decision made by the Commission or any of its subsidiary bodies on an issue on which unanimity in the Extended Commission has not been achieved, or any issue that has not been deliberated in the Extended Commission, shall not be binding on Members of Extended Commission which are not members of the Commission. »[1080]

Cela indique que les décisions prises sans le consentement du gouvernement taïwanais ne le lient pas. En pratique, la commission élargie a fonctionné comme prévu. En général, après l'ouverture annuelle de la Commission, les questions concrètes passent devant la commission élargie pour délibération, y compris l'adoption des mesures de conservation, du plan budgétaire, du plan de travail *etc*. Avant la fin de la session annuelle, la commission approuvera les décisions prises par

1076 *Ibid*.
1077 *Ibid*.
1078 http://www.ccsbt.org/docs/pdf/meeting_reports/ccsbt_7/report_of_ccsbt7.pdf, visit éle 15 mars 2011
1079 http://www.ccsbt.org/docs/pdf/meeting_reports/ccsbt_8/report_of_ccsbt8.pdf, visit éle 15mars 2011
1080 P.S.C. Ho, "The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora", *op.cit.*, p. 142

la commission élargie.

En conclusion, la pratique de la Commission ajoute une nouvelle possibilité à l'intégration des entités de pêche dans les RFMOs. Cependant, il faut aussi prendre en compte les caractères particuliers de la CCSBT dont la commission ne comprend que trois membres : le Japon, la Nouvelle Zélande et l'Australie. Ainsi, la composition réduite de cette commission a facilité la naissance d'une commission élargie comprenant l'engagement éventuel de Taiwan.

5) Comité scientifique intérimaire d'étude sur le thon et les espèces voisines dans le Pacifique Nord (ISC)

Le gouvernement américain et le gouvernement japonais ont annoncé l'établissement du Comité scientifique intérimaire pour étudier les stocks de thons dans la sous-région du Pacifique du nord le 13 janvier 1995[1081]. L'objectif principal étant d'améliorer les connaissances et de partager les données sur ces stocks. Dans ce but, l'ISC s'appuie à la fois sur la participation des Etats côtiers et des Etats du pavillon, mais appelle aussi à la coopération des organisations de gestion des pêcheries ainsi qu'aux autres entités de pêche dont les navires se livrent à cette activité, dans la région[1082].

Selon les Etats Unis et le Japon, afin de faciliter les échanges scientifiques, les procédures et les fonctionnements de l'ISC doivent être les plus simples possibles. Les «*Guidelines for the Interim Scientific Committee for the Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean* »[1083] n'ont pas la forme d'un traité international mais plutôt de lignes directrices qui servent de document fondamental de l'ISC. Ces lignes contiennent quatre sections :

- A- Les objectifs
- B- Les membres
- C- Les Procédures
- D- Les fonctions

Afin de dissiper le flou concernant la participation de Taiwan, nous allons nous

[1081] http://isc.ac.affrc.go.jp/about_isc/press_release.html, visité 14 mars 2011
[1082] http://isc.ac.affrc.go.jp/about_isc/charter.html, visité 14 mars 2011
[1083] «Guidelines for the Interim Scientific Committee for the Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean", Report of the First Meeting of the Interim Scientific Committee for Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean, Attachment 4, http://isc.ac.affrc.go.jp/pdf/ISC1pdf/isc1P_rep.pdf, visité 14 mars 2011

intéresser aux dispositions principales de la Section B sur les membres. Celle-ci contient deux paragraphes :

> 1. *Members : a. Coastal states of the region : b. States with vessels fishing for these species in the region*
>
> 2. *Observer participants: a. Relevant intergovernmental organisation; b. Relevant intergovernmental Marine Scientific organisations; c. Other entities with vessels fishing for these species in the region.*

Taiwan a été invité à la première réunion de l'ISC tenue en mai 1996[1084] en tant qu'entité dont les navires se livrent à la pêche dans la région. Dans le contexte politique de l'époque, il est impossible de mettre Taiwan dans la catégorie des paragraphes B1.a. ou B1.b.. Taiwan ne se contentait pas de sa participation comme observateur à l'ISC, par conséquent, Taipei a cherché à modifier les catégories des lignes directrices afin de lui permettre de devenir membre de l'ISC[1085].

A l'occasion de la deuxième session de l'ISC en 1999, Taiwan a suggéré que le terme «*economies* »(économies) soit ajouté aux points B. 1.a et B. 1.b. après les mots «*Etats côtiers* »ou «*Etats* »et que la catégorie B 2.c soit supprimée. Par contre, la RPC a proposé un changement du paragraphe B. 2.c pour l'étendre à « *d'autres entités, entités de pêche dont les navires ...* ».[1086]

La délégation taïwanaise a avancé une proposition afin d'introduire le terme «entités de pêche »dans la définition de « Membres ». Avec le soutien des Etats Unis et du Japon, la proposition a été adoptée au cours de la troisième session de l'ISC[1087]. D'après les *Rules and Procedures for Conduct of the ISC Committee and Subsidiary Bodies*, adoptées lors de la 4ème session de l'ISC, Taiwan jouit des mêmes droits que les autres Etats parties, y compris le droit d'être nommé président et vice-président du comité et des groupes de travail[1088].

6) Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (SPRFMO)

[1084] www.st.nmfs.gov/st3/multilateral.html, visité 14 mars 2011
[1085] Report of the First Meeting of ISC, Attachment 5,
[1086] Le texte de la proposition de la délégation taiwanaise disponible au Report of the Second Meeting of ISC, paragraph 8,
[1087] http://isc.ac.affrc.go.jp/pdf/ISC1pdf/isc1P_rep.pdf. visité 14 mars 2011
[1088] http://isc.ac.affrc.go.jp/pdf/ISC4pdf/ISC4PlenaryReport.pdf. visité 14 mars 2011

1089

La Convention sur la gestion des pêches du Pacifique Sud est l'effort le plus récent d'intégrer Taiwan en tant qu'entité de pêche dans le régime régional de coopération. La Convention est entrée en vigueur le 24 août 2012. Taiwan est devenu un membre de la Commission en déposant une demande écrite puisqu'il ne peut pas ratifier la Convention. Taiwan est devenu, pour la première fois, membre d'une commission de pêche qui vise à conserver des ressources halieutiques autre que le thon. Dans le cadre de l'Organisation Régionale de Gestion des Pêches du Pacifique Sud, une entité de pêche peut devenir membre de la Commission en déposant une demande écrite et peut jouir ainsi des mêmes droits que d'autres membres de la Commission à l'exception de ceux réservés aux partis à la Convention[1090].

En conclusion, nous voyons que le terme d' «entités de pêche » sert de mesure provisoire pour intégrer Taiwan dans le système global de conservation et de gestion des pêcheries. Cela pourrait être une formule de transition en attendant la résolution éventuelle du problème de Taiwan.

En ce qui concerne le sens exact de l'expression « entités de pêche », en dépit du fait que les instruments internationaux préfèrent ne pas en donner de définition précise, les internationalistes ont travaillé sur cette notion et nous prendrons celle fournie par Nien-Tsu Hu :

«*A fishing entity should be understood as being an entity possessing full autonomy in the conduct of its external fisheries relations and of all matters provided for in relevant international law.* »[1091]

[1089] http://www.southpacificrfmo.org/, visité 14 mars 2011

[1090] http://www.southpacificrfmo.org/assets/Convention-and-Final-Act/2353205-v2-SPRFMOConvention-textascorrectedApril2010aftersignatureinFebruary2010forcertificationApril2010.pdf, visité 14 mars 2011

[1091] NT. A. Hu, "Fishing Entities : Their Emergence, Evolution, and Practice from Taiwan's Perspective", *op.cit.*, p. 175

Chapitre II. La Chine et le milieu marin

En plus des domaines qui relèvent considérations purement économiques, la Chine adopte une attitude relativement coopérative en matière de la protection du milieu marin, y compris la protection de l'environnement marin (Section I), la préservation du patrimoine subaquatique (Section II) et l'exploitation des ressources de la Zone (Section III).

Section I. La protection de l'environnement marin

La Chine est bordée par quatre mers périphériques : la mer de Bohai, la Mer Jaune, la mer de Chine orientale et la mer de Chine du sud. Ces mers possèdent des ressources abondantes et alimentent le développement économique des Etats riverains. Néanmoins, depuis des années, ces mers semi-fermées, subissent une grande dégradation environnementale à cause de la pollution. La pollution des mers de Chine est caractérisée par les éléments suivants. Premièrement, les Etats riverains surtout les régions côtières ont la population la plus élevée et la plus dense du monde. Deuxièmement, l'industrie dans ces régions est très concentrée. Troisièmement, la situation est aggravée par la concentration dans la région des routes marines les plus utilisées du monde. Finalement, l'existence de gisements considérables pose une grande menace à l'environnement marin des mers adjacentes[1092].

Selon le rapport sur l'environnement marin de 2012 de la SOA, la situation de l'environnement marin reste inquiétante et les zones maritimes polluées sous juridiction chinoise couvrent une superficie de 170,000 km². Les zones les plus touchées se trouvent dans le golfe de Liaodong, le golfe de Bohai, les embouchures du fleuve Yangzi et du fleuve de Zhu, et l'ensemble des eaux autour des grandes villes[1093]. Les polluants principaux sont les suivants:

- le pétrole, y compris les produits pétrolifères
- les produits chimiques eutrophiques, à l'origine des marées rouges qui ont eu

[1092] Edgar Gold and Douglas Johnston, «Pollution control in the semi-enclosed seas of East Asia», in ChoonhoPark and Jae Kyu Park, *The Law of the Sea: Problems from the East Asian Perspective*, Law of the Sea Institute, Hawaii, 1987, pp 96-97.
[1093] http://www.jsof.gov.cn/art/2013/3/22/art_37_116610.html, visite le 1 avril 2013

lieu 73 fois en 2012, couvrant une superficie totale de 7971 km²[1094]

- les substances organiques[1095]

[1094] *Ibid.*
[1095] *Ibid.*,



Carte 46

Source : http://www.jsof.gov.cn/art/2013/3/22/art_37_116610.html, visite le 1 avril

La pollution vient principalement des activités telles que l'agriculture côtière, l'industrie côtière, l'exploitation pétrolière et le transport maritime. Avec le développement de l'économie, la protection de l'environnement marin n'est pas une tâche facile à mener. Nous discuterons les efforts de la Chine pour protéger l'environnement marin: sur le plan interne (§ 1) et sur le plan de la coopération régionale (§ 2)

§ 1. La législation interne complète mais pas tout à fait unifiée et cohérente

Comparés à d'autres secteurs du droit interne sur les affaires maritimes, les lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement marin forment le système le plus développé et le plus complet. Parmi les lois et règlements concernés, la loi sur la protection de l'environnement marin de 1982 est considérée comme étant le texte de base. La loi a pris soin d'incorporer les principes de la Convention. Pour mieux évaluer la législation interne (A), nous allons d'abord évoquer la position chinoise au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (B)

A. La position chinoise au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer

Au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, un point particulier, par rapport à la protection de l'environnement maritime, était le conflit de compétence entre l'Etat côtier et l'Etat pavillon sur la pollution produite par les navires. Traditionnellement, c'était l'Etat pavillon qui avait la compétence exclusive sur son navire quand celui-ci était la source de la pollution marine. Néanmoins, la Convention de Bruxelles, relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures ainsi que la Convention internationale MARPOL de 1973, ont toute deux mis fin à cette exclusivité de l'Etat pavillon. Dès lors, l'Etat côtier a commencé à jouer un rôle de plus en plus important en matière de la protection de l'environnement marin. Au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, les pays en voie de développement préconisaient de reconnaître le droit de l'Etat côtier,

d'adopter des lois et des règlements internes pour les espaces maritimes sous leur juridiction et de mener des mesures contre les pollueurs. En revanche, les grandes puissances maritimes à l'époque préféraient régler le problème par le contrôle de l'Etat pavillon et l'établissement de standards uniformes internationaux[1096].

La Chine, se considérant toujours comme un pays en voie de développement, était favorable à l'extension de la compétence sous cet aspect. Par exemple, le gouvernement chinois a exprimé son soutien à *l'Arctic Waters pollution Act* de 1970 du Canada qui est devenu ensuite, la base de l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sur les zones recouvertes par les glaces[1097]. Pour la Chine:

«*Each State has the right to formulate its environmental policy and take all necessary measures to protect its marine environment and prevent pollution in the sea areas under its national jurisdiction. In so doing, the coastal States should of course have regard for the interest of all and those of its neighboring countries.* »[1098]

Cependant, la Chine n'est pas contre l'établissement de règles internationales, mais selon elle, les traités internationaux n'arrivent jamais à remplacer les lois internes de l'Etat côtier[1099]. La délégation chinoise a critiqué la formule de l'art. 214 du Texte révisé de négociation composite officieux[1100] qui prévoit que:

«[…] enforce their laws and regulations adopted in accordance with article 208 and shall adopt the necessary legislative, administrative and other measures to implement applicable international rules and standards established through competent international organizations or diplomatic conference »

L'article 208 du Texte révisé de négociation composite officieux correspond à l'art. 208 de la Convention, qui porte sur la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale. D'après la délégation chinoise,

---

[1096] Zou keyuan, *China's Marine Legal System and Law of the Sea,* Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2005, pp.228-229

[1097] Arctic Waters pollution prevention Act (R.S.C., 1985, c. A-12) , http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/, visit éle 25 avril 2011

[1098] La parole de Lo Yu-ju, A/CONF62/C.3/SR.6, 1974 , http://untreaty.un.org/cod/diplomaticconferences/lawofthesea-1982/docs/vol_II/a_conf-62_c-3_sr-6.pdf, visit é le 25 avril 2011

[1099] La parôle de Lo Yu-ju, *Ibid.*, voir aussi Gao (J.J.), *la Chine et le droit international de la mer*, *op.cit.*, p. 141

[1100] States shall enforce their laws and regulations adopted in accordance with article 208 and shall adopt the necessary legislative, administrative and other measures to implement applicable international rules and standards established through competent international organizations or diplomatic conference for the protection and preservation of the marine environment from pollution arising from sea-bed activities subject to their jurisdiction and from artificial islands, installations and structures under their jurisdiction, pursuant to articles 60 and 80. Informal Composite Negotiating Text, revision 2, A/CONF.62/WP.10/REV.2, http://untreaty.un.org/cod/diplomaticconferences/lawofthesea-1982/docs/vol_VIII/a_conf-62_wp-10_rev-2.pdf, visit éle 25 avril 2011

la formule allait affaiblir le rôle que l'Etat côtier pourrait jouer dans la prévention de la pollution maritime dans les espaces maritimes sous sa juridiction. De même que le droit pour l'Etat côtier d'adopter des lois internes, conformes aux particularités de ses mers est essentiel, dans le sens où les standards internationaux uniformes ne sauraient satisfaire les besoins divers d'Etats différents dans la lutte contre la dégradation de l'environnement marin[1101]. La formule a été ensuite modifiée et est devenue les «*règles et normes internationales généralement acceptées* »,[1102] et l'opinion de la Chine a peut-être joué un certain rôle dans cette modification.

En même temps, le gouvernement chinois a reconnu la nécessité de l'établissement de règles internationales pour protéger la haute mer et il a mis également l'accent sur la coopération internationale comme les échanges des techniques et des données scientifiques[1103].

Au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, la Chine était maoïste et les considérations idéologiques étaient parfois plus importantes que les véritables intérêts du pays[1104]. On peut encore en trouver des traces en lisant les déclarations de la délégation chinoise de l'époque[1105]. Par exemple, la Chine a souligné la responsabilité des Etats industrialisés dans la dégradation de l'environnement au niveau global[1106]. Ce n'est qu'après la fin de la révolution culturelle que la délégation chinoise a adopté une attitude plus pragmatique.

De nos jours, trente ans après la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le monde et la Chine ont considérablement changé. La Chine actuelle, avec son immense flotte de navires marchands et son énorme besoin de pétrole, maintient-elle toujours la même position en matière de protection de l'environnement marin ? Cela reste un point à observer dans le futur.

[1101] Collected Documents of Chinese Delegation to Amend Relevant UN Conferences , july-december 1976 , Beijing, People's Publishing House, (en chinois), p.187

[1102] L'art. 211(5), la convention des nations unies sur le droit de la mer

[1103] Lo Yu-ju, A/CONF62/C.3/SR.6, *op.cit*

[1104] Zou keyuan, *China's Marine Legal System and Law of the Sea,* Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2005, P.201

[1105] Selon la délégation chinoise, 'The increasingly serious pollution found in some sea areas was mainly the consequence of the policies of aggression and plunder pursued by imperialism and especially by the super- Powers, and the victims of their policies were the numerous developing countries. Proceeding from their rapacious and egoistical position, the super-Powers and monopoly capitalist groups obdurately sought high profits and, disregarding the safety of the people of their own countries and of the world as a whole, discharged large quantities of industrial wastes and fluids and toxic, harmful and even highly poisonous substances into the seas, thereby poisoning sea waters, damaging living resources, and seriously endangering the health and safety of the peoples of the world,' LO Yu-ju, *op.cit.*

[1106] Lo Yu-ju, A/CONF62/C.3/SR.6, *op.cit*

B. Législation interne sur la protection de l'environnement marin

La législation fondamentale chinoise dans ce domaine est la loi sur la protection de l'environnement marin (marine environmental protection law, MEPL) promulguée le 23 août 1982, puis amendée le 23 décembre 1999[1107]. La loi contient 10 chapitres comprenant 102 articles qui forment la base d'une série de règlements plus spécifiques. La loi s'applique aux eaux intérieures, aux mers territoriales, à la zone économique exclusive, au plateau continental et à *d'autres zones maritimes* sous juridiction chinoise[1108]. Le gouvernement n'a jamais précisé le sens *d'autres zones maritimes* mais il est estimé que ce terme fait référence aux eaux historiques que la Chine revendique en mer de Chine du sud.

A part la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Chine est également partie à une série de conventions internationales sur la protection de l'environnement marin. Ces conventions ont une influence profonde sur la législation de la Chine à l'égard de la protection de l'environnement marin, question que l'on va examiner dans le paragraphe suivant. Le tableau suivant montre les conventions les plus importantes dans ce domaine :

Tableau 14

Noms de conventions et leur date d'adoption	dates de ratifications par la Chine
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le 29 novembre 1969	Le 30 janvier 1980
Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, le 29 novembre 1969	Le 23 févier 1990
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 (MARPOL), le 2 novembre 1973, le 17 févier 1978	Le 1er juillet 1983
Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par	Le 20 mars 1998

[1107] http://www.spratlys.org/collection/China-marine-environment-protection-law.htm, visit éle 25 avril 2011
[1108] L'Art. 2, Marine Environmental Protection Law, souligné par l'auteur.

les hydrocarbures (OPRC), le 30 novembre 1990	
Convention (OMI) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute des navires dite Convention hydrocarbure de soute, le 23 mars 2001	Le 9 mars 2009
Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et son protocole fait à Londres, le 7 novembre 1996, le 29 décembre 1972	Le 6 septembre 1985
Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, le 2 novembre 1973	Le 23 févier 1990
la convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, le 22 mars 1989	Le 17 décembre 1991
Protocole de 1992 à la convention relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, le 27 novembre 1992	Le 5 janvier 1999

a. Caractéristiques générales de la législation chinoise

En prenant en compte les aspects internationaux de la loi, les législateurs ont emprunté des conceptions et des principes des conventions internationales. Par exemple, le terme de «développement durable » est utilisé pour décrire l'objectif de l'adoption de la loi MEPL[1109]. De plus, un nouveau chapitre sur la protection de l'ensemble de l'écosystème et l'établissement des réserves naturelles a été ajouté à la MEPL[1110]. Le principe du «pollueur payeur » est également reflété par l'article 11 qui demande aux individus et entités de payer pour déverser des polluants dans la mer.

A part ces principes généraux empruntés au droit international, on trouve aussi

[1109] L'art. 1, Marine Environmental Protection Law

[1110] Le chapitre n'est inséré qu'après l'amendement de la loi en 1999, mais le terme de la réserve naturelle existait déjà dans la MEPL de 1982 et les Measures on the management of Marine Nature Reserves ont été adoptées en 1995. Toutes les réserves marines établies se trouvent dans les eaux intérieures ou la mer territoriale de la Chine et sont soumises à juridiction exclusive de la Chine. La seule exception qui peut soulever des problèmes s'agit de la réserve de Dongdao des archipels des Paracels, l'objet de conflits territoriaux entre la Chine et le Vietnam.

l'influence des conventions techniques. L'art. 39 de la MEPL, interdisant le transport des déchets nocifs dans les eaux intérieures ou en mer territoriale de Chine sans consentement du gouvernement chinois, est basé sur la convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination :

«*Chaque Partie prend les dispositions voulues pour veiller à ce que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets soient réduits à un minimum compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets et qu'ils s'effectuent de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter. »*[1111]

En ce qui concerne le chapitre sur la pollution par des navires, les législateurs ont bien pris en considération la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif[1112].

La loi sur la protection de l'environnement marin identifie cinq sources principales de pollution :

- la pollution par la construction des projets côtiers
- la pollution par l'exploration et l'exploitation du pétrole offshore
- la pollution par la pollution due à des sources et activités terrestres
- la pollution par les navires
- la pollution résultant de l'immersion de déchets

Le gouvernement a adopté six règlements administratifs pour appliquer la loi[1113]. A propos de la pollution marine en provenance des navires, le gouvernement chinois a révisé l'ancien règlement en 2009 et le nouveau règlement a démontré les efforts fournis par la Chine afin d'harmoniser ses législations internes, avec les règles internationales, généralement acceptées ainsi que les particularités chinoises dans ce domaine[1114]. Il convient alors d'examiner le nouveau règlement sur la prévention de la

[1111] L'art. 4 (2)d., la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination

[1112] Chapter VIII Prevention and Control of Pollution Damage to the Marine Environment by Vessels and Their Related Operations, Marine Environmental Protection Law, *op.cit.*

[1113] Administrative Regulations on Preventing Ships from Polluting Sea Areas, adopté le 29 décembre 1983 ; Administrative Regulations of Preventing Pollution from Dismantling and Repair of Ships, adopté le 18 mai 1988 ; Administrative Regulations on Environmental Protection on Ocean Oil Exploration and Exploitation, adopté le 20 septembre 1990; Administrative Regulations on Dumping Wastes at Sea, adopté le 6 mars 1985; Administrative Regulations on Preventing Ocean Pollution from Landbased Polluants, adopté le 22 juin 1990 ; Administrative Regulations on Preventing and Curing Ocean Pollution From Coastal Construction Projects, entré en vigueur le 1er août 1990.

[1114] http://www.gov.cn/flfg/2009-09/16/content_1418985.htm, visité le 25 avril 2011

pollution marine en provenance des navires.

b. Le régime de la pollution causée par les navires

Le nouveau règlement sur la prévention de la pollution marine en provenance des navires

Le nouveau règlement sur la prévention de la pollution marine en provenance des navires de la République populaire de Chine est entré en vigueur le 1er mars 2010. En ce qui concerne la portée de ce type de pollution, cela couvre le déversement du pétrole et d'autres matériaux dangereux en provenance des navires.

A propos des incidents dus aux rejets, ils sont classés en trois catégories : les accidents extrêmement graves, graves et normaux selon la quantité du pétrole déversé et les dégâts qui en résultent[1115]. Un régime d'assurance obligatoire pour tous les navires (sauf les navires de moins de 1 000 tonnes jauge brute et non chargé de pétrole) est établi pour couvrir les dommages[1116]. Cela donne effet aux dispositions sur les assurances de la Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et du Protocole de 1992 à la convention relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 (1992 CLC), ratifiées par la Chine. Comme la Chine continentale n'est pas encore partie à la convention sur la création d'un Fonds international d'indemnisation (FIPOL) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, un fond d'indemnisation pour la pollution par le pétrole sera établi[1117]. Avant l'établissement de ce régime, les navires battant pavillon chinois, engagés dans la navigation côtière, n'étaient pas suffisamment assurés. Cela a soulevé des problèmes par rapport aux indemnités.

En ce qui concerne les limites posées à la responsabilité des pétroliers, le nouveau règlement reprend les dispositions du Protocole de 1992 à la convention relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 (1992 CLC)[1118]. Pour d'autres types de navires, c'est le code

[1115] L'art.36
[1116] L'art. 53
[1117] L'art. 56
[1118] L'art. 52

maritime qui s'applique[1119]. Selon le règlement, le coût du nettoyage à la charge de l'Administration pour la sécurité maritime sera indemnisé en priorité par rapport aux dégâts subis par d'autres individus et entités[1120]. C'est contraire aux dispositions de la *CLC* et de la Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute qui prévoient que les demandes d'indemnités soient traitées d'une manière égalitaire.

L'incident de Nanyang

Au début des années 1980, un pétrolier Hongkongais battant pavillon de la Somalie, chargé de 16 488 tonnes de pétrole, est entré en collision avec une barge hollandaise près de Haifeng, Canton. A la suite de l'abordage, le pétrolier a coulé et une partie de sa cargaison a été déversée dans l'eau en polluant une grande surface de l'espace maritime. A ce moment là, la MEPL ou le règlement sur la pollution en provenance des navires n'existaient pas. Le tribunal chinois s'est appuyé sur la «*Provisional Regulation the Prevention of Pollution in the Offshore Areas of the People's Republic of China* » de 1974 et sur la Convention de Bruxelles relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures. A l'époque le gouvernement chinois n'avait pas ratifié la convention. Toutefois, le tribunal a fondé sa décision sur cette dernière, dès lors qu'aucune partie n'a posé de question sur son applicabilité pendant le procès.

Source: Zou (K.Y.), *China's Marine Legal System and aw of the Sea,* Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2005, pp.237-238

Le retrait progressif des pétroliers à simple coque en Chine

On va ensuite examiner la mise en œuvre par la Chine de la révision de la Convention MARPOL à propos du retrait des pétroliers à simple coque. Cela illustre l'un des efforts réalisé par le gouvernement chinois pour remplir ses obligations en tant que nouvelle puissance maritime.

[1119] L'art. 52
[1120] L'art. 55

En 1969, l'Assemblée de l'OMI, motivée en partie par la catastrophe du Torrey Canyon qui s'était produite deux ans plus tôt, décida d'organiser une conférence internationale en vue d'adopter une convention entièrement nouvelle. Cette conférence se réunit à Londres en 1973.

La convention qui fut adoptée, constitue le traité international le plus ambitieux qui n'ait jamais été adopté au sujet de la pollution des mers. Cet instrument conventionnel ne porte pas seulement sur les hydrocarbures, mais sur toutes les formes de pollution des mers, à l'exception de l'immersion en mer des déchets d'origine terrestre[1121].

La plupart des mesures d'ordre technique figurent dans cinq annexes de la Convention, qui traitent respectivement des questions ci-après :

Annexe I Hydrocarbures

Annexe II Substances liquides nocives transportées en vrac (produits chimiques par exemple)

Annexe III Substances nuisibles transportées par mer en colis (citernes et conteneurs par exemple)

Annexe IV Eaux usées

Annexe V Ordures

L'OMI a tout d'abord adopté, par le biais de la résolution du 27 avril 2001, un plan de retrait progressif des pétroliers à simple coque. Ainsi, le calendrier adopté sous la forme d'une révision de la règle « 13G » de l'annexe I de MARPOL 73/78, établi pour accélérer l'abandon progressif des navires à simple coque, est entré en vigueur le 1er septembre 2002. Ce programme de retrait a été accéléré, une nouvelle fois, par le biais de l'adoption en décembre 2003 d'une résolution de l'OMI qui amende la Convention MARPOL. L'année 2010 marque l'aboutissement du plan de l'OMI pour le retrait progressif des pétroliers à simple coque[1122]. Quand les modifications à la Convention MARPOL 73/78 sont entrées en vigueur le 5 avril 2005, la ministère du transport a déclaré que le gouvernement chinois allait respecter cet amendement à MARPOL 73/78 et elle a envoyé une notification aux plus grandes compagnies de transport maritime en Chine : *China Ocean Shipping(Group)*

[1121] http://www.ue.espacejudiciaire.net/docs/984.PDF, visité le 25 avril 2011

[1122] http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l24231_fr.htm, visité le 15 avril 2011, voir aussi http://www.imo.org/conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#2003, visité le 25 avril 2010

Company, *China Shipping Company*, *zhongguo waiyun* (*China International Shipping Company*, traduit par l'auteur), *changjiang hangyun* (la plus grande compagnie du transport fluvial),ainsi que *China Shipowners' Association et China Classification Society*[1123].

Ainsi, on voit que le gouvernement chinois était prêt à remplir son obligation en tant qu'Etat du pavillon selon la Convention MARPOL. Cependant, jusqu'à la fin de l'année 2009, aucun règlement n'a été émis pour mettre en place le programme sur le retrait progressif des pétroliers à simple coque ; et le passage de ces derniers dans les espaces maritimes sous juridiction chinoise n'était pas interdit. En même temps, l'interdiction stricte mise en place dans l'Union Européenne et aux Etats-Unis d'Amérique fait que les pétroliers à simple coque sont concentrés en Asie et au Moyen-Orient, où les législations internes sont moins sévères. Il est estimé que plus de 80% des pétroliers à simple coque naviguaient dans cette région du monde en 2009[1124]. La Chine, qui dépend encore largement des pétroliers étrangers pour son importation de pétrole ne peut pas se permettre d'éliminer les pétroliers à simple coque de ses eaux d'un seul coup[1125].

Néanmoins, afin de remplir son obligation en tant que grande puissance maritime responsable, et plus important encore, pour protéger son environnement marin fragile, le gouvernement chinois a promulgué son programme de retrait graduel des pétroliers à simple coque en novembre 2009. A partir du 1er janvier 2010, les pétroliers à simple coque, étrangers ou chinois, engagés dans la navigation internationale, ne peuvent plus entrer dans les ports chinois. S'agissant des pétroliers engagés dans le transport domestique, ils seront éliminés petit à petit. En plus, les pétroliers construits après 2010 doivent se conformer aux critères pour les pétroliers à double coque[1126].

En fait, le gouvernement chinois a réduit petit à petit ce genre de navires pétroliers naviguant dans les espaces maritimes sous juridiction chinoise. Selon l'étude de Poten et Partners, environ une vingtaine seulement de pétroliers à simple coque ont été recrutés pour l'importation de ressources énergiques en Chine, au cours

[1123] http://www.moc.gov.cn/zhengwu/zhengwu/t20050405_12688.htm, visité le 25 avril 2011 ; voir aussi Fu kuen-chen et Liu Xianming, « Les questions de la pollution maritime en provenance des navires dans le détroit de Taiwan », *China Oceans Law Review*, vol. 1, 2006, p. 152

[1124] http://guba.eastmoney.com/look,600150,1008707090.html, visité le 25 avril 2011

[1125] Fu kuen-chen et Liu Xianming, « Les questions de la pollution maritime en provenance des navires dans le détroit de Taiwan », *op.cit.*, pp. 152-153

[1126] http://guba.eastmoney.com/look,600150,1008707090.html, visité le 25 avril 2011, http://finance.qq.com/a/20091218/003794.htm, visité le 25 avril 2011

des neuf premiers mois de 2009, le chiffre pour l'année 2007 était lui de 628 navires. Sur cet aspect, l'Inde et Taiwan ont dépassé largement la Chine continentale[1127].

La Chine a été en avance d'une étape par rapport à d'autres Etats Asiatiques. Par exemple, le retrait des pétroliers à simple coque n'a commencé qu'à partir du 1er janvier 2011 en Corée du sud[1128].

c. Les autorités chargées de la mise en œuvre

La loi sur la protection de l'environnement marin désigne aussi les autorités compétentes pour la mise en œuvre de la loi, y compris :

1. le Bureau National de la Protection de l'Environnement (State Environmental Protection Administration, SEPA)
2. l'Administration Nationale de l'Océan (State Oceanic Administration, SOA)
3. les services de surveillance des affaires portuaires (Harbour Superintendency Administration)
4. les services de surveillance des affaires de pêche (Fishery Administrative and Fishing Port Superintendency Agencies)
5. les services militaires de la protection de l'environnement (environmental protection department of the armed forces)
6. les autorités concernées des provinces côtières[1129]

Vingt cinq ans après la mise en œuvre de la loi, un système complet de lois et règlements a été établi et les travaux du gouvernement sur la protection de l'environnement marin ont été améliorés. La surveillance a été renforcée avec le développement des services d'inspection. Par exemple, l'Administration Nationale de l'Océan a établi des divisions d'inspection et stations de surveillances dans ses trois branches chargées de la protection du milieu marin de la mer de Bohai/Mer Jaune, la mer de Chine orientale et la mer de Chine du sud[1130]. En outre, les autres secteurs administratifs comme les services de surveillance des affaires portuaires, les services de surveillance des affaires de pêche et la Marine chinoise surveillent les zones

[1127] http://guba.eastmoney.com/look,600150,1008707090.html, visit éle 25 avril 2011
[1128] http://www.chinaports.org/info/201010/133072.htm, visit éle 25 avril 2011
[1129] GUO (Ping) et ZHAO (Lujun), « The Legal Protection of the Marine Environment in China: Current Situation and Challenges », in Faure (M.G.) et HU (James), *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage. Recent Development in Europe, China and the US, 2006*, Kluwer Law International, pp. 285-299.
[1130] http://www.soa.gov.cn/ , visit éle 28 août 2007.

maritimes sous juridiction chinoise dans leur zone de compétence respective[1131]. Néanmoins, des problèmes existent avec ce système et son application. D'abord, le système est éclaté : plusieurs autorités sont chargées de la mise en œuvre des lois et règlements concernés, mais, la compétence respective de chaque autorité n'est pas définie. Ce système fragmenté se montre inefficace dans la pratique[1132]. De plus, le système n'est pas uniforme en ce qui concerne les lois et règlements applicables. La distinction faite selon les sources de la pollution ne correspond pas à la réalité. Parfois, il est difficile de déterminer la source de la pollution dans une affaire déterminée dans laquelle la pollution résulte des sources diverses. Dans ce cas, il est difficile de décider du droit à appliquer[1133]. Finalement, en dépit du fait que la loi sur la protection de l'environnement marin a été renouvelée en 1999, la plupart des règlements correspondants ont été adoptées pendant les années 1990.

Pour améliorer la mise en œuvre des législations internes, un mécanisme plus efficace et plus compréhensif doit être établi. Comme nous l'avons vu, différentes agences gouvernementales sont chargées de la mise en place de la MEPL ainsi que des règlements spécifiques. Il a été suggéré qu'une commission centralisée, sous l'autorité du Conseil d'Etat, serait nécessaire pour coordonner les efforts des différents départements gouvernementaux. Plusieurs modèles ont été examinés, y compris le modèle des Pays Bas, le modèle de l'Oregon, d'Hawaii et du Brésil[1134].

Le Professeur Zou Keyuan a fait spécialement référence au Ministère des Affaires Maritimes et de la Pêche de Corée du sud (*Ministry of Maritime Affairs and Fisheries)*[1135]. Etabli en 1996, le ministère doit assumer les fonctions qui étaient à la charge d'autres départements gouvernementaux, y compris *Maritime and Port Administration, Fisheries Administration, National Maritime Police Administration, Hydrographic Affairs Office*[1136]. Pour assurer l'application d'une politique plus

---

[1131] Voir les parties précédentes.

[1132] Pour plus de détail, voir GUO (Ping) et ZHAO (Lujun), « The Legal Protection of the Marine Environment in China: Current Situation and Challenges », *op.cit.*, pp. 294-295.

[1133] *Ibid.*, pp. 293-294.

[1134] La modèle du pays-bas s'agit d'une commission sous direction du gouvernement central et le premier ministre se charge de la responsabilité du président de la commission ; le modèle Oregon introduit un groupe de travail qui s'occupe de la préparation de la planification globale des mesures de gestion à prendre ; le modèle de Hawaii s'agit d'une commission maritime qui donne du conseil et qui est responsable pour l'élaboration des plans de gestion ; selon le modèle de Brésil, l'agence responsable est une commission sous direction de la ministère de la marine qui relie les ministère chargées des affaires maritimes. Yang Jinsen, « A review on Major Marine Political, Economic and Environmental Issues : Part I », *Ocean Development and Management*, vol. 14(2), 1997, p. 24

[1135] http://www.momaf.go.kr/ , visité le 25 avril 2010

[1136] Seoung-Yong Hong, Yuong-Tae Chang, "Intergrated Coastal Management and the Advent of New Ocean Governance in Korea: Strategies for Increasing the Probability of Success", *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 12(2), 1997, p. 152

cohérente et intégrée, le Ministère des Affaires Maritimes et de la Pêche s'occupe de l'élaboration d'une politique maritime pour le développement global des affaires maritimes : la navigation, le transport maritime, la pêche et l'avancement des sciences maritimes *etc.* La protection de l'environnement est également à la charge du ministère. Ce qui est particulier avec ce ministère coréen, c'est que celui-ci dispose d'un pouvoir plus étendu que les agences similaires d'autres pays[1137]. D'après Zou et d'autres experts, cette *« super agency »* est un modèle idéal à suivre pour le gouvernement chinois[1138].

L'Administration Nationale de l'Océan (State Oceanic Administration, SOA) est l'agence gouvernementale principale qui s'occupe des affaires maritimes et elle possède d'importantes ressources humaines et de nombreuses données scientifiques. Cependant, elle a une compétence limitée dans le cadre de la MEPL. Après la réforme gouvernementale de 1998, l'Administration Nationale de l'Océan a été placée sous l'autorité du Ministère du Territoire et des Ressources Naturelles, chargé de la gestion des ressources naturelles terrestres et maritimes[1139]. Par conséquent, l'Administration nationale de l'Océan n'est pas bien placée dans la hiérarchie administrative pour coordonner les mesures prises par d'autres agences gouvernementales, en matière de la protection de l'environnement marin. En revanche, la MEPL délègue beaucoup de pouvoirs au Bureau National de la Protection de l'Environnement, bureau du même niveau que les ministères[1140]. Celui-ci s'occupe de la protection de l'environnement terrestre et marin, bien que les spécialistes doutent de sa compétence en matière d'affaires maritimes. La redondance administrative et la dispersion demeurent toujours le plus grand obstacle afin de réaliser une mise en œuvre plus efficace des législations internes[1141].

L'incident du pétrolier Tasman Sea

Le 23 novembre 2002, le Tasman Sea, pétrolier battant pavillon Maltais, est entré

[1137] Hong, Chang, *Ibid.*, voir aussi Seoung–Yong Hong, "Marine Policy in the Republic of Korea", *Marine Policy,* vol. 19(2), 1995, pp. 97-113
[1138] Zou keyuan, *China's Marine Legal System and the Law of the Sea,* p. 216
[1139] Luo Gan, «Explanation on the Scheme of the Institutional Reform of the State Council », *Wenhui Daily,* Hongkong, le 7 mars 1998, voir aussi Zou Keyuan, *China's Marine Legal System and the Law of the Sea, op.cit.*, pp. 216-217
[1140] State Environnemental Protection Administration of China, http://baike.baidu.com/view/559419.htm#sub559419, visité le 25 avril 2011
[1141] Zou keyuan, *China's Marine Legal System and the Law of the Sea, op.cit.*, p. 216

en collision avec une barge chinoise Shunkai N°1 près de Dagukou, Tianjing. Le pétrolier a été endommagé et plus 205 tonnes de pétrole ont été déversées dans la mer de Bohai. Cinq jours plus tard, le 28 novembre, le Tasman Sea a été arraisonné sur la décision du tribunal maritime de Tianjian à la demande de l'agence de la SOA à Tianjing. Après qu'une garantie ai été déposée par la *London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd.*, le tribunal a relâché le navire.

En décembre 2004, le tribunal maritime de Tianjing a rendu sa décision sur l'affaire. La partie plaignante associait l'agence de la SOA à Tianjing, le bureau de surveillance de la pêche de Tianjing et 1 500 pêcheurs. C'est la première fois qu'une agence gouvernementale demande d'être dédommagée pour la pollution subie par la Chine. En plus, le tribunal s'est appuyé pour la première fois sur la CLC de 1992 pour prononcer le verdict que selon lequel *Infinity Shipping Ltd., London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.* doivent payer une somme totale de 42million yuan à la partie plaignante pour dédommager celle-ci de ses pertes.

Source: Haibo Chen, the 'Tasman Sea' Cases on Oil Pollution Compensation Disputes after the Collision—an Analysis, China Oceans Law Review, Xiamen, vol. 2, 2005, pp. 85-102

§ 2. La coopération au niveau régional

Au niveau régional, comme nous l'avons déjà évoqué, toutes les mers de Chine sont des mers semi-fermées selon la définition de l'art. 122 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par conséquent, selon l'art. 123 (b), tous les Etats riverains sont tenus de coordonner l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations concernant la protection et la préservation du milieu marin. La coopération régionale est indispensable pour la mise en œuvre efficace des lois et règlements de chaque Etat respectif.

L'attitude chinoise envers la coopération régionale est très positive. Deux des objectifs principaux du *China Ocean Agenda 21* (China Ocean Agenda 21 est le plan du développement des affaires maritimes en Chine, basé sur l'Agenda 21 des Nations Unies et *China's Agenda 21*) sont étroitement liés à la coopération régionale pour la protection de l'environnement marin:

1) Accélérer la coopération internationale relative à la protection de l'environnement marin, promouvoir les échanges d'informations et de données, et introduire des méthodes de gestion et des techniques plus avancées

2) Renforcer la coopération avec des pays voisins pour la protection de milieu marin et contribuer à la coopération conjointe de l'environnement des mers périphériques[1142]

Commandités par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, des régimes régionaux ont été établis pour les différentes mers du monde[1143]. Tous les régimes présentent quelques éléments communs : ils sont établis sous l'auspice du PNUE et les Etats parties concluent normalement un traité et rédigent un plan d'action. En 1989, le PNUE a assigné au Pacifique du nord-ouest, un nouveau régime de coopération régionale. Selon lui, l'ensemble des Etats concernés, dont la Chine, sont tenus d'établir un plan d'action pour ensuite conclure un traité entre eux[1144].

L'établissement d'un tel arrangement n'est pas tout à fait facile à réaliser dans la région. La coopération dans cette zone est particulièrement problématique à cause des relations complexes entre les Etats riverains[1145]. La tension dans la Péninsule Coréenne et le problème de la province de Taiwan font obstacle à une coopération régionale efficace.

1) *Le Plan d'action pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région du Pacifique Nord-Ouest*

Le Plan d'action pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région du Pacifique Nord-Ouest (*The Action Plan for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Northwest Pacific Region,* NOWPAP) a été adopté le 14 septembre 1994. Les Etats participant à ce plan d'action sont la Chine, la Corée du sud, le Japon et la

[1142] State Ocean Administration (SOA), *China Ocean Agenda 21,* Ocean Press, Beijing, 1996, p. 119, traduction par l'auteur.

[1143] Birnie et Boyle, *International Law and the Environment*, Clarendon Press, Oxford, 1992, pp. 260-263; P H Sand, *Marine Environment Law in the United Nations Environment Programme*, Tycooly Publishing, London, 1988, pp 1-225.

[1144] Van Dyke (J.M), «Promoting maritime co-operation in the Asia-Pacific Aera», in Dalchoog Kim, *ExploringMaritime Co-operation in Northeast Asia* (Institute of East and West Studies, Yonsei University, Seoul 1993), p. 204.

[1145] Jin-Hyun Paik, «East Asia and the Law of the Sea», in J Crawford and D R Rothwell, *The Law of the Sea in the Asia-Pacific Region: Developments and Prospects*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1995, p 7.

Russie[1146]. Il faut noter qu'en dépit du fait que la Corée du nord est aussi un Etat riverain du Pacifique nord-ouest et qu'elle a parfois participé aux réunions annuelles de la NOWPAP, elle n'est pas partie au plan d'action. Il est estimé que l'absence de la Corée du nord peut être un défaut inhérent de la NOWPAP. Pour l'instant, la Chine est engagée dans six des projets sous le régime de la NOWPAP, y compris celui de l'établissement d'une base de données compréhensive et d'un système de gestion des informations, un plan d'urgence en cas de déversement de pétrole, la législation et la stratégie nationale sur la protection environnementale des Etats riverains[1147]. Jusqu'à présent, la NOWPAP a connu des progrès, surtout dans ses travaux relatifs au déversement du pétrole. Les Etats ont adopté le plan d'urgence en cas de déversement de pétrole en 2004 et se sont mis d'accord pour le mettre en œuvre conjointement[1148]. Le plan a été activé à la demande du gouvernement de la Corée du sud après l'incident de Hebei Spirit.

L'incident de Hebei Spirit

Le navire-citerne Hebei Spirit (146 848 tjb), immatriculé à Hong Kong, a été heurté par le ponton-grue Samsung N°1 alors qu'il était au mouillage à environ cinq milles marins au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée. Le ponton-grue était tracté par deux remorqueurs (le Samsung N°5 et le Samho T3) lorsque le câble de remorquage s'est rompu. Le *Hebei Spirit* était chargé d'environ 209 000 tonnes de pétrole brut, dont environ 10 900 se sont déversées dans la mer. Le gouvernement sud-coréen affirme qu'il s'agit de la pire marée noire du pays, dépassant le déversement qui a eu lieu en 1995.

Le 24 juin 2008, soit plus de 6 mois après les faits, le tribunal de Seosan a conclu à la culpabilité des deux capitaines des remorqueurs et du capitaine de la barge. Le tribunal estime que le capitaine et l'officier de service du Hebei Spirit étaient également en partie responsables de la collision et inflige une amende à l'encontre du propriétaire du ponton-grue. Le procureur et les propriétaires des remorqueurs ont fait appel du jugement.

En décembre 2008, la cour d'appel pénale (tribunal de Daejeon) a rendu son

[1146] http://pomrac.nowpap.org/NOWPAP/NOWPAP.htm, visité le 27 août 2007.
[1147] List of International Projects of Marine Environmental Protection to which China is a Party, http://www.cws.net.cn/CWSNews_View.asp?CWSNewsID=11797, visité le 27 août 2007.
[1148] http://www.nowpap.org/, visité le 27 août 2007.

jugement. Cette décision est semblable à celle rendue par le tribunal de Seosan. Le capitaine et le second du Hebei Spirit étaient toujours en prison. Ces agissements de la Corée du sud ont été vivement critiqués mondialement, les termes « injustice », « illégalité », « contraire aux droits de l'homme » ont surgi. Les parties intéressées ont fait appel devant la Cour suprême.

En avril 2009, la Cour suprême de la République de Corée a annulé la décision de la cour d'appel d'incarcérer les membres de l'équipage du Hebei Spirit et ceux-ci ont pu quitter la République de Corée. Elle a toutefois confirmé les amendes imposées par la cour d'appel.

Il est assuré par China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) et l'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club). Le Fonds de 1992 est responsable du paiement en cas de défaillance de China P&I et Skuld P&I, ou si le montant des dommages dépasse le plafond de responsabilité des propriétaires fixé par les conventions internationales. En octobre 2012, 128 400 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 2 611 milliards avaient été enregistrées.

Source: http://www.iopcfunds.org/fr/sinistres/sinistres-carte/#2007-185-December, , visité le 13 avril 2013.

2) Le Partenariat dans la gestion environnementale des mers d'Asie orientale

Un autre projet auquel la Chine participe est le Partenariat dans la gestion environnementale des mers d'Asie orientale (PEMSEA), commandité conjointement par le PNUD, l'Organisation Maritime Internationale, la *Global Environmental Facility* et la banque mondiale. Le PEMSEA, mis en œuvre depuis 1994, compte 14 membres pour l'instant[1149]. Il a pour objectif d'assister les Etats participants dans la prévention de la pollution au niveau national et sous-régional[1150].

Dans le but d'institutionnaliser une gestion intégrée des zones côtières (GIZC), le PEMSEA a établi des sites de démonstration pour illustrer son application parmi lesquels figure Xiamen, une ville au sud de la Chine. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC) est une démarche et un outil de gouvernance des territoires littoraux

[1149] Les 14 pays sont la Corée du nord, la Corée du sud, le Japon, la Chine, les Philippines, l'Indonésie, le Brunei, la Malaisie, la Thaïlande, le Vietnam, le Cambodge, le Singapore, le Laos et plus récemment le Timor oriental.
[1150] « Fighting pollution in the East Asian Seas », IMO News 4/97, in http://www.imo.org/imo/news/3_&497/drchua2.htm, visité le 27 août 2007.

visant un développement durable. Elle promeut une gestion intégrée de l'espace et des ressources prenant simultanément en compte les enjeux terrestres et marins, naturels économiques et sociaux d'une zone littorale définie comme territoire cohérent de réflexion et d'action. C'est un concept initialement développé par le monde scientifique, sur la base du constat que seule une approche systémique permettrait de prendre en compte la complexité du littoral, tant au plan physique (interface terre-mer) qu'au plan de la gestion et de la gouvernance (Cf. multitude des fonctions, des secteurs d'activité concernés et de décideurs agissant le plus souvent sans concertation, alors que les effets de leurs décisions se superposent et interagissent). [1151]Ce concept a acquis une reconnaissance institutionnelle au sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992.[1152] L'application de la gestion intégrée des zones côtières à la ville de Xiamen est un succès et «le modèle de Xiamen» est propagé par plusieurs organisations internationales. De plus, le PEMSEA coordonne les efforts des Etats par l'établissement des liens entre les sites[1153].

Différente du régime de NOWPAP basé sur un plan d'action international, la mise en œuvre du PEMSEA dépend des efforts respectifs des Etats riverains et le programme n'a que des effets auxiliaires. Le Professeur Zou considère que le PEMSEA est plus efficace que le NOWPAP parce que le premier, mis en œuvre respectivement par chaque Etat, évite les obstacles politiques potentiels et rend une coopération la plus générale que possible[1154].

La coopération bilatérale est plus courante et plus facile à mettre en œuvre. Par exemple, la Chine et la Corée du sud coopèrent depuis 1997 en Mer Jaune pour mener des recherches conjointes sur son statut environnemental, afin de prendre des mesures appropriées pour sa protection[1155].

Section II. La protection du patrimoine subaquatique

[1151] http://ecorem.fr/ecoledelamer/wakka.php?wiki=GestGlob, visit éle 27 août 2012
[1152] http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-gestion-integree-des-zones.html, visit éle 27 août 2012
[1153] http://www.pemsea.org, visit éle 27 août 2012.
[1154] ZOU (Keyuan), «Implementing Marine Environmental Protection Law in China: progress, problems and prospects », *Marine Policy*, vol. 23, N°3, 1999, pp. 207-225, p. 222.
[1155] http://www.cws.net.cn/CWSNews_View.asp?CWSNewsID=11797, visit éle 27 août 2007.

« On entend par patrimoine culturel subaquatique toutes les traces d'existence humaine reposant ou ayant reposé sous l'eau et présentant un caractère culturel ou historique ». [1156]Cette définition est fournie par le site de l'UNESCO, où elle explique que chaque épave est un moment d'histoire échoué au fond des mers.

De nos jours, ces épaves et ces ruines subaquatiques sont de plus en plus menacées. Avec les avancées techniques et technologiques, ce patrimoine n'est plus hors de portée des chasseurs de trésors. Pour traiter ce problème, il faut la mise en place d'un régime de protection efficace qui exige, non seulement des principes directeurs, mais aussi des normes opérationnelles.

La Chine, en tant que l'une des civilisations les plus anciennes du monde, possède plus de 3000 sites subaquatiques situés dans les eaux soumises à sa juridiction. A la fin du VIII ème siècle, les routes maritimes qui reliaient le port méridional de Canton au Moyen-Orient, étaient bien établies[1157]. La voie maritime était utilisée par les jonques chinoises pour faciliter les échanges commerciaux entre l'orient et l'occident. Il est estimé qu'environ 1000 sites se trouvent au large de la province de Canton et plus de 2000 épaves en mer de Chine méridionale[1158]. Selon le directeur du Musée National d'Histoire de Taipei, plus de 100 épaves ont été identifiées dans le détroit de Taiwan[1159]. Le tableau 15 montre les découvertes dans les eaux chinoises.

La découverte la plus importante est celle de l'épave de Nanhai N° 1, le 22 décembre 2007 en mer de Chine du sud. Située à 20 milles marins au sud du port de Dongping de la ville de Yangjiang, province de Canton, cet ancien navire, gisant par 30 mètres de fond depuis 800 ans, a été remis à flots, d'où son nom. L'ensemble de l'épave a été renfloué en seule fois. Elle sera exposée dans un nouveau musée, dans un bassin où la composition de l'eau, la température et l'environnement seront les mêmes qu'à l'endroit où elle a été découverte[1160].

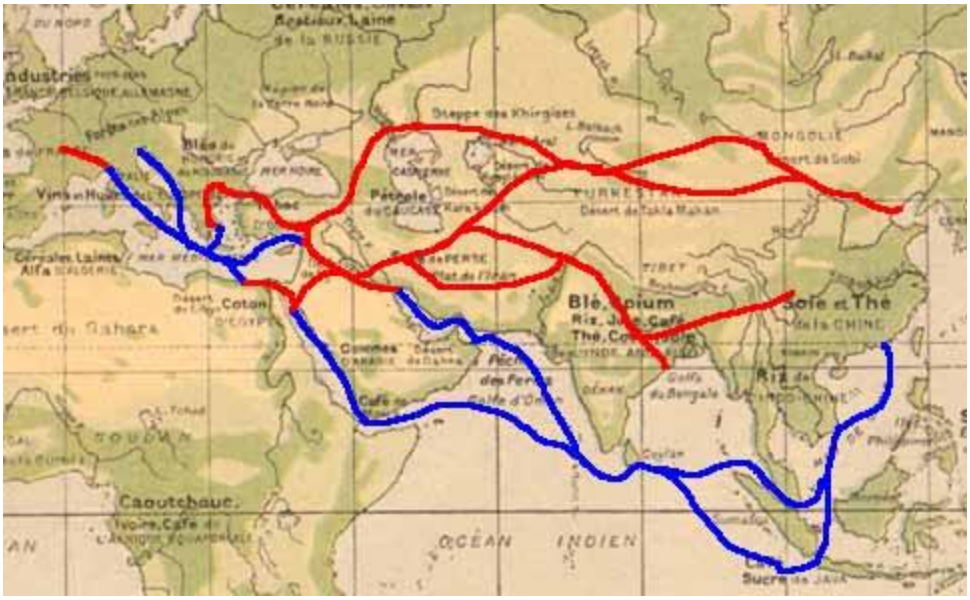
1156 www.**unesco**.org/fr/underwater-cultural-heritage/, visit éle 27 août 2007

1157 Voir la carte 47

1158 http://www.china.com.cn/photo/txt/2007-06/13/content_8380755.htm, visit éle 27 août 2007

1159 Hwang Kuang-nan, "The Historical Meaning of Underwater Archeology", dans *Proceedings of Academic Seminar on Underwater Archeological Studies on the Two Sides of Taiwan Strait*, National Museum of History, août 2000

1160 http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/underwater-cultural-heritage/about-the-heritage/underwater-museums/the-guangdong-maritime-silk-road-museum-nanhai-no-1-museum/, visit éle 11 janvier 2010



Carte 47. La route de soie maritime

Source : http://metiers.free.fr/dcanuts/canutse.html, visité le 11 janvier 2010

Le Tableau 15

année	Patrimoine	situation
1990.6	un navire immergé dès le début de dynastie de Qing	province de Hainan
1990 et 1995	l'enquête et l'exhumation du navire qui date de la dynastie de Song ou Yuan (coopération entre la Chine et l'Australie)	Fujian
1991-1998	l'enquête sur une ancienne épave	Shan dong
1992	l'enquête sur les sites archéologiques de la Guerre de Yashan	Guang dong
1996	les enquêtes générales des îles Paracels	les îles des Paracels
1996	la participation des experts chinois dans les travaux archéologiques japonais	Aichi-ken, Japon
1991-1997	l'enquête et l''exhumation de navire de la dynastie de Yuan	Liaoning, 13-15 mètres au-dessous de la mer
1998-1999	l'exhumation d'urgence des 13 sites archéologiques des îles des Paracels	Beijiao, (North Recif) Huaguang Jiao (Discoevry Recif) Yin yue, 12-35 mètre au dessous de la mer

Le 22 décembre 2007	un ancien navire immergé à 30 mètres au-dessous de la mer pendant 800 ans, d'où son nom de "Nanhai N°1", a été remis à flots	dans la mer de Chine méridionale, plus précisément à 20 miles marins au sud du port de Dongping de la ville de Yangjiang, province du Guangdong
1995	la découverte de Jiangjun No1(Général N°1)	dans les eaux atour de Penghu, Taiwan

Source : http://www.sach.gov.cn/tabid/192/Default.aspx, visité le 11 janvier 2010

Ces sites historiques font aussi l'objet de la convoitise de nombreux chasseurs de trésor. Pour les protéger, le gouvernement chinois et les NGO ont fait beaucoup d'efforts qui s'accordent en général à ceux de la communauté internationale.

La Convention de Montego Bay prévoit l'obligation pour les Etats de protéger le patrimoine culturel subaquatique dans ses articles 149 et 303. L'article 149 de la Partie sur la Zone prévoit que :

«*Tous les objets de caractère archéologique ou historique trouvés dans la Zone sont conservés ou cédés dans l'intérêt de l'humanité tout entière, compte tenu en particulier des droits préférentiels de l'Etat ou du pays d'origine, ou de l'Etat d'origine culturelle, ou encore de l'Etat d'origine historique ou archéologique.* »

L'art. 303 prévoit que :

«1. Les Etats ont l'obligation de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent à cette fin.

2. Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut, en faisant application de l'article 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article.

3. Le présent article ne porte atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et aux autres règles du droit maritime, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels. »

La convention ne contient pas de détails sur la protection du patrimoine subaquatique et permet un accord plus spécifique pour traiter le problème. L'art. 303 (4) prévoit que : «*le présent article est sans préjudice des autres accords internationaux et règles du droit international concernant la protection des objets de*

caractère archéologique ou historique. »

L'UNESCO a adopté en 2001 la convention sur la protection du Patrimoine Culturel Subaquatique pour lutter au niveau international contre l'augmentation des pillages et l'exploitation commerciale du patrimoine subaquatique. La Convention de 2001, spécifique à la sauvegarde du patrimoine, est venue combler le vide laissé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La Convention de 2001 fixe les principes fondamentaux par rapport à la protection du patrimoine culture subaquatique. La Chine soutient ces efforts de l'UNESCO et a été activement engagée dans les travaux préparatoires de la convention. Elle se range à la position qui veut que les Etats côtiers aient une plus grande responsabilité pour la protection du patrimoine culturel subaquatique. La Chine a voté favorablement à l'adoption du texte de la convention. La convention est entrée en vigueur le 2 janvier 2009, conformément à l'art.27, mais seulement à l'égard des Etats qui ont déposé leur instrument respectif de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion avant le 2 octobre 2008 ou à cette même date. Elle entrera en vigueur pour tout autre Etat trois mois après la date de dépôt par celui-ci de son instrument respectif de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.[1161]. Cependant, la Chine n'a pas encore ratifié la convention[1162]. Cette partie de nos recherches est dédiée aux efforts pour la protection du patrimoine culturel subaquatique au niveau national et international.

§ 1. Le droit interne et sa comparaison avec la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique

Le gouvernement chinois a promulgué la loi sur la protection des vestiges archéologiques, qui a été modifiée respectivement en 1991 et 2002.[1163] La loi établit les normes de base à suivre pour protéger le patrimoine terrestre et subaquatique. Face

[1161] http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/, visité le 11 janvier 2010

[1162] http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, visité le 11 janvier 2010

[1163] Texte en anglais disponible dans l'adresse suivant http://www.sach.gov.cn/tabid/311/InfoID/383/Default.aspx, visité le 11 janvier 2010

aux menaces envers le patrimoine culturel subaquatique pendant les années 80, la Chine a promulgué le «*règlement sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de la République populaire de Chine*» le 20 octobre 1989[1164]. C'est le premier texte juridique chinois qui régit le problème. Malgré tous ses défauts, il fixe les règles fondamentales pour la protection d'un tel patrimoine, y compris les dispositions concernant le problème de juridiction et le droit de propriété. Ces lois mentionnées ci-dessus, ainsi que d'autres mesures adoptées, forment le cadre législatif pour la sauvegarde du patrimoine culturel subaquatique.

En ce qui concerne la législation taïwanaise, les lois concernées comprennent la loi sur la mer territoriale et la zone contiguë de la République de Chine ainsi que la loi sur la préservation des vestiges culturels[1165]. La première ne contient qu'un article sur le patrimoine culturel subaquatique. La dernière concerne surtout la protection et la gestion du patrimoine culturel en général. Il n'y a que deux articles sur le patrimoine culturel subaquatique dans cette loi promulguée en 2000[1166]. Ces deux articles ont été supprimés de la loi modifiée en 2005. Par conséquent, il n'y a pas de loi Taïwanaise spéciale qui traite du problème du patrimoine culturel subaquatique. On va analyser ces législations en adoptant une méthode comparative et examiner leurs avantages et contraintes par rapport à la convention de 2001 dans les aspects suivants.

A. Les divergences concernant la définition du patrimoine culturel subaquatique

Selon la Convention[1167] : «*on entend par "patrimoine culturel subaquatique" toutes les traces d'existence humaine présentant un caractère culturel, historique ou archéologique qui sont immergées, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence, depuis 100 ans au moins, à l'exclusion des piplines et cables ou d'autres installations posées au fond des mers encore en usage.* »En plus, il est généralement considéré que «les navires et aéronefs d'Etat » ne sont pas régis par la convention[1168].

[1164] Texte en anglais dans l'adresse suivant http://chinalawlib.com/1260750.html, visit éle 11 janvier 2010

[1165] http://zih.loxa.edu.tw/da/da_field-investigation/002_law.html, visit éle 11 janvier 2010

[1166] http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fzh.wikisource.org%2Fzh%2F%25E6%2596%2587%25E5%258C%2596%25E8%25B3%2587%25E7%2594%25A2%25E4%25BF%259D%25E5%25AD%2598%25E6%25B3%2595_(%25E6%25B0%2591%25E5%259C%258B89%25E5%25B9%25B4)&ei=WJ5dUKOtEKfA0QX26oC4Bg&usg=AFQjCNFix00cNekeDOt9dQcsnUyzTkVbSg, visit éle 11 janvier 2010

[1167] L'art. I 1(a) de la Convention

[1168] Par exemple, l'Art. 2(8) indique que «Conformément à la pratique des Etats et au droit international,

A cause de ces limites, la portée de la conception du « patrimoine culturel subaquatique » reste restreinte.

Par contraste, la définition fournie par le droit interne chinois du patrimoine culturel subaquatique semble plus compréhensive: «*The term "underwater cultural relics" referred to in these Regulations denotes the human cultural heritage that has historic, artistic and scientific values and that remains in the following waters.* » [1169]

En premier lieu, la définition fournie par le droit interne chinois ne pose pas de limite quant à la date à laquelle le navire a coulé. Selon la définition de la convention, le *Titanic*, submergé le 15 avril 1912 ne faisait pas l'objet de protection de la Convention jusqu'à l'année 2012. En revanche, la Chine évalue les navires et les sites subaquatiques, surtout sur la base de leur valeur historique, sociale et culturelle. Néanmoins, elle ajoute une phrase à la fin de l'Art. 2:

«*The provisions in the preceding paragraphs shall not cover objects that have remained underwater since1911 that have nothing to do with important historical events, revolutionary movements or renowned personages.* »

On observe que le critère temporel n'est pas complètement exclu. En ce qui concerne les navires et sites immergés après 1911, la loi chinoise ne protège que ceux qui ont un lien avec les événements historiques, mouvements révolutionnaires ou les personnages de renommés. Cette position n'est pas contraire à la définition du règlement. En revanche, il met l'accent sur les valeurs historiques, culturelles et sociales de ces traces de l'existence humaine. Par exemple, le navire de guerre *Zhongshan*, attaqué par les Japonais avant de sombrer dans le fleuve Yangtze, peut être protégé sous le régime du règlement.

En second lieu, la définition du règlement inclut tous types de traces de l'existence humaine, y compris les genres de sites exclus par la convention de 2001. En conclusion, le droit interne chinois fournit une protection plus complète, dans le sens où, davantage de sites peuvent jouir du statut de patrimoine culturel subaquatique protégé.

A propos de la législation taïwanaise, comme on l'a déjà évoqué, il n'y a pas d'article qui traite de la définition du patrimoine culturel subaquatique. En revanche,

---

notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme modifiant les règles du droit international et la pratique des Etats relatives aux immunités souveraines, ou l'un quelconque des droits d'un Etat, concernant ses navires et aéronefs d'Etat. » En plus, l'Art. 12 (7) prévoit que 7. Aucun Etat partie n'entreprend ni n'autorise d'intervention sur un navire ou aéronef d'Etat dans la Zone sans le consentement de l'Etat du pavillon.

[1169] L'Art. 2 du Règlement sur le patrimoine culturel subaquatique

on ne trouve que la définition de vestiges culturels. Par rapport à la législation de la Chine continentale, la loi sur la préservation des vestiges culturels de Taiwan adopte une approche plus flexible mais beaucoup moins précise:

«*Any object which may be used for appreciation, research, development, propaganda, and having historical or art value, or having been so designated by the Ministry of Education is an ancient object subject to the application of the law*. [1170] *Any ancient construction, traditional assembly place, ancient street, archeological site, and other historical and cultural remains, so designated and proclaimed in accordance with this law, shall be regarded as an ancient site also subject to the application of this law.* » [1171]

Comme la législation de la Chine continentale, la loi taïwanaise n'exclut pas de site moins ancien mais aussi important. Cela a été prouvé par l'affaire *Taiwan Sugar Industry Company vs. Tainan County Government*. [1172]

B. Le principe de l'interdiction de l'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique

Selon la Convention de 2001, l'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique à des fins de transaction, de spéculation ou de dispersion irrémédiable, est foncièrement incompatible avec la protection et la bonne gestion de ce patrimoine. Les éléments du patrimoine culturel subaquatique ne peuvent faire l'objet ni de transactions, ni d'opérations de vente, ni d'achat ou de troc en tant qu'articles de nature commerciale[1173]. Le principe de non-exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique est l'un des principes fondamentaux de la convention.

Le droit interne chinois n'a pas totalement mis hors la loi l'exploitation

[1170] L'Art. 3 (1), Cultural Heritage Preservation Law, version anglaise dans FU Kuen-chen, "Some Comments on the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage", dans Fu Kuen-chen, *Essays on the International Law of Sea,* Xiamen University Press, Xiamen, 2004, p.24

[1171] L'Art. 3(2), *Ibid.*

[1172] Taiwan Sugar Industry Company v. Tainan County Government, Gaoxiong High Administrative Court, 89-su-140, 2001. La cour a désigné le site du Taiwan Sugar Industry Company, avec plusieurs bâtiments et un jardin du style japonais comme étant un site culturel ancien. le site a environ 80 ans mais la cour a noté que la loi sur la préservation des vestiges culturels n'a jamais posé de limite temporelle sur un site qui peut être qualifié comme le patrimoine culturel. Taiwan Sugar Industry Company, la plus grande usine du sucre à l'époque de l'occupation japonaise, possède les bâtiments et le jardin les plus beaux. En conclusion, un patrimoine culturel n'est pas nécessairement très ancien ou très significatif. Néanmoins, les règles se concentrent surtout sur les sites terrestres.

[1173] L'Annexe, Principe généraux, Règle 2 de la conventioon

commerciale de ce patrimoine. Celui-ci n'interdit que l'exploitation commerciale pendant les phases de fouille et d'extraction:

«Any units or individuals that intend to conduct in the waters under Chinese jurisdiction archaeological exploration or excavation activities with respect to underwater cultural relics shall apply to the State Administration for Protection of Cultural Relics and submit the relevant data .» [1174]

Néanmoins, le règlement n'évoque pas la question de la légalité de l'exploitation commerciale des objets déjà fouillés. Le problème est traité par la loi des vestiges, qui est supérieure au règlement. Le patrimoine culturel subaquatique faisant partie sur les vestiges, il peut faire l'objet d'échanges commerciaux. Cependant, pour protéger les vestiges, il y a des limites imposées sur les activités commerciales concernant le patrimoine. Par exemple, les éléments du patrimoine culturel subaquatique immuables, qui se trouvent dans les eaux chinoises et qui ne sont pas propriété étatique, ne peuvent faire l'objet d'aucun échange commercial avec les étrangers[1175]. C'est à dire que l'exploitation commerciale des éléments du patrimoine culturel subaquatique entre les ressortissants d'un même pays est permise.

Cette règle est apparemment contraire à l'interdiction de tous types d'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique. Le Professeur Fu Kuen-chen suggère que le règlement soit modifié sur ce «*point pour conformer sa législation à la convention de 2001 dès que la Chine aura ratifié la convention* »[1176] En revanche, la Chine met plus l'accent sur l'utilisation du patrimoine culturel subaquatique. La loi sur les vestiges prévoit que l'objectif de cette législation est de renforcer la protection des vestiges, faciliter les recherches scientifiques et promouvoir l'éducation patriotique[1177]. Il y a plusieurs dispositions sur l'exploitation non-commerciale du patrimoine, y compris les recherches scientifiques, les expositions nationales et internationales, ainsi que d'autres usages raisonnable à propos du patrimoine. Comme on l'a évoqué plus haut, le navire Nanhai N°1 sera exposé dans un musée spécialement bâti pour l'exposition de celui-ci. Comme le patrimoine appartient à toute l'humanité et n'est pas réservé à certains professeurs ou officiers en charge de celui-ci, le patrimoine doit être non seulement protégé mais

[1174] L'Art. 7 du règlement, *op.cit.*
[1175] L'Art. 25 de la loi sur les vestiges de la Chine,, *op.cit.*
[1176] FU (K.C.), SONG (Y.X.), *International Protection of the Underwater Cultural Heritage*, law press china, Beijing, 2006, p. 225
[1177] L'Art. 1 de la loi sur les vestiges de la Chine,, *op.cit.*

aussi exploit épour le bien de toute l'humanité.

Le principe de l'interdiction de l'exploitation commerciale ne figure nulle part dans la loi ta ïwanaise. Mais son esprit est exprim éimplicitement dans certains articles de la loi sur la pr éservation des vestiges culturels. Par exemple, l'article 16 de la loi sur les vestiges pr évoit que : *«[…] duplicates of publicly owned ancient objects may be only sold by the public institute which keeps the ancient objects.* » Ceci implique que l'exploitation commerciale des objets originaux doit être interdite.

C. Le principe de la priorit é à la pr éservation *in situ*

La pr éservation *in situ* du patrimoine culturel subaquatique doit être consid ér ée comme la première option et doit être privilégiée avant d'autoriser ou d'entreprendre toute intervention sur ce patrimoine. La pr éférence accord ée à la pr éservation, a pour but d'éviter de répéter les erreurs commises dans le passé, qui consistaient à arracher les objets de leur emplacement original pour les emporter à l'étranger. Le principe souligne l'importance et le respect du contexte historique de l'objet et ainsi de sa signification scientifique. La pr éférence pour une pr éservation *in situ* r ésulte du fait que le patrimoine est mieux préservé sous l'eau du fait d'un faible taux de d ét érioration et du manque d'oxygène.

En droit interne chinois, le principe de la protection *in situ* n'a pas la même importance que celui de la convention de 2001. Selon la loi sur les vestiges :

«Tout projet de construction doit être soigneusement planifi é afin d'éviter les sites historiques ; la protection doit être consid ér ée comme étant la premi ère option pour sauvegarder les dits sites s'il est impossible d'éviter les derniers. »[1178]

Le principe de la protection *in situ* est étroitement li é aux travaux de construction, y compris celle de c âbles et pipelines subaquatiques. Le fait que ce principe de protection ne figure que dans le chapitre 2 de la loi, peut avoir des implications négatives sur la sauvegarde du patrimoine subaquatique. C'est-à-dire que le dit principe n'est pas considéré comme étant un principe général régissant tous genres d'activités concernant le patrimoine subaquatique. Cela semble un désavantage de la

[1178] L'Art. 20 de la loi sur les vestiges de la Chine, *op.cit.*

législation chinoise par rapport à la Convention. Par conséquent, la protection *in situ* n'est pas forcément la première option, quand il s'agit d'autres formes d'activités concernant le patrimoine subaquatique, comme par exemple, la recherche scientifique. Cela n'est pas tout à fait conforme à l'esprit de la convention de 2001.

Néanmoins, la protection *in situ* n'est pas le seul choix. Selon les cas, différentes mesures doivent être prises pour optimiser les ressources et mieux sauvegarder le patrimoine. Selon certains, l'excavation de certains éléments du patrimoine peut aussi empêcher l'érosion des objets conservés dans des conditions subaquatiques[1179]. Parfois, l'extraction est nécessaire tout simplement pour sauver le patrimoine de la convoitise des chasseurs de trésor, qui créent plus de dégâts en exploitant un site. Dans d'autres cas, on est obligé de déplacer un site subaquatique, à cause des travaux de construction environnant, par exemple lors de la mise en place de câbles et pipelines.

Par exemple, Le site archéologique de Baiheliang est aujourd'hui recouvert par les eaux du réservoir des Trois Gorges, récemment construit. Il contient des inscriptions hydrologiques qui nous renseignent sur les variations du niveau des eaux du Yangtze pendant 1 200 ans. La crête rocheuse, qui mesure 1 600 mètres de long sur 15 mètres de large, a été engloutie sous 30 mètres d'eau, lorsque le Projet du barrage des Trois Gorges avait été achevé. Les organismes chinois responsables de la préservation du patrimoine culturel ont entrepris des recherches sur la conservation des inscriptions rupestres de Baiheliang en 1994. On a finalement décidé de transformer le site en musée subaquatique, et celui-ci est en cours de construction. [1180]

La convention reste silencieuse à propos des objets déjà fouillés. Cependant, on trouve que la loi chinoise, en revanche, a intégré un principe de « maintien des conditions originales ».C'est à dire que pour les objets à fouiller ou déjà fouillés, le dit principe doit être suivi pour maintenir les formes originales des objets durant les phases d'extraction, de restauration et d'exploitation[1181]. L'exemple le plus récent est celui du navire de Nanhai N°1 qui sera exposé dans les mêmes conditions aquatiques

[1179] Porter Hoagland, "China" dans Sarah Dromgole, *Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage: National and International Perspectives*, Kulwer Law International, la Haye, 1999, pp. 31-32

[1180] http://www.unesco.org/fr/underwater-cultural-heritage/the-heritage/museums-tourism/in-situ-presentation/, visit éle 11 janvier 2010

[1181] L'art. 21 et l'art. 26 de la loi sur les vestiges de la Chine , *op.cit.*

qu'auparavant. Selon le Professeur Fu Kuen-chen, ceci est une autre expression du principe de la protection *in situ* quand il s'agit des éléments du patrimoine[1182]. Le premier est plutôt un développement du dernier quand la protection *in situ* est impossible.

D. Les problèmes de compétences juridictionnelles et de droits de propriété

La Convention de 2001 évite de traiter le problème des droits de propriété. Par contre, la loi chinoise a des dispositions très détaillées sur cette question. Tous les vestiges qui se trouvent sous terre dans son territoire, dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale de la République Populaire de la Chine lui appartiennent[1183]. A part des droits de propriété basés sur la souveraineté territoriale, le gouvernement chinois revendique tout le patrimoine culturel subaquatique d'origine chinoise ou inconnu dans la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental de la République Populaire. Le règlement sur le patrimoine subaquatique va encore plus loin : le patrimoine d'origine chinoise situé dans la zone ou dans les eaux sous juridiction d'un autre Etat, au-delà de la mer territoriale, appartient à la RPC pourvu que son origine puisse être affirmée. La Chine exerce son autorité sur les dits patrimoines, en se situant dans son droit de propriété.

Selon Porter Hoagland, la juridiction que la Chine revendique sur le patrimoine culturel subaquatique est trop étendue puisque la convention prévoit que l'Etat côtier ne peut exercer sa juridiction que dans ses eaux[1184]. La loi chinoise qui prévoit d'exercer une juridiction sur le patrimoine culturel subaquatique dans la Zone ou dans la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'un autre Etat, est apparemment incompatible avec la convention. Selon le Professeur Fu Kuen-chen, la législation chinoise est plus raisonnable dans le sens où l'Etat doit jouir de certains privilèges en tant que créateur de ce patrimoine[1185]. De plus, la Chine n'exerce pas de juridiction sur le patrimoine originaire d'un autre Etat qui se trouve dans sa zone contiguë, sa zone économique et sur son plateau continental. Par conséquent, dans les dites zones, la Chine limite sa juridiction au patrimoine d'origine

[1182] FU (K.C.), SONG (Y.X.), *International Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage, op.cit.*, p. 223
[1183] L'article 5 de la loi sur les vestiges de la Chine
[1184] Porter Hoagland, "China" dans Sarah Dromgole, *Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage: National and International Perspectives*, Kulwer Law International, la Haye, 1999, pp. 89
[1185] FU (K.C.), SONG (Y.X.), *International Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage, op.cit.*, pp.228-229

chinoise ou inconnue.

L'art. 303 (2) de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que : «*Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut, en faisant application de l'article 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article* ». L'art. 33, lui, s'intéresse aux pouvoirs de police de l'Etat côtier sur sa zone contigüe. Il semble que l'art. 303 (2) autorise à l'Etat côtier à exercer son pouvoir de police sur le patrimoine subaquatique qui se trouve dans sa zone contigüe. L'extraction de celui-ci, du fond de la mer, dans la zone concernée, peut être considérée comme une infraction sur le territoire ou dans la mer territoriale de l'Etat côtier. L'art. 303 n'a pas traité la question du droit de propriété du patrimoine subaquatique dans la zone contigüe.

En revanche, la convention autorise les Etats à exercer leur juridiction sur le patrimoine de toutes origines dans les espaces maritimes sous leur juridiction. La Chine respecte le droit de propriété des autres Etats dans les eaux sous sa juridiction au-delà de la mer territoriale. En suivant le principe de réciprocité, la Chine peut se réclamer de ce droit, dans les espaces maritimes d'un autre Etat. En ce qui concerne le patrimoine subaquatique situé dans la Zone, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que :

«*Tous les objets de caractère archéologique ou historique trouvés dans la Zone sont conservés ou cédés dans l'intérêt de l'humanité tout entière, compte tenu en particulier des droits préférentiels de l'Etat ou du pays d'origine, ou de l'Etat d'origine culturelle, ou encore de l'Etat d'origine historique ou archéologique.* »

La convention de 2001 contient une disposition semblable à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Selon l'art. 12(6) de la convention sur la protection du patrimoine subaquatique dans la Zone, «*une attention particulière est accordée aux droits préférentiels des Etats d'origine culturelle, historique ou archéologique à l'égard du patrimoine concerné* ». Donc sur ce point, la Chine n'a pas tout à fait tort, mais le problème reste toujours au niveau de la mise en place de la loi chinoise. Dès lors que la Chine ratifiera la convention, la législation chinoise devra s'adapter à celle-ci. Il existe toujours des incompatibilités entre la loi chinoise et les

lois nationales d'autres Etats. De ce fait, le risque de conflits sur un site d'origine chinoise, dans la zone contiguë, la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'autres Etats, ne peut pas être exclu. Par conséquent, la mise en œuvre de la législation est très difficile, voire même totalement impossible.

En ce qui concerne la législation taiwanaise, la loi sur la mer territoriale et la zone contigüe de la République de Chine prévoit que: «*The historical objects or relics found within ROC territorial sea and contiguous zone due to the conduct of archaeological, scientific research or any other activities are owned by the ROC and may be disposed of in accordance with relevant laws and regulations of ROC Government.* »[1186]

Tableau 16. La juridiction et le droit de propriété (droit interne)

situation du PCS	Etat d'origine	propriétaire	juridiction
eaux intérieures et mer territoriale de la Chine	Toutes origines	Chine	Chine
zone contiguë de la Chine	Chine, un Etat étranger non identifiable	Chine	Chine
ZEE de la Chine	Chine, un Etat étranger non identifiable	Chine	Chine
le plateau continental de la Chine	Chine, un Etat étranger non identifiable	Chine	Chine
Les eaux intérieures et la mer territoriale d'un autre Etat	Non mentionné	Non mentionné	Non mentionné
la zone contiguë d'un Etat étranger	Chine	Origine à disterminer par la Chine	Chine, si elle est l'Etat d'origine du patrimoine

[1186] L'art. 16, Territorial Sea and Contiguous Zone Act, version anglaise disponible dans Nien-tsu Alfred HU, «The 2001 UNESCO Underwater Cultural Heritage Convention and Taiwan's Domestic Legal Regime », in *Ocean Development and International Law*, vol. 39, 2008, p. 383

ZEE d'un Etat étranger	Chine	Origine à disterminer par la Chine	Chine, si elle est l'Etat d'origine du patrimoine
le plateau continental d'un Etat étranger	Chine	Origine à disterminer par la Chine	Chine, si elle est l'Etat d'origine du patrimoine
La zone	Chine	Origine à disterminer par la Chine	Chine, si elle est l'Etat d'origine du patrimoine

Les dispositions de la Convention de 2001

situation du PCS	Etat d'origine	propriétaire	juridiction
les eaux intérieures et la mer territoriale de l' Etat côtier	NON MENTIONNE	NON MENTIONNE	Etat côtier
zone contiguë	NON MENTIONNE	NON MENTIONNE	Etat côtier, à condition de la consultation par les Etats concernés et la notification à UNESCO
ZEE	NON MENTIONNE	NON MENTIONNE	Etat côtier, à condition de la consultation par les Etats concernés et la notification à UNESCO
Le plateau continental	NON MENTIONNE	NON MENTIONNE	Etat côtier, à condition de la consultation par les Etats concernés et la notification à UNESCO
La Zone	NON MENTIONNE	NON MENTIONNE	tous les Etats, sous auspice de l'UNESCO et AIIM

§2. La coopération dans la protection du patrimoine culturel subaquatique au niveau international et régional

A. Les principes posés par la convention

La Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique a pour objectif de promouvoir la coopération entre les Etats parties pour un régime de protection et de gestion plus efficace. Ces Etats coopèrent et se prêtent mutuellement assistance en vue d'assurer la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique, dans le cadre de la présente convention, en collaborant à l'exploration, la fouille, la documentation, la préservation, l'étude et la mise en valeur de ce patrimoine. Chaque Etat s'engage à partager avec les autres, les informations dont il dispose sur le patrimoine culturel subaquatique[1187].

En outre, la convention encourage ses Etats parties à coopérer pour partager une formation à l'archéologie subaquatique ainsi qu'aux techniques de fouilles, pour procéder à des transferts de technologie en ce qui concerne le patrimoine[1188].

En réalité, la coopération est réalisée par des instituts nationaux spécialisés dans la protection du patrimoine culturel subaquatique. La plupart des régimes de coopération, auxquels la Chine est partie, sont de ce genre. Le principe de coopération est confirmé par le règlement sur la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique : les Etats étrangers, leurs ressortissants et les organisations internationales, autorisées par le Bureau étatique des Vestiges Archéologiques ainsi que le Conseil d'Etat, peuvent mener des prospections et des fouilles archéologiques dans les eaux sous juridiction chinoise, en collaborant avec le gouvernement chinois[1189].

B. La coopération au niveau régional : le cas de la mer de Chine du sud

Les navires chinois voyageaient en mer de Chine du sud depuis l'Antiquité. Les routes maritimes qui relient l'empire chinois aux Etats d'Asie du sud-est, datent de la dynastie des Han[1190]. Des voies de navigation principales entre l'Occident et l'Orient se rejoignent dans cette région. Les navires commerciaux venant d'Europe et d'Amérique fréquentaient cette mer. Comme la mer de Chine du sud était l'une des mers les plus dangereuses à l'époque, avec de nombreux îlots et récifs, beaucoup de navires ont coulé et laissé jusqu'à nos jours des épaves précieuses. Il est estimé qu'au moins 2 000 sites subaquatiques se trouvent en mer de Chine méridionale. Tous ces

[1187] L'article 19 de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique
[1188] L'Art. 21 de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique
[1189] L'Art.7 du Règlement sur la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique, *op.cit.*
[1190] Li Jinming, *The Nanhai Dispute and International Law of Sea*, Ocean Press, Beijing, 2003, pp. 1-2

patrimoines demandent un régime de coopération pour leur protection. Néanmoins, la situation actuelle n'est pas satisfaisante et ne permet pas la mise en place d'un mécanisme viable. Notre objectif est de discuter d'une possible coopération entre la Chine et les Etats d'Asie du sud-est dans les conditions actuelles. Le musée de Canton et d'autres instituts ont effectué des recherches générales sur le patrimoine en 1974 et 1975. Depuis 1997, le musée national de Chine organise des enquêtes sur les épaves et a réussi à récupérer des informations plus détaillées[1191].

Pourtant, très peu de travaux ont été réalisés dans les eaux autour des îles de Spratlys, partiellement à cause de la topographie complexe du fond marin de la région mais aussi en raison des conflits territoriaux existants. Après avoir étudié les lois en vigueur des Etats d' Asie du sud-est concernés, on constate que la situation actuelle de la protection de ce patrimoine est inquiétante. Les Philippines, l'Indonésie, le Vietnam et la Malaisie, incapables de prospecter les éléments de leur patrimoine dans leurs propres eaux, coopèrent avec des sociétés privées étrangères, pour exploiter ensemble, le patrimoine culturel subaquatique. Par exemple, selon le contrat d'autorisation de février 1994, le gouvernement malaisien récolte 35% du profit de la vente des objets extraits. Pour un permis d'exploitation du patrimoine octroyé à une entreprise étrangère, il n'y a pas de limite sur la durée de validité du contrat[1192]. L'Indonésie a ouvert ses eaux aux entreprises désirant fouiller leur patrimoine en 1989. Ces dernières signent un contrat d'une durée de validité de 5 ans et paient une certaine somme (souvent remboursable à la fin du contrat). Le gouvernement a droit à la moitié du profit tiré de l'exploitation des éléments du patrimoine extraits. Au Vietnam, les mêmes règles y sont pratiquées, à la différence que la durée de validité du contrat est plus courte par rapport à d'autres. Malgré tout, les sociétés privées n'ont pas besoin de payer de droits pour obtenir un permis[1193]. Dans ce cas là, bien des doutes surgissent quant à l'effet que ces législations pourraient avoir sur la protection et la gestion du patrimoine dans la région. Il est évident qu'aucune de ces lois n'a interdit l'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique. En revanche, en étudiant les *Procedures for Control of Participation by Foreign Businesses in the Salvaging of Sunken Ships and Sunken Articles in China's Coastal Waters*, on observe

[1191] Zhao Yajue, «The Protection of Underwater Cultural Heritage of South China Sea--cooperation between China and ASEAN", dans Fu kuen-chen, Shui Binhe, *China and South China Sea*, wenjintang press, Taipei, 2007, p. 397
[1192] Tony Wells, *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia*, Singapore, Times, 1995, p. 45
[1193] *Ibid.*

que la Chine a expressément exclu l'application de celle-ci[1194].

Peut-être que plus le grand obstacle à un régime efficace de protection du patrimoine est le manque de volonté politique. La coopération pour la protection du patrimoine culturel subaquatique ne figure nulle part dans la déclaration sur le code de conduite entre la Chine et l'ASEAN. Par rapport à d'autres considérations économiques, politiques ou sociales, le patrimoine culturel subaquatique n'est pas considéré comme étant une priorité par les chefs d'Etats dans la région.

Dans un avenir prochain, la mise en place d'un régime multilatéral de coopération sur la protection du patrimoine semble peu probable. Comme la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique n'a pas été ratifiée par l'ensemble des Etats de la région, elle ne peut être considérée comme un document légal qui régirait le comportement de tous les Etats concernés. Par contraste avec le développement conjoint des ressources pétrolières, la protection du patrimoine culturel subaquatique passe plutôt par l'abstention des Etats côtiers d'exploiter ce patrimoine.

Section III. La Zone

La Partie XI de la convention de Montego Bay a établi le régime s'appliquant aux fonds marins et leurs sous-sols au-delà des limites de la juridiction nationale (la Zone). Selon l'Article 136 de la convention, la Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité. « *Aucun État ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources ; aucun État ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'est reconnu.* »[1195]

À proprement parler, la Zone n'a pas d'importance pour les fonds marins ou leurs sous-sols en eux-mêmes mais plutôt pour les ressources qui s'y trouvent, y

[1194] L'Art. 3, Procedures for Control of Participation by Foreign Businesses in the Salvaging of Sunken Ships and Sunken Articles in China's Coastal Waters, order 102 du conseil d'Etat de la République populaire de la Chine, texte disponible dans l'adresse suivant http://www.gzzb.gov.cn/zc/ShowArticle.asp?ArticleID=3995, visité le 11 janvier 2010

[1195] Article 137(1) de la convention de Montego Bay.

compris toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses, en l'occurrence les nodules polymétalliques[1196].

Bien que la Zone soit vaste, ce qui y est exploité par les humains est très limité. Les secteurs d'exploration pour lesquels l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) a conclu des contrats se trouvent dans la Zone Clarion-Clipperton (ZCC), dans l'océan Pacifique Nord équatorial, et dans le bassin indien central, dans l'océan Indien.[1197]. La ZCC, située entre la côte des États Unis et Hawaii, est le secteur le plus exploré et c'est là que la plupart des activités d'exploration chinoises se trouvent.

Ce chapitre est consacré aux contributions de la Chine à l'établissement du régime de la Zone et à sa participation aux travaux de l'Autorité internationale des fonds marins. Pour traiter cette question, on examinera d'abord la position de la Chine sur la Zone au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et pendant le processus de consultation relatif à la Partie XI (Section I) ; ensuite, on parlera de ses activités opérationnelles et de sa participation aux travaux de l'AIFM. (Section II)

§1. Les postures successives de la Chine par rapport à la Zone au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et leur évolution ultérieure

La Chine a assisté à la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer du début à la fin (1973-1982). Pendant la conférence, la Chine a soumis trois documents de travail, dont l'un était consacré au régime de la Zone. Dans son «*Working Paper on General Principles for the International Sea Area* », la Chine considère que les mers et les océans sont divisés en deux parties : les mers sous juridiction nationale d'un État et les mers internationales, y compris « *all the sea and ocean space beyond the limits of national jurisdiction.* »[1198] Selon elle, les mers internationales et leurs ressources appartiennent à l'humanité dans son ensemble[1199]. on peut constater que la conception chinoise des « mers internationales »est différente de celle de la Zone selon la convention de Montego Bay puisque les « mers internationales » ne se limitent pas aux fonds marins internationaux mais englobent

[1196] Article 133.
[1197] Secteurs d'exploration, http://www.isa.org.jm/fr/scientific/exploration, visité le 11 janvier 2010

[1198] « Working Paper on General Principles for the International Sea Area », A/AC.138/SC.II/L.45, le 6 août 1973.
[1199] *Ibid.*

aussi les eaux qui les surplombent. Il est intéressant de noter que la Chine a évité d'utiliser le terme « haute mer ». Elle l'a considéré comme obsolète parce qu'il est apparu dans les quatre conventions de Genève de 1958 qui, selon la Chine, représentaient les intérêts des grandes puissances, mais pas ceux des États en voie de développement. En revanche, la troisième conférence et la convention qui en est issue représentent le « nouveau » droit de la mer et les intérêts de tous les États[1200].

En fait, la Chine a toujours préconisé qu'un régime international ne se limite pas aux fonds marins internationaux. Néanmoins, elle a adapté sa position à l'établissement du régime pour la Zone. En ce qui concerne les ressources de la Zone, la délégation chinoise a déclaré que les ressources étaient le patrimoine commun de l'humanité et que tous les intérêts qui en découlent doivent être partagés entre tous les États de manière équitable, en tenant compte des besoins des pays en voie de développement[1201]. En ce qui concerne l'organisme à mettre en place pour gérer les ressources des fonds marins, la Chine préconise qu'il jouisse d'un pouvoir réel et étendu, y compris le pouvoir d'être engagé directement dans l'exploration et l'exploitation des ressources et le pouvoir de régler les activités des États et personnes privées dans la Zone. Dans le cadre du fonctionnement de l'Autorité, le principe d'égalité des États et la représentativité géographique doivent être respectés pour que le pouvoir de décision ne soit pas monopolisé par quelques grandes puissances[1202].

La convention sur le droit de la mer prévoit un régime dit « parallèle » aux termes duquel les secteurs des fonds marins attribués aux prospecteurs potentiels sont partagés équitablement entre ces contractants et l'Autorité qui représente toute la communauté internationale. Au départ, la Chine était contre cette idée du régime parallèle[1203]. Selon elle, « *While all activities within the area might be conducted through modalities deemed appropriate by the Authority, the latter's decision-making power and its right to effective and overall control over all activities should be maintained. The superpowers' proposition for a parallel system of exploitation and their unjustified demand for automaticity [sic] of entry into contracts with States parties and private companies must be rejected* »[1204]. Mais elle a changé sa position et

[1200] Mr Han Xu, 191st meeting, Plenary Meetings, 9 Decembre, 1982, in United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea : Official Records* (1984), vol. XVII, p. 102
[1201] Mr Ko Tsai-shuo, 8th Meeting of the First Committee, 17 July 1974, in United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records*(1975), vol. II, p. 37.
[1202] *Ibid.*
[1203] Mr Lin Ching, 76th Meeting of the Plenary Meetings, 17 Septembre, 1976, in United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records* (1977), vol. VI, p. 26.
[1204] Mrs Ho Li-liang, 36th Meeting, First Committee, 14 September 1976, in UN, *Ibid*., p. 74.

a accepté le régime parallèle comme un résultat de compromis, qu'elle considère comme provisoire[1205].

En général, la Chine met l'accent sur l'indépendance de l'Autorité. Elle insiste sur le fait que la technologie et les ressources nécessaires pour son fonctionnement doivent être garanties[1206]. La Chine considère que les besoins de l'Autorité n'ont pas reçu d'attention suffisante pendant les négociations. On peut observer qu'elle n'était pas satisfaite des résultats relatifs au régime de la Zone en lisant phrases suivantes :

« *Resolution II of the Conference, governing preparatory investment in pioneer activities relating to polymetallic nodules, has done too much in the way of meeting the demands of a few industrialized nations and given them and their companies some privileges and priorities. We consider that inappropriate. In the future, that resolution must be implemented strictly in conformity with the provisions of the convention, and the fundamental principle of the international seabed resources being the common heritage of mankind must not be prejudiced in any way. It goes without saying that any acts concerning exploitation in the international seabed beyond the limits of United Nations Convention of the Law of the Sea, such as the unilateral legislation or the mini-treaties, are illegal and null and void.* »[1207]

Les positions chinoises pendant la troisième conférence reflètent non seulement sa conduite des affaires internationales mais aussi sa politique interne et les changements sociaux qu'elle subit à l'époque. Au début des années 1970, la Chine est sous le régime de Mao et la « Révolution Culturelle » continue de ravager la société chinoise. La politique chinoise a pour objectif de combattre les deux grandes puissances de l'époque : l'URSS et les États Unis d'Amérique. La Chine s'intéresse peu aux affaires maritimes, donc au lieu de défendre ses propres intérêts, la délégation chinoise cherche à embarrasser les grandes puissances et à maintenir l'unité idéologique de la coalition du groupe des 77[1208]. De plus, la Chine n'a alors ni l'intention ni les moyens de se lancer dans des activités d'exploration des ressources des fonds marins. C'est seulement après qu'elle a introduit les réformes économiques

[1205] Mr Ke Zaishuo, 114th Meeting of the Plenary Meetings, 26 April 1979, in United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records* (1980), vol. XI, p. 22.
[1206] *Ibid.*
[1207] Mr Han Xu, 191st Meeting, Plenary Meetings, 9 December 1982, in United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records* (1984), vol. XVII, p. 102
[1208] Edward L. Miles, *Global Ocean Politics : The Decision Process at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1998, pp. 24-25.

et la politique d'ouverture en 1978 qu'elle acquiert la capacité de s'engager activement dans les affaires relatives à la Zone. Ce changement interne s'est reflété dans sa politique externe. Elle devient plus pragmatique et met davantage l'accent sur ses propres intérêts. Les développements technologiques et économiques lui permettent de s'engager activement dans l'exploration des ressources de la Zone.

En juillet 1990, en raison du fait que de nombreux États développés sont en dehors de la convention de Montego Bay, le Secrétaire Général, Perez de Cuellar, prend l'initiative d'organiser une consultation informelle auprès des États concernés pour résoudre les problèmes d'application de la Partie XI de la convention. Les positions des États sont divergentes : les pays en voie de développement préfèrent des ajustements mineurs de la Partie XI alors que les États développés sont favorables à un changement majeur. Finalement, un consensus est atteint en juin 1994. Dans un sens, l'accord de 1994 change fondamentalement le régime établi dans la Partie XI de la convention, bien que le principe du patrimoine commun de l'humanité soit maintenu. Les éléments d'une économie centralisée sont éliminés. Par exemple, les limites à la production sont levées et la mise en valeur des ressources doit se conformer aux règles commerciales [1209]. L'Autorité perd certaines priorités : l'Entreprise n'a plus de privilèges et les dispositions relatives à l'obligation des États parties de transférer les techniques dont elle a besoin ont été supprimées [1210]. De plus, pour réduire les coûts à la charge des États parties, tous les organes et organes subsidiaires devront répondre à un souci d'économie [1211]. La création et le fonctionnement des organes et organes subsidiaires de l'Autorité sont basés sur une approche évolutive [1212].

La Chine a vivement soutenu ces changements [1213]. En raison du fait qu'elle est devenue un investisseur pionnier, elle a adopté une position différente de celle qu'elle avait observée au moment de la troisième conférence. Bien qu'elle préconise toujours que les besoins des pays en voie de développement soient satisfaits, elle soutient des changements aux dispositions obsolètes de la Partie XI de la convention [1214]. Engagée activement dans le processus de consultation, la Chine est l'un de six pays proposant

[1209] Art. 1, Section 6, Annexe de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.
[1210] Section 5, *Ibid.*
[1211] Art. 2, Section 1, *Ibid.*
[1212] Art 3, *Ibid.*
[1213] ZHAO (Lihai), *Studies on the Issues of the Law of the Sea, Beijing*, Peking University Press, 1996, p. 168.
[1214] Office of Diplomatic History Studies, Ministry of Foreign Affairs, PRC (ed.), *Review of China's Diplomacy 1996*, p. 594.

le texte final de l'Accord de 1994. Ce changement d'attitude peut aussi être expliqué par ses changements au niveau interne. Depuis 1992, Beijing a adopté progressivement une économie de marché et l'a finalement intégrée dans sa constitution en 1999. Par conséquent, la Chine n'est plus favorable à des éléments d'une économie centralisée existant dans la Partie XI de la convention[1215].

§ 2. Les activités opérationnelles et la participation aux travaux de l'Autorité internationale des fonds marins

Après la signature de la convention de Montego Bay par 117 États et deux entités, la commission préparatoire est convoquée en décembre 1982, conformément à la résolution I de l'Acte final de la troisième conférence. Les travaux de cette commission aboutissent à l'enregistrement des investisseurs pionniers et à l'adoption de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (Accord de 1994).

Le 17 août 1987, le gouvernement indien est le premier enregistré en tant qu'investisseur pionnier. Ensuite, l'Institut français de recherche pour l'exploration de la mer et Association française pour l'étude de la recherche des nodules (IFREMER/AFERNOD), Deep Ocean Resources Development Company (DORD) (Japon) et Yuzmorgeologiya (Russie) sont enregistrés le 17 décembre 1987. Le 5 mars 1991, la COMRA (China Ocean Mineral Resources Research Development Association) de la République Populaire de Chine est enregistrée, suivie par l'Organisation mixte Interoceanmetal, consortium formé par la Bulgarie, Cuba, la Fédération de Russie, la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie (le 21 août 1991), le Gouvernement de la République de Corée (le 2 août 1994) et plus récemment par l'Institut fédéral des géosciences et des ressources naturelles de la République fédérale d'Allemagne[1216].

A. Les activités opérationnelles de la COMRA

La Chine a commencé ses activités d'exploitation à la fin des années 1970. La récupération des nodules polymétalliques des fonds marins à une profondeur de

[1215] Zou Keyuan, *China's Marine Legal System and the Law of the Sea,* Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2005, p. 185
[1216] http://www.isa.org.jm/fr

5 000 mètres par son navire de recherche scientifique *Xiangyanghong 16* en 1983 a été assez remarquable[1217]. Les investigations menées par le gouvernement chinois ont eu pour objet de récupérer des informations sur les ressources de la Zone pour qu'il puisse postuler au statut d'investisseur pionnier. En même temps, une entreprise d'État, la COMRA, a été établie pour s'occuper des recherches scientifiques et des affaires internationales[1218].

Selon la Résolution II de la commission préparatoire, il faut remplir une série de conditions pour devenir investisseur pionnier : l'État ou l'entité doit signer la convention de Montego Bay, verser un droit de 250 000 dollars des États-Unis et identifier un secteur pour ses activités pionnières. De plus, le demandeur doit avoir investi l'équivalent d'au moins 30 millions de dollars des États-Unis dans des activités de recherche et d'exploration avant le 1er janvier 1983 (le 1er janvier 1985 pour un État en développement). La Chine avait investi 80 M RMB jusqu'en 1982 (environ 40 millions de dollars des États-Unis)[1219]. La COMRA est enregistrée le 5 mars 1991 et ses obligations comme investisseur pionnier sont discutées pendant les sessions d'été de la commission préparatoire de la même année. La commission traite l'enregistrement de l'Inde d'une façon différente des d'autres investisseurs et lui impose moins d'obligations. En raison de ce fait, la Chine revendique le même traitement que l'Inde puisqu'ils sont tous deux des pays en développement. Après de nombreuses négociations, les obligations de la Chine sont définies de manière satisfaisante pour chacun.

Selon la résolution II de la commission préparatoire, l'investisseur pionnier a le droit exclusif d'explorer un secteur dont la superficie initiale peut atteindre 150 000 kilomètres carrés. Huit ans après l'enregistrement, la moitié de ce secteur doit être restituée. Après avoir obtenu le statut d'investisseur pionnier, la Chine s'est fixé un programme d'exploration à long-terme allant de 1991 à 2005 pour son secteur enregistré. L'objectif à atteindre pour cette période était de découvrir un gisement dans son secteur et développer les techniques en vue d'une future exploitation.

Pendant la première phase (1991-1995), plusieurs projets ont été mis en œuvre. La COMRA a organisé cinq expéditions scientifiques qui lui ont permis de restituer

[1217] State Commission of Science and Technology, *Marine Technology Policy*, Beijing, Ocean Press, 1993, p. 211.
[1218] Voir China Ocean Mineral Resources Research and Development Association, in http://www.soa.gov.cn/jigou/2/dayang.htm, visit é le 5 juillet 2007.
[1219] Zhang (Hongzeng), « The Pioneer Investors' Regime and the Challenges to It », in *Chinese Yearbook of International Law*, 1987, p. 310.

30 % du secteur d'activité conformément à la Résolution II. Une base des données relatives aux minerais a été établie[1220]. En 1993, la COMRA a signé trois accords de coopération avec trois entités différentes : le premier avec l'Organisation mixte Interoceanmetal, relatif à l'expérimentation commune ; le deuxième avec le *Nansen Institute* de la Norvège et le troisième avec *International Ocean Institute (IOI)*[1221]. De plus, la COMRA, comme d'autres investisseurs pionniers, a dû assurer la formation d'un groupe de personnel désigné par la Commission préparatoire[1222]. Quatre stagiaires venant de l'Algérie, de la Biélorussie, de la Corée du Sud et du Soudan sont arrivés en Chine en mai 1994 et la COMRA s'est acquittée de sa responsabilité de formation le 25 avril 1995[1223].

Pendant la deuxième phase (1996-2000), la Chine a restitué la moitié de son secteur, conformément à la Résolution II. Au cours de la seule année 1998, la COMRA a organisé dans la ZCC neuf expéditions scientifiques, parmi lesquelles celle d'Ocean I s'est révélée la plus fructueuse. Au cours de cette expédition, les techniques les plus avancées ont été utilisées. En 1999, son secteur d'activité de 75 000 km²a été finalement décidé. Il est estimé que le secteur qu'elle a sélectionné serait capable de produire 3 millions de tonnes de nodules par an et serait exploitable pendant 20 ans[1224].

B. Les travaux de la Chine au sein de l'AIFM

a. Aspect institutionnel

L'Autorité internationale des fonds marins a été établie le 16 novembre 1994, date à laquelle la Convention est entrée en vigueur. L'Autorité est devenue complètement opérationnelle en tant qu'organisation internationale indépendante en juin 1996[1225]. Elle est composée de cinq organes : l'Assemblée, le Conseil, la Commission juridique et technique, la Commission des finances et le secrétariat. L'Entreprise prévue dans la convention de Montego Bay et dans l'Accord de 1994 n'a

[1220] JIN (Jiancai), « The Challenges in the Area's Activities », article préparé pour la 24e conférence de Pacem in Maribus, Beijing, Chine, du 15 au 19 novembre 1996, p. 3.
[1221] « Periodic Report on the Activities of the China Ocean Mineral Resources Research and Development Association (COMRA) in the Pioneer Area », ISBA/3/LTC/R.4, 24 June 1997, pp. 4-6.
[1222] Rés. II, para. 12 (a) (ii).
[1223] « Training Programmes under Resolution II of the Third United Nations Conference on the Sea », ISBA/7/LTC/2, 25 June 2001, pp. 2-5.
[1224] « Chronology of China's Research and Development of Ocean Mineral Resources, 1998-1999 », http://www.soa.gov.cn/dygz/98-99.htm, visité le 6 juillet 2007.
[1225] « A propos de l'Autorité », http://www.isa.org.jm/fr/about, visité le 6 juillet 2007.

pas été établie puisque aucune activité d'exploitation n'a été mise en œuvre jusqu'à présent. Parmi ces organes, le Conseil est le plus important car il a un véritable pouvoir de décision des politiques spécifiques à suivre. En raison de son importance, la composition de ses membres reste une question délicate. Selon l'Accord de 1994, le Conseil se compose de 36 membres de l'Autorité, élus par l'Assemblée dans l'ordre suivant :

a) Quatre membres choisis parmi les États Parties dont la consommation ou les importations nettes de produits de base relevant des catégories de minéraux devant être extraits de la Zone ont dépassé, au cours des cinq dernières années pour lesquelles il existe des statistiques, plus de 2 p.100 en valeur du total mondial de la consommation ou des importations de ces produits de base, à condition que, parmi les quatre membres, figurent un État de la région de l'Europe orientale qui a l'économie la plus importante de la région en termes de produit intérieur brut et l'État qui, au moment de l'entrée en vigueur de la Convention, a l'économie la plus importante en termes de produit intérieur brut, si lesdits États souhaitent être représentés dans ce groupe ;

b) Quatre membres choisis parmi les huit États Parties qui ont effectué, directement ou par l'intermédiaire de leurs ressortissants, les plus gros investissements pour la préparation et la réalisation d'activités menées dans la Zone;

c)Quatre membres choisis parmi les États Parties qui, sur la base de la production provenant des zones soumises à leur juridiction, sont parmi les principaux exportateurs nets des catégories de minéraux devant être extraits de la Zone, dont au moins deux États en développement dont l'économie est fortement tributaire de leurs exportations de ces minéraux;

d) Six membres choisis parmi les États Parties en développement et représentant des intérêts particuliers. Les intérêts particuliers devant être représentés comprennent ceux des États à populations nombreuses, des États sans littoral ou géographiquement désavantagés, des États insulaires, des États qui figurent parmi les principaux importateurs des catégories de minéraux devant être extraits de la Zone, des États potentiellement producteurs de tels minéraux et des États les moins avancés;

e)Dix-huit membres élus suivant le principe d'une répartition géographique équitable de l'ensemble des sièges du Conseil, étant entendu

qu'au moins un membre par région géographique est élu membre en application de la présente disposition. À cette fin, les régions géographiques sont : l'Afrique, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Asie, l'Europe orientale ainsi que l'Europe occidentale et autres États[1226]

Le premier Conseil a été élu par l'Assemblée pendant la deuxième session de l'Autorité internationale des fonds marins en mars 1996. La Chine a été élue membre du Groupe B et réélue en 2000 dans le même groupe. En 2005, elle a été élue membre de Groupe A pour la première fois pour un autre mandat de 4 ans. Les autres États dans le même groupe sont l'Italie, le Japon et la Fédération de Russie. Il est intéressant de noter que la Chine est aussi éligible pour le Groupe D (États en développement) et Groupe E (représentation géographique). On peut constater ici le changement du statut de la Chine depuis la troisième conférence. De plus, deux experts chinois sont élus respectivement à la Commission des finances et à la commission juridique et technique pour un nouveau mandat de 2007 à2011.

b. Coopération opérationnelle avec l'AIFM

Une des principales fonctions de l'Autorité est de réglementer l'exploitation des ressources des grands fonds marins et de s'assurer en particulier que l'environnement marin est protégé de tous effets nuisibles que les activités d'exploitation minière, dont l'exploration, pourraient avoir.

Une de ses premières priorités a été d'élaborer le Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques (le Règlement), lequel prévoit que les différentes entités responsables de l'exploration des fonds marins et l'Autorité collaboreront en vue de garantir la viabilité écologique de la mise en valeur des ressources minérales des fonds marins[1227]. En insistant sur le fait que le Règlement devrait encourager les entités, surtout celles de pays en développement, à se lancer dans les affaires relatives à la Zone, la Chine a participé activement aux discussions et à l'élaboration du Règlement. Par exemple, en ce qui concerne la protection de l'environnement, le terme « *precautionary measures* » a été remplacé par «*precautionary approach* » en raison des efforts de la délégation chinoise et d'autres. Selon Beijing, l'obligation de prendre de « *precautionary measures* »

[1226] para. 15, section 3, Annexe de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.
[1227] ISBA/6/A/18, 4th October, 2000.

implique un gros investissement dans les techniques environnementales avant même d'évaluer les impacts de l'exploitation concernée. Les mots « *best available technology* » ont été remplacés par « *best technology available to the miners* » sur la proposition de la Chine afin de réduire les coûts à la charge des investisseurs. Finalement, la procédure de reporting a été simplifiée grâce à la Chine et à la Russie etc.[1228].

En août 1997, l'Autorité a approuvé les plans de travail relatif à l'exploration de tous les investisseurs pionniers. Puis, en 2001 et 2002, en application du Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone, l'Autorité a conclu les premiers contrats d'une durée de 15 ans pour l'exploration des nodules polymétalliques. Le contrat avec la Chine, signé le 22 mai 2001 à Beijing, a eu pour effet de formaliser le lien entre les deux parties[1229]. Le contrat a une durée de 15 ans mais il peut être prolongé pour une période inférieure à 5 ans. Dans une autre hypothèse, un contrat d'exploitation peut succéder le contrat d'exploration. Le Contractant a le droit exclusif d'explorer le secteur visé par le plan de travail en ce qui concerne les nodules polymétalliques. L'Autorité garantit qu'aucune autre entité n'exerce dans le même secteur des activités portant sur des ressources autres que les nodules polymétalliques d'une façon qui puisse gêner les activités du Contractant[1230]. En ce qui concerne les obligations, chaque contractant doit fournir un programme d'activité pour les cinq premières années après la signature. Enfin, un plan d'urgence est toujours obligatoire[1231].

Une des priorités des travaux de l'Autorité est de protéger l'environnement pendant les activités d'exploitation. En 1998, l'Autorité a organisé dans l'île chinoise de Hainan un atelier sur l'évaluation des impacts environnementaux pendant les activités minières. C'était le premier atelier organisé en dehors de la Jamaïque. En 2000, la Commission juridique et technique a émis des *« Recommandations à l'intention des contractants en vue de l'évaluation d'éventuels impacts sur l'environnement liés à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone ».* Selon ces dernières, tout contrat d'exploration requiert du Contractant qu'il recueille

[1228] « Progress on the Negotiations of the Mining Code at the First Meeting of the Sixth Session of the ISA », http://www.soa.gov.cn/intercop/ws15/nr6.htm, visit é le 7 juillet 2007.
[1229] http://www.isa.org.jm/fr/scientific/exploration/contractors visit é le 6 septembre 2007
[1230] Art. 24 (1) du Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone.
[1231] « Status of the Contracts for Exploration Issued in Accordance with the Regulations on Prospecting and Exploration for Polymetallic Nodules in the Area », *Report of the Secretary-General,* ISBA/7/C/4, 22 June 2001, p. 2.

des données de référence afin d'établir un profil écologique témoin par rapport auquel seront évalués les effets que les activités menées au titre de son plan de travail sont susceptibles d'avoir sur le milieu marin ainsi qu'un programme visant à surveiller ces effets et à en rendre compte. À cet effet, le Contractant coopère avec l'Autorité et avec le ou les États parties et communique chaque année au Secrétaire général un rapport sur les résultats de ses programmes de surveillance[1232]. Considéré comme l'une des contributions les plus importantes de la Chine à la cause de la Zone, le projet «Natural Variability of Baseline » (NaVaBa)[1233] mis en œuvre par la COMRA est l'un des principaux programmes de coopération dans le cadre de l'Autorité[1234].

En ce qui concerne la prospection et l'exploration des sulfures polymétalliques et des encroûtements cobaltifères, l'Autorité travaille toujours sur les règlements pertinents. La Chine a exprimé son intention de soutenir les travaux de l'Autorité et de s'engager dans la formulation de ces règlements pertinents. Quand le Conseil de l'Autorité a décidé en 2006 de rédiger des règlements distincts pour les sulfures polymétalliques et pour les encroûtements cobaltifères[1235], la Chine était d'avis qu'il était prématuré de procéder à l'élaboration définitive d'un règlement, étant donné l'insuffisance de connaissances techniques, et a appelé à la prudence[1236]. Pendant la visite du premier Secrétaire général de l'Autorité, Satya N. Nandan en Chine, le 14 août 2007, la Chine a indiqué qu'il fallait d'abord rédiger le règlement relatif à la prospection et à l'exploration des encroûtements cobaltifères parce que, selon elle, les États ont, pour l'instant, une connaissance plus approfondie sur les encroûtements cobaltifères que sur les sulfures polymétalliques[1237]

La treizième session annuelle a eu lieu du 9 au 20 juillet 2007 et le projet de règlement relatif à la prospection et à l'exploration des sulfures polymétalliques dans la Zone a été adopté[1238]. La Chine s'est engagée dans les travaux d'élaboration du

---

[1232] Commission juridique et technique, «Recommandations à l'intention des contractants en vue de l'évaluation d'éventuels impacts sur l'environnement liés à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone », ISBA/7/LTC/1, le 10 avril 2001, p. 1.

[1233] Le projet NaVaBA est en place depuis 1996. Il se concentre sur les études de la variabilité de la ligne naturelle pour évaluer les effets potentiels des activités minières des nodules polymétalliques sur l'environnement marin. Les centres d'études ont été établis à 141°-149°W, 7°-10°N et 151°-155°W, 8°-11°30'N. Pour plus de détails, voir www.isa.org.jm/files/documents/EN/Workshops/2010/COMRA2.pdf, visité le 20 mars 2011

[1234] Yi (Ye), «Report from the deep sea », *China Ocean News*, 17th December, 2002.

[1235] http://www.isa.org.jm/fr/sessions/2007, visité le 6 septembre 2007.

[1236] Communiqué de presse, MER/1873, le Conseil décide d'élaborer des règlements distincts visant les sulfures polymétalliques et les encroûtements riches en cobalt, le 16 août 2006, http://www.un.org/News/fr-press/docs/2006/MER1873.doc.htm, visité le 19 mars 2011

[1237] http://www.cinic.org.cn/HTML/2006/hybxw/20072322760.html, visité le 6 septembre 2007.

[1238] http://www.isa.org.jm/files/documents/FR/13thSession/Council/ISBA-13C-WP1.pdf, visité le 19 mars 2011

texte[1239]. Au niveau scientifique, de nouvelles technologies sont en cours de développement et il faut remarquer le volontarisme chinois qui développe de nombreux outils destinés aux grands fonds, dont un submersible habité, le «Jiaolong », plongeant à 7 000 m de profondeur. La Chine a déposé une demande de concession sur la ride indienne auprès de l'AIFM pour une zone située à 1 700 m de profondeur[1240].

L'Association chinoise de recherche-développement concernant les ressources minérales des fonds marins (COMRA) a déposé en mai 2011 auprès de l'Autorité internationale des fonds marins une demande d'approbation d'un plan de travail relatif à l'exploration de sulfures polymétalliques dans la zone internationale des fonds marins. Le Conseil de l'Autorité a approuvé cette demande, attribuant à la COMRA un secteur de 10 000 km² dans la zone internationale des fonds marins, situé dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, pour des opérations d'exploration[1241].

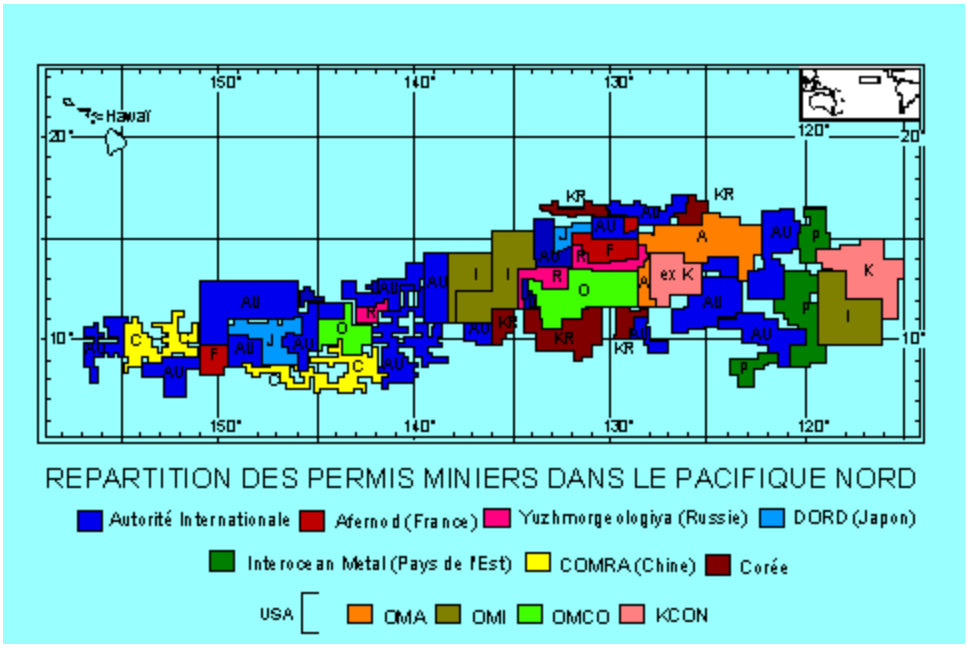
En dépit du développement des activités d'exploration de la Chine dans la Zone, il n'existe pas de législation interne pour gouverner ses activités. La COMRA a essayé de persuader le gouvernement de la nécessité d'une loi interne relative aux activités dans la Zone[1242]. Il semble que la Chine soit train d'en préparer une.

[1239] Pendant la 16ème session de l'AIFM, les membres du Conseil ont également poursuivi leurs discussions concernant la question des prétentions concurrentes, qui est traitée à l'article 23 du Projet de règlement (ISBA/15/C/WP.1/Rev.1). Les discussions se sont effectuées sur la base d'une proposition de la délégation de la Chine qui modifie le paragraphe 3 de l'article et y ajoute un paragraphe 10. La version révisée du paragraphe 3 stipule que la Commission juridique et technique et le Conseil ne se prononcent sur les demandes concernées que lorsque les demandeurs ont éliminé toutes les prétentions concurrentes, comme le prévoit le règlement. Le paragraphe 10, tel que proposé par la délégation de la Chine, prévoit une décision de la Commission juridique et technique dans un délai de 180 jours après réception du rapport préparé par le Secrétaire général, conformément à l'article 9 du règlement, en prenant compte de facteurs visant à parvenir à une solution juste et équitable aux prétentions concurrentes. Ces facteurs comprennent l'emplacement et le nombre de sites de sulfures polymétalliques découverts dans toute zone concernée par des prétentions concurrentes, et la date de chaque découverte ; la charge de travail, la continuité et la portée des activités d'études consacrées aux sulfures polymétalliques ; le coût financier de ces activités, et la date de réception de la demande par le Secrétaire général. Plusieurs délégations ont salué les efforts de la Chine en direction d'un compromis, tout en formulant des demandes d'éclaircissement, Autorité de fonds marins, communiqué de presse, 16ème session, FM/16/13, 4 mai 2010, www.itlos.org/case-17/Dossier%20No%2011%20Fr.pdf, visité le 19 mars 2011

[1240] Les grandes profondeurs, une biodiversité nouvelle à protéger, Point sur l'année 2010, Document de travail préparé par Daniel Desbruyères et Sophie Arnaud-Haond (IFREMER), www.fpa2.com/downloads/mbigdfonds2011.pdf, visité le 19 mars 2011

[1241] Déclaration du porte-parole du ministère des Affaires étrangères Ma Zhaoxu au sujet de l'approbation du plan de travail de la Chine relatif à l'exploration minière dans les fonds marins, http://www.fmprc.gov.cn/fra/xwfw/fyrth/fyrth/t845818.htm, visité le 19 mars 2011

[1242] JIN (Jiancai), «The Challenges in the Area's Activities », *op.cit.*, p. 4.



Carte 48.

Source : http://www.isa.org.jm

Conclusion

L'année 2011 est la première année du 12ème plan quinquennal. Pendant les cinq années précédentes, la Chine a connu un développement économique rapide malgré la crise mondiale. En 2010, la valeur de la production des industries liées à la mer s'élève jusqu'à 3 800 milliards de RMB, c'est-à-dire 9,6 % du PIB. Plus de 32 millions de postes de travail ont été créés. Les régions les plus développées et les plus peuplées sont les régions côtières. Selon la SOA, la mer n'a jamais eu un statut aussi important dans le développement du pays et dans la vie des peuples. Le gouvernement met de plus en plus l'accent sur le statut stratégique de la mer. C'est au moment de la 5ème session de la 17ème Assemblée générale du Parti que les directives sur le développement des affaires maritimes pour le 12ème plan quinquennal ont été adoptées[1243].

Ces directives, souvent appelées « les directives de cent mots » (comme celles-ci contiennent au total cent caractères chinois), définissent les objectifs principaux à réaliser au cours des 5 années suivantes[1244]. Sur le plan stratégique, il faut accorder à la mer un statut aussi important qu'à la terre et élaborer un plan de développement approprié pour les affaires maritimes. Au niveau économique, le gouvernement chinois envisage un développement plus scientifique de l'économie maritime et l'exploitation durable des ressources maritimes. Dans les directives, le gouvernement parle expressément des industries de la pêche, du transport maritime et de l'exploitation des ressources d'hydrocarbures. Il faut renforcer la construction des infrastructures des ports de pêche. En même temps, le gouvernement chinois a réitéré sa position selon laquelle le développement économique et social ne doit pas être accompli au détriment de l'environnement. Finalement, les directives visent à sécuriser les routes maritimes et assurer la sécurité de la navigation.

La Chine est un pays doté de très longues côtes. Cependant, jamais une telle importance stratégique n'a été attachée à la mer en raison de la culture chinoise, essentiellement agricole, où la terre prévaut souvent sur la mer. Comme on l'a déjà vu, la pensée traditionnelle, qui dévalorise souvent la mer, a été pendant longtemps le courant dominant dans la société chinoise. Jusqu'à très récemment, le public avait peu de conscience de la richesse de la mer. La Chine a adopté une démarche très tardive

[1243] *China's Ocean Development Report 2011, op.cit., p. 522*
[1244] *Ibid.*

dans les affaires maritimes. Celles-ci ont connu toutefois un développement rapide, partiellement à cause du soutien gouvernemental. Selon les directives sur les affaires maritimes susmentionnées, il est clair que le gouvernement chinois va continuer à accorder la priorité au développement des affaires liées à la mer. Au niveau international, on va assister à un engagement plus actif de la Chine dans les affaires internationales liées à la mer.

Nos recherches montrent que la politique maritime de la Chine est caractérisée par deux attitudes complètement opposées à propos de diverses affaires maritimes de nature complètement différentes : d'un côté, elle tend à adopter une attitude peu ouverte et plutôt conservatrice à l'égard des affaires liées à la souveraineté territoriale et la sécurité nationale ; de l'autre, en tant que nouvelle puissance en ascension, elle montre sa résolution à participer à la coopération internationale et à prendre plus de responsabilités envers la société internationale dans les domaines moins «sensibles » comme la pêche et la protection de l'environnement marin.

Au moment du début du 12ème plan quinquennal, on est persuadé que les deux attitudes, qui semblent contradictoires, se trouveront encore renforcées. La position chinoise sur les revendications territoriales sera plus ferme et le gouvernement chinois va probablement continuer à montrer sa résolution de sauvegarder son intégrité territoriale et sa souveraineté sur des îles disputées. En fait, pendant ces dernières années, la présence des navires du gouvernement chinois dans les eaux litigieuses s'est multipliée, ce qui est évidemment un signe du retour de la puissance maritime de l'Empire du Milieu, qui a fréquenté ces mers dans l'Antiquité. Comme on l'a mentionné dans l'introduction, l'Empire du Milieu, affaibli au XIXe siècle, est devenu la proie des puissances coloniales. L'histoire, de la fin de la guerre de l'opium jusqu'à la fondation de la République populaire, est ressentie par les peuples chinois avec douleur et profonde humiliation. Cela influence encore aujourd'hui beaucoup d'aspects de la société chinoise, y compris la politique maritime de la Chine. Le gouvernement manchou de l'époque a été forcé d'accepter les traités inégaux avec les puissances occidentales, dans lesquels une partie du territoire chinois a été cédée à ces dernières ; pour les Chinois, de nombreux conflits territoriaux qui existent aujourd'hui résultent de ces événements ou trouvent leur origine dans cette époque. La montée de la puissance de l'Empire du Milieu est accompagnée du rêve de faire revivre la gloire ancienne. Cela implique *a priori* la reconquête du territoire de l'empire, qui n'est pas possible dans le monde d'aujourd'hui. Pour les peuples chinois, la cession du

territoire aux puissances coloniales est toujours une marque d'humiliation éternelle pour la nation, impossible à effacer. Donc, pour le public, il est inacceptable d'abandonner encore des îles considérées comme chinoises à ces « petits pays voisins », qui étaient les pays vassaux de l'empire dans l'ancien temps. De plus, on ne peut pas négliger l'influence du nationalisme dans la société chinoise. Plusieurs projets de coopération avec les pays voisins dans les zones sensibles n'ont finalement pas eu de suite, probablement à cause de fortes critiques internes. Dans ce contexte, on comprend pourquoi le gouvernement chinois a davantage mis l'accent sur les questions de souveraineté et de sécurité nationale. D'après nos recherches, la position du gouvernement ne va pas changer, mais cela ne veut pas dire que celui-ci ne montrera pas une certaine souplesse dans la politique à un moment donné, afin de réduire les tensions accumulées dans cette région.

La société internationale a accueilli la montée de la Chine comme une nouvelle puissance maritime avec une attitude plutôt positive. Cependant, il existe toujours une inquiétude, en partie à cause de la position de plus en plus ferme du gouvernement chinois sur les questions de souveraineté et de délimitation maritime. Cette inquiétude vient du fait que les grandes puissances ne sont pas prêtes à accepter l'expansion rapide de la Chine en mer. On a assisté à un développement remarquable de la Chine dans les affaires maritimes, qui joue un rôle de plus en plus important sur la scène internationale. La flotte marchande chinoise navigue dans le monde entier ; la Chine est le premier État ayant déposé sa demande pour explorer des sulfures polymétalliques dans la Zone ; la marine de l'Armée de libération des peuples est devenue la troisième grande flotte au niveau mondial. En résumé, la montée de la Chine en tant que nouvelle puissance est un fait avec lequel les grandes puissances traditionnelles doivent vivre, que cela leur plaise ou non. En même temps, la Chine s'engage activement dans les travaux des organisations internationales. La position ferme du gouvernement chinois sur les questions qui relèvent de la souveraineté et de la sécurité nationale n'est pas contradictoire avec son attitude plutôt coopérative à propos d'autres affaires maritimes. La Chine se montre plutôt coopérative en matière de pêche, de protection de l'environnement, de transport maritime, de combat contre les crimes transnationaux et de l'exploitation des ressources de la Zone. En fait, la participation de la Chine à ces mécanismes de coopération est indispensable à leur bon fonctionnement et à la bonne utilisation des espaces maritimes. Le développement de l'Armée de libération du peuple fait toujours l'objet de

préoccupation pour certains États, surtout les adversaires potentiels de la Chine. Mais si on envisage cette question d'un autre point de vue, la marine chinoise a également beaucoup contribué au combat contre la piraterie somalienne. La Chine désire sécuriser ses propres intérêts maritimes par une participation plus active dans la coopération internationale. La conséquence est qu'elle prend également plus de responsabilités envers la société internationale. Le gouvernement a pris conscience de ses droits et de ses devoirs. Avec le développement de ses industries maritimes, la Chine va continuer d'adopter une attitude pragmatique et ouverte vis-à-vis de la coopération internationale.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

CHEN (D.G.), *le droit de la mer contemporain*, Beijing, China Social Science Press, 1988, pp. 4-497

CHURCHILL (R. R.) et LOWE (A. V.), *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1983, pp.xxxiii-321

COMBACAU (J.) et SUR (S.), *Droit international public*, éd. Montchrestien, coll. Domat Droit public, Paris, 1999, 827p.

LACHARRIERE (G. de), *La Politique juridique extérieure*, Paris : Economica, 1983, 236 p.

LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, A. Pédone, 1990-1996, 2 tomes

SHAO (Jin), *Public International Law*, Beijing, Beijing University Press, 2005, 538 p.

TRUYOL Y SERRA (A.), *Histoire du droit international public*, Economica, 1999, 188p.

WANG (T.Y.), *Public International Law*, Beijing, Law Press, 1995, 661 p.

OUVRAGES SPEICIALISES

BIRNIE et BOYLE, *International Law and the Environment*, Clarendon Press, Oxford, 1992, pp. xxvii-549

BLAKE (G.H.), *Maritime boundary*, S. P. Jagota Publications on Ocean Development Vol 9, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1985, pp. xx-388

BOUCHEZ (L. J), *The Regime of Bays in International Law*, Leyden: A.W. Sythoff, 1964, pp. xv-330.

BUCHHOLZ (H.J.), *Law of the Sea Zones in the Pacific Ocean*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1987, pp. xii-115

CHARNEY (J.I) et Alexander(L.M.), *International Maritime Boundaries*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, 3 vol, 2616p

CHEMILLIER-GENDREAU (M.), *la souveraineté sur les archipels Paracels et Spratley*, l'Harmattan, 1996, 306p

COUVREUR (S.) (traducteur), *Chou king, Les Annales de la Chine*, par, éd. You Feng, 1999, 464p

CRAWFORD (J.), *The Creation of States in International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2006, 964 p.

DAVIS (E.), *China and the Law of the Sea Convention: follow the sea*, Lewiston, New York.: Edwin Mellen Press, 1995, iv-118 p.

DENECE (E.), *Géostratégie de la mer de Chine méridionale*, l'Harmattan, 1999, 406p

DROMGOLE (S.), *Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage: National and International Perspectives*, Kulwer Law International, la Haye, 1999, pp. xx-239

DZUREK (D. J.), *The Spratly Islands Dispute: Who's on First?*, IBRU, 1996, 67 p

EVANS (M.D.), *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, Oxford, Clarendon Press, 1989, pp. XVI-257

FU (K.C.) et SHUI (B.H.), *China and South China Sea Issues*, Wenjing Tang Press, Taipei, 2007, pp. i-446

GAO (J.J.), *China and International Law of the Sea*, Beijing, Ocean Press, 2004, 220 p.

GAO (Z.), *International Petroleum Contracts: Current Trends and New Directions*, London : Graham and Trotman, 1994, xx-257p.

FMB, *China Fisheries Yearbook 2001*, China Agriculture Press, 2002, 317p.

FOX (H.), The British Institute of International and Comparative Law, *Joint Development of Offshore Oil and Gas; A model Agreement for States for Joint Development with Explanatory Commentary*, 1989, 426p.

FU (K.C.), *Essays on International Law of the Sea*, Xiamen University Press, 2004, 401p

FU (K.C.), SONG (Y.X.), *International Protection of the Underwater Cultural Heritage*, law press china, Beijing, 2006, 321p

GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea,* Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, XXIII-321p.

HSIUNG (J.C.), *Law and Policy in China's Foreign Relations : A Study of Attitudes and Practice*, New York, Columbia University Press, 1972, pp. xii-435

JOYAUX (F.), *Géopolitique de l'Extrême-Orient*, tome 1 *Espaces et politiques*, Paris, éd., Complexe, Questions du XXe siècle, 1993, 222p.

JOYAUX (F.), *La tentation impériale. Politique extérieure de la Chine depuis 1949, éd.* Imprimerie nationale, Paris, 1994, 426 p.

KITTICHAISAREE (K.), *the Law of the Sea and Maritime Boundary Delimitation in South-East Asia*, Oxford University Press, 1987, pp. xv-209

KOHEN, *Possession contestée et souveraineté territoriale,* Presses Universitaires France, 1997, 579p

KIVIMÄKI (T.), *War or Peace in the South China Sea?*, Nordic Institute of Asian Studies, Nias Press, Copenhagen, 2002, 213 p

KUSUMA-ATMADJA(M.), MENSAH(T.A.), OXMAN (B.H.), *Sustainable Development and Preservation of the Oceans: The Challenges of UNCLOS and Agenda 21,* Honolulu, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1997, xiv-879 p.

LASSERRE (F.), *Le dragon et la mer : Stratégies géopolitiques chinoises en mer de chine du sud*, 1996, Harmattan, Montréal, 319 p.

LI (J.M.), *The Nanhai Dispute and International Law of Sea*, Ocean Press, Beijing, 2003, 195p

MA (Y.J.), *Legal problems of Seabed Boundary Delimitation in the East China Sea*, Baltimore, University of Maryland, School of law, 1984, XII-308 p.

MILES (E.L.), *Global Ocean Politics : The Decision Process at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982*, la Haye, Martinus Nijhoff, 1998, pp. xiv-551

NORDQUIST (M.H), MOORE (J.N.), FU (K.C.), *Recent Developments in the Law of the Sea and China*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden : Brill, 2005, 516 p.

O'CONNELL (D.P.), *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1982, 2 vol, pp. xxxiii-1201.

O.CONNOR (J.F.), *Good Faith in International Law*, Aldershot, Dartmouth, 1991, 148 p.

PARK (C. H.), *East Asia and the Law of the Sea,* Séoul, Seoul National University Press, 1983, 445p

PARK (H. K.), *The Law of the Sea and Northeast Asia: A Challenge for Cooperation*, la Haye, Kluwer Law International, 2000, XXX-228 p.

PRESCOTT (J.R.V.), *Maritime Jurisdiction in Southeast Asia: Commentary and map*, Honolulu, East-West Center, 1981, pp. iii-60

PRESCOTT (J.R.V.), *The Maritime Political Boundaries of the World*, New York, Methuen, 1985, xv-377 p.

QIN (S.), *La Chine* , Beijing, Nouvelle étoile, 1997, 249 p.

RAHMAN (C.), *The Rise of China as a Regional Maritime Power :Strategic Implications for a New Century,* University of Wollongong, 2003, pp. xix-382

SAND (P. H.), *Marine Environment Law in the United Nations Environment Programme,* Tycooly Publishing, London, 1988, pp 1-225.

SHAW (H.Y.), *The Diaoyutai/ Senkaku Islands dispute: its history and an analysis of the ownership claims of the P.R.C, R.O.C and Japan*, in coll. *Occasional Papers/ Reprints Series in Cotemporary Asian Studies,* 3-1999 (152), School of Law, University of Maryland, pp. 2-142.

SMITH (R.W.) et THOMAS (B.L.), *Island disputes and the law of the sea : an examination of sovereignty and delimitation disputes*, Durham : International Boundaries Research Unit, University of Durham, 1998, 27 p

SONG (Y.H.), *The Sino-Japanese Fisheries Agreement of 1975 : A Comparison with other North Pacific Fisheries Agreements*, *Occasional Papers/ Reprints Series in Contemporary Asian Studies No . 6,* School of Law, University of Maryland, 1977, pp.ii-79

STATE OCEAN ADMINISTRATION (SOA),*China's Ocean Development report (2011),* Ocean Press, Beijing, 2011, 635p.

STATE OCEAN ADMINISTRATION, *Collection of Sea Laws and Regulations of the People's Republic of China,* Ocean Press, Beijing, 1998, 479p

THOMSON (J.E.), *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns : State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe,* Princeton University Press, Princeton,1994, pp.x-219

VALENCIA (M. J.), *South east China Seas, Oil under Troubled Waters,* Oxford University Press, 1985, 155 p.

VALENCIA (M.J), VAN DYKE (J.M), LUDWIG (N.A), *Sharing the Resources of the South China Sea,* University of Hawaii Press, Honolulu, 1999, vii-278 p.

WELLS(T.), *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia*, *Singapore*, Times, 1995, pp.ix-159

XUE (G.F.), *China and International Fisheries Law and Policy,* Martinus Nijhoff Publishers, 2005, XXI-320 p.

YANG (J.S.), *Zhongguo haiyang Zhanlue yanjiu wenji (Studies on the Maritime Strategies of China),* Ocean Press, 2006, Beijing, 474p

YOSHIHARA et HOLMES, *Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy,* Naval Institute Press, 2010, 304p

YUNG and others, *China's Out of Area Naval Operations : Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions*, CreateSpace, 2012, 74p.

ZHAO (H.T.), *Geomorphology and Environment of the South China Coast and the South China Sea Islands*, Beijing, Science Press, 1999, xii-528p.

ZHAO (L.H.), *Theories and Practice of the Contemporary Law of the Sea*, Beijing, Law Press, 1987, 408 p.

ZHAO (L.H.), *Studies on the Issues of the Law of the Sea,* Beijing, Peking University Press, 1996, 257 p.

ZHENG (G.N.), *l'Histoire des pirates chinois,* Huadong Ligong Daxue Chubanshe, 1998, 437 p

ZHENG (H.L.), *Diaoyu Dao lieyu zhi Lishi yu Fali Yanjiu, (Legal and Historical Studies of the Problem of Diaoyu Island),* Zhong Hua Shuju, Beijing, 2007, 314p.

ZOU (K.Y.), *Law of the Sea in East Asia: Issues and prospects,* Rouledge, Royaume Uni, ix-234 p.

ZOU (K.Y.), *China's Marine Legal System and Law of the Sea,* Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2005, pp.vii-377

THESES

NGUYEN (H.T.), *Le Vietnam face aux problèmes de l'extension maritime dans la mer de la Chine méridionale*, Thèse de doctorat sous la direction du Professeur Laurent LUCCHINI, Université Paris I Panthéon Sorbonne, 1996, 2 vols, 996 p.

NGUYEN-ROUAULT (F.), *La politique juridique extérieure de la République populaire de Chine : territoire et souveraineté*, sous la dir. de Charles Leben, Paris, Université Panthéon-Assas, 2003, 613p

ZHOU (J.), *Les frontières maritimes de la Chine*, Thèse de doctorat, Université Paris X-Nanterre, sous la direction du Professeur Hubert Thierry, 1991, 615 p.

ARTICLES ET CONTRIBUTIONS

ANGELIER (J. P.), LEII – Université de Grenoble, CNRS, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00339299/fr/

BALTON(D.A.), «Strengthening the Law of the Sea : the New Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks », *Ocean Development and International Law*, vol.27, 1996, pp.125-151

BECKMAN (R.), «The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea», *The American Journal of International Law*, vol. 107, No. 1, 2013, pp. 142-163

BOXER (B.), «Marine Science in China: Development and Prospects», in *Ocean Yearbook*, vol. 6, 1986, pp.217-240.

BODDE (D.), « Basic Concepts of Chinese Law: The Genesis and Evolution of Legal Thought in Traditional China », *Proceedings of American Society*, n° 5, 1963, pp.375-398

CHANG (T.K.), «China's Claim of Sovereignty over Spratly and Paracel Islands: A Historical and Legal Perspective», *Case W. Res. J. Int'l L.*, vol. 23, 1991, pp. 399-420.

CHE (P.), « La marine chinoise du Xe au XVe siècle », texte disponible http://www.reunion.iufm.fr/dep/mathematiques/seminaires/Resources/Che24.pdf, visité le 9 septembre 2012

CHEZE (V.), GOUET (B.), LAUNAIS (F.), TRANQUART (M.), « La place de la mer dans la stratégie d'accroissement de puissance de la Chine », Décembre 2007 http://www.infoguerre.fr/documents/dossier_automobile.pdf, visité le 10 septembre 2012

CHI (M.J.), « A Note on China's Legal and Operational Responses to International Piracy », *Ocean Development & International Law*, vol. 44, issue 1, 2013, pp.113-122

CHIU (H.), «Communist China's Attitude toward International Law », *AJIL*, n° 60, 1966, pp. 245-267.

CLAGETT (B.M.), «Competing Claims of Vietnam and China in the Vanguard Bank and Blue Dragon Areas of the South China Sea», 1995, *Oil and Gas Law and Taxation Review*, 13, No. 10, pp.375-419

CORDNER (L.G.), «The Spratly Island Disputes and the Law of the Sea», *Ocean Development and International Law*, vol. 25, 1994, pp. 61-74

CRONIN (P.) et GIARRA (P.), «China's Dangerous Arrogance », *The Diplomat*, le 23 juillet, 2010, http://the-diplomat.com/2010/07/23/china%e2%80%99s-dangerous-arrogance/, visité le 12 août 2010

DICKINSON (E.), « The Clipperton Island Case », in *The American Journal of International Law*, 1933, vol. 27, pp. 130-133.

DUPUY (F.) AND DUPUY(P.M.), «A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China Sea», *The American Journal of International Law*, vol. 107, No. 1, 2013, pp. 124-141

DZUREK, «Southeast Asian Offshore Oil Disputes», *Ocean Yearbook*, 1994, vol. 11,

pp. 157-178

DAVIS (J.), « How International Enforcement Cooperation deters Illegal Fishing in the North Pacific », http://www.usinfo.state.gov/journals/ites/0103/ijee/#retfn2, visité le 22 août 2007.

EDMISTON (A.W.), « *Showdown in the South China Sea : An International Incidents Analysis of the So-Called Spy Plane Crisis* », *Emory International Law Review*, vol.16, 2002, pp. 639-688

ESCARRA (J.), « Le droit chinois : conceptions générales, aperçue historique », 1936, http://zh.scribd.com/doc/88705960/Escarra-1936-Le-droit-chinois-Conception-generale-apercu-historique, visité le 12 septembre 2012

FRANCO (E.), « la Chine renfloue sa marine pour asseoir ses ambitions régionales », http://www.defense.gouv.fr/defense/ada/la_chine_renfloue_sa_marine_pour_asseoir_ses_ambitions_regionales, visité le 12 septembre 2009

FU (K.C.) et LIU (X.M.), « Les questions de la pollution maritime en provenance des navires dans le détroit de Taiwan », *China Oceans Law Review*, vol. 1, 2006, pp.143-157

FU (K.C.), « the Legal Status of the Taiwan Strait », in *Tai Da Faxue Luncong*, vol.24, No.2, pp.186-188

FERRIER (J.P.) « Le conflit des Iles Paracels et le problème de la souveraineté sur les non habitées ». In: *Annuaire français de droit international*, volume 21, 1975. pp. 175-196.

GAO (J.J.), « Joint Development in the East China Sea : Not an Easier Challenge than Delimitation », *the International Journal of Marine and Coastal Law*, n° 23, Issue 1, 2008, p. 39-75

GAO (Z.G.), « China and the LOS Convention », *Marine Policy*, 1991, vol. 15, No. 3, pp.199-209

GAO (Z.G.), « The South China Sea : From Conflict to Cooperation », *Ocean Development and International Law*, vol. 25, 1994, pp. 345-359.

GAO (Z.G), JIA (B.B.), « The Nine-Dash Line in the South China Sea: History, Status, and Implications », *The American Journal of International Law*, vol. 107, No. 1, 2013, pp. 98-124

GAURIER (D.), « Le droit, remède pour les barbares, la réception du droit dans la Chine ancienne », in *Revue internationale des droits de l'antiquité*, N° 45, 1998, pp. 31-62

GUO (P.) et ZHAO (L.J.), « The Legal Protection of the Marine Environment in China: Current Situation and Challenges », in Faure (M.G.) et HU (James), *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage. Recent Development in Europe*,

China and the US, 2006, Kluwer Law International, XXVII-358 p, pp. 285-299.

GUENEC (N.), « La stratégie chinoise de la recherche scientifique », http://www.eugenol.com/attachments/0009/5465/guenec_strategie_chinoise.pdf, visité le 9 octobre 2012

HIGHET (K.), «The Use of Geophysical Factors in the Delimitation of Maritime Boundaries », in Charney (J.I.)& Alexander (L.M.), *International Maritime Boundaries*, Nijhoff, 1993, vol. I, pp. 163-202.

HO (P.S.C.), «The Impact of the U.N. Fish Stocks Agreement on Taiwan's Participation in International Fisheries Fora », *Ocean Development and International Law*, vol. 37, pp. 133-148,

HONG (S.Y.), «Marine Policy in the Republic of Korea », *Marine Policy*, vol. 19(2), 1995, pp. 97-113

HU (N.T.A.), « The 2001 UNESCO Underwater Cultural Heritage Convention and Taiwan's Domestic Legal Regime », in *Ocean Development and International Law*, vol. 39, 2008, pp. 372-394

HU (N.T.A.), «Fishing Entities: Their Emergence, Evolution, and Practice from Taiwan's Perspective », *Ocean Development and International Law*, vol.37, 2006, pp.149-183

JI (G.), «The Diaoyudao(Senkaku) Disputes and Prospects for Settlement », in t*he Korean Journal of Defense Analysis*, 1994, pp.285-311.

JIANG (H.C.), « Le droit international de la perspective taïwanaise : des rappels historiques et des réflexions sur le futur », dans *le Revue du Droit de l'Université de Taiwan* (Taida faxue luncong), vol. 29, No.3, pp.43-87

JIANG(Y.H.) et NAKAMURA (T.), « The Northwest Pacific-The UNEP Action Plan facing the sub-polar Asian seas », *Ocean and Coastal Management*, vol. 45, 2002, pp. 853-871.

KITTICHAISAREE (K.), «A Code of Conduct for Human and Regional Security around the South China Sea », in *Ocean Development and International Law*, vol. 32, n°2, 2001, pp. 131-147.

KOSTECKA (D.J.), «Places and Bases : The Chinese Navy's Emerging Support Network in the Indian Ocean » *Naval War College Review*, vol. 64, no. 1 2011, pp. 59-78

LAMANT (P. L.), « La frontière entre le Cambodge et le Vietnam du milieu du 19e siècle à nos jours », in LAFONT (P.B.), *Les frontières du Vietnam*, Paris, L'Harmattan 1989, pp. 156-182.

LI (J.M.) et LI (D.X.), « The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea : A Note », *Ocean Development and International Law*, 2003, vol. 34, n°3-4, 2003, pp.

287-295.

LI (J.M.), « Evidences of Exploration and Management of the Paracel and Spratly Islands by the Chinese People », *Southeast Asian Affairs: A Quarterly Journal*, No. 2, 1996, pp. 82-89.

MATSUI (Y.), « International Law of Territorial Acquisition and the Dispute over the Senkaku/Diaoyu Islands », in *JAIL*, vol. 40, 1997, pp.3-31

MENGIN (F.) L'indépendantisme dans la démocratie taïwanaise. *Critique internationale*. Vol. 7.,

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/criti_1290-7839_2000_num_7_1_1558, visité le 20 juin 2010

MC VADON(E.A.), « China's Maturing Navy », *Naval War College Review,* vol. 59, No. 2, pp. 90-107

MITO (L.A.), « The Timor Gap Treaty as a Model for Joint Development in the Spratly islands », *American University International Law Review*, vol. 13, 1998, pp.727-764

NAKAUCH (K.), « le problème de la délimitation dans la mer de Chine orientale et la mer japonaise », traduit par Shao Jin, http://www.wenmionline.com/FreePaper/LegalSystem/2006-09-22/FreePaper_20060922230643_24335_2.html, visité le 17 juillet.

NORDHAUG (K.), « Taiwan and the South China Sea Conflict: the 'China connection' revisited », texte disponible www.community.middlebury.edu/~scs/docs/Nordhaug.pdf, visité le 23 septembre 2012

NGUYEN (H. T.), « Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », in *Ocean Development and International Law,* vol. 36, Issue 1, 2005, pp. 25-44

NGUYEN (H. T.), « Conservation and Management Marine Living Resources in the Asia-Pacific—Who is Responsible? », 2003, in http://www.soc.nii.ac.jp/isil/Panel%20c20%paper.pdf, visité le 14 août 2007.

NGUYEN (H. T.), « Vietnam and Joint Development in the Gulf of Thailand », *Asian Yearbook of International Law*, vol. 8, 2003, pp. 137-150.

NGUYEN (H. T.), « The 2002 Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea: A Note », in *Ocean Development and International Law*, vol. 34, n° 3-4, 2003, pp. 279-285.

O'ROURKE (R.), « China Naval Modernization : Implications for U.S. Navy Capabilities--Background and Issues for Congress », le 5 août 2010,

http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA526178, visité le 17 août 2010,

O'ROURKE (R.), « U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress, CRS Report for Congress », le 26 juillet 2010, texte disponbile sur http://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf, visité le 12 août 2010

PAN (S.Y.), « South China Sea and the International Practice of the Historic Title », paper presented to the American Entreprise Institute Conference on the South China Sea, Washington, 7-9 September, 1994.

PARK (C.H.), « Les juridictions maritimes dans la mer de Chine. Les pratiques étatiques actuelles », in *R.G.D.I.P.*, 1980, pp. 328-339.

PARK (C.H.), « Oil under Troubled Waters, the north east Asian Sea-bed Controversy », *Havard Journal of International Law*, vol. 14, 1973, pp. 212-260.

PEHRSON (C. J.), « *String of Pearls : meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral* », publié en juillet 2006, texte disponible sur http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB721.pdf, visité le 219 juillet 2010

PRESCOTT (V.), « Sharpening the Geographical and Legal Focus on the Potential Regional Conflict in the Spratly Islands », Workshop on the Spratly Islands, A Potential Regional Conflict, Institute of Southeast Asian Studies, ISFAs, Singapore, December 8-9, 1993

QIU (H.D.), « Diaoyutai Lieyu Zhuquan Zheng zhi Wnti yu Jiejue Fang fa deYanjiu », in Cheng Jiarui, *Diaoyutai Lieyu zhi Falv Diwei*, 1998, Dongwu Daxue Faxueyuan, Law School of Dongwu University, Taipei, pp.133-175

DRIFTE (R.), « Japanese-Chinese territorial disputes in the East China Sea—between military confrontation and economic cooperation », http://eprints.isc.ac.uk/20881, visité le 20 juillet 2009

SHLAPAK (D.A.), ORLETSKY (D.T.), REID (T.I.), TANNER (M.S.) et WILSON (B.), « A Question of Balance: Political Context and Military Aspects of the China-Taiwan Dispute », Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, MG-888-SRF, 2009. As of October 4, 2012: http://www.rand.org/pubs/monographs/MG888, visité le 14 octobre 2010

SMITH (R.W.), « Global Maritime Claims », *Ocean Development and International Law*, volume 20, number 1, 1989, pp.83-103

SOA, « Chronology of China's Research and Development of Ocean Mineral Resources, 1998-1999 », http://www.soa.gov.cn/dygz/98-99.htm, visité le 6 juillet 2007.

SONG (Y.H.) et ZOU (K.Y.), « Maritime Legislation of Mainland China and Taiwan : Developments, Comparison, Implications, and Potential Challenges for the United States », *Ocean Development and International Law*, 2000, vol. 31, n°4, pp. 303-345.

SONG (Y.H.), « China and the Military Use of the Sea », *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1989, pp. 213-235.

SONG (Y.H.), « China's Missile Tests in the Taiwan Strait: Relevant International Law Questions », *Marine Policy* 23, No.1, 1999, pp. 81-102

SU (W.S.), « The Territorial Dispute over the Tiaoyu/Senkaku Islands: An Update », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, n°1, 2005, pp. 45-61.

SUN (K. M.), « Policy of the Republic of China towards the South China Sea », *Marine Policy*, vol. 19, 1995, No. 5, pp.401-409.

TAKADA (A.), « Marine Scientific Research in the Exclusive Economic Zone and Japan-China Agreement for prior notification », *the Japanese Annual of International Law*, no 44, 2001, pp.134-150

VALENCIA (M.J.) et AMAE (Yoshihisa), « Regime Building in the East China Sea », in *Ocean Development and International Law*, vol. 34, n°2, 2003, pp. 189-208.

VAN DYKE (J.), « Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law », *Ocean Development and International Law*, 24, 1993, pp. 399-430

VALENCIA (M.J.), « The Yellow Sea : Transnational Marine Resource Management Issues », *Marine Policy*, vol. 12, 1988, pp.382-395

VALENCIA (M.J.), « *Impeccable Incident : Truth and Consequences* », http://www.chinasecurity.us/index.php?option=com_content&view=article&id=265&Itemid=8, visité le 14 octobre 2010

VAN DYKE, BENNETT, « Islands and Delimitation of Ocean Space in South China Sea », *Ocean Yearbook*, 1993, pp.54-89

WANG (D.K.H.), « Taiwan's Participation in Regional Fisheries Management Organizations and the Conceptual Revolution on Fishing Entity: The Case of the IATTC », *Ocean Development and International Law*, vol. 37, 2006, pp. 209-219

WARBRIKC (C.), MCGOLDRICK (D.), ANDERSON(D.H.), « The Straddling Stocks Agreement of 1995—An Initial Assessment », *International and Comparative Law Quarterly* , vol.45, 1996, pp. 463-475

WEI (S.S.), « The Territorial Dispute over the Tiaoyu/Senkaku Islands : An Update », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, 2005, pp. 45-61.

WILSON (D.), « Coast Guard detains another illegal drift net ship », http://www.uscg.mil/newsind.htm, visité le 23 août 2007.

XIE (X.), « Ban replenishes China's fish stocks », *China Daily*, le 18 septembre 2003, http://www1.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-09/18/content_265126.htm, visité le 23

août 2007.

XU (K.), « Piracy and Geopolitics in South-east Asia », dans FU (K.C.) et SHUI (B.H.), *China and the South China Problem*, Wenjingtang , Taipei, 2007, pp.203-227

XUE (G.F.), Xiong(X.Y.), « Les analyses juridiques sur le régime de la zone d'identification de défense aérienne », *Journal of Ocean University of China (Social Science Edition)*, Qingdao, N °6, 2007, pp.36-39

XUE (G.F.), « Bilateral Fisheries Agreements for the Cooperative Managements of the Shared Resources of the China Seas: A note », *Ocean Development and International Law*, 2005, vol. 36, n °4, pp. 363-374.

XUE (G.F.), « Improved Fisheries Co-operation: Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin », in *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 21, n °2, 2006, pp. 217-234.

YANG BAOYUN au cours de la conférence « la Chine et la mer : sécurité et coopérations régionales en Extrême-Orient depuis 1954 », Paris, 29-30 juin 2007.

ZAJEC (O.), « actualité et réalité du 'collier de perles' », le 28 novembre 2009, http://www.diploweb.com/Actualite-et-realite-du-collier-de.html#nb2 , visité le 20 août 2010

ZHA, « China's Exploitation of South China Sea Resources : The Case of Hainan Province », http://www.iuj .ac.jp/research/wpap015.cfm, visité le 11 août 2007.

ZHAO (H.), « Joint work to haul in drift net fishing », *China Daily*, 2004, http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-6/11/content_33, visité le 22 août 2007.

ZHAO (Y.J.), « The Protection of Underwater Cultural Heritage of South China Sea--cooperation between China and ASEAN », dans FU (K.C.) et SHUI (B.H.), *China and South China Sea*, wenjintang press, Taipei, 2007, pp.389-432

ZOU (K.Y.), « The Sino-Vietnamese Agreement on Maritime Boundary Delimitation in the Gulf of Tonkin », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, Issue 1, 2005, pp. 13-24.

ZOU (K.Y.), « Towards sustainable management of China's marine fishery resources : Law and Enforcement », *Asia Pacific Journal of Environmental Law* 2, n °3, 4, 1997, pp. 293-318.

ZOU (K.Y.), « China's Governance over Offshore Oil and Gas Development and Management », *Ocean Development and International Law*, vol. 35, 2004, pp. 339-364.

ZOU (K.Y.), « Governing Marine Scientific Research in China », *Ocean Development and International Law*, vol. 34, n °1, 2003, pp. 1-27.

ZOU (K.Y.), «Historic Rights in International Law and in China's Practice », *Ocean Development and International Law,* 2001, vol. 32, n°2, pp. 149-168.

ZOU (K.Y.), «Implementing marine environmental protection law in China: progress, problems and prospects », in *Marine Policy*, volume 23, number 3, 1999, pp. 207-225.

ZOU (K.Y.), «Joint Development in the South China Sea : A New Approach », *The International Journal of Marine and Coastal Law,* vol. 21, n°1, 2006, pp. 83-109.

ZOU (K.Y.), « Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait »,*the International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 15, N°2, 2000, pp 245-268

ZOU (K.Y.), «Sino-Japanese Joint Fishery Management in the East China Sea », *Marine Policy*, vol. 27, 2003, pp. 125-142.

ZOU (K.Y.), «China's Governance over Offshore Oil and Gas Development and Management », in *Ocean Development and International Law*, vol. 35, n°4, 2004, pp. 339-364.

ZOU (K.Y.), «Innocent Passage for Warships: The Chinese Doctrine and Practice », in *Ocean Development and International Law,* vol. 29, n°3, 1998, pp. 195-223.

ZOU(K.Y.), «Quelling sea piracy in East Asia: China's domestic endeavour and regional co-operation », *Journal of International Maritime Law,* 2004, vol. 10, issue 4, pp. 327-342

JURISPRUDENCES

JURISPRUDENCES DE LA C.P.I.J ET DE LA C.I.J

Statut juridique du Groenland oriental (Danemark/Norvège), C.P.I.J, Arrêt du 5 avril 1933

Affaire des pêcheries (Royaume-Uni/Norvège), Arrêt du 18 décembre 1951

Affaire des Minquiers et des Ecrehous (France/Royaume-Uni), Arrêt du 17 novembre 1953

Affaire relative à la souveraineté sur certaines parcelles frontalières (Belgique/Pays-Bas), Arrêt du 20 juin 1959

Affaire du Temple de Préah Vihéar (Cambodge/Thaïlande), Arrêt du 15 juin 1962

Affaire du plateau continental de la mer du nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas), arrêts du 20 février 1969

Affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), l'arrêt du 24 février 1982.

Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe de Maine (Canada/Etats-Unis d'Amérique), l'arrêt du 12 octobre 1984

Affaire du plateau continental (Jamahiriya Arabe Libyenne/Malte), Arrêt du 3 juin 1985

Ile de Kasikili/Sedudu (Botswana/Namibie), arrêt du 13 décembre 1999

Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie), Arrêt du 17 décembre 2001, la Cour Internationale de Justice

SENTENCES ARBITRALES

The Chamizal Case, Mexico/United States of America, sentence arbitrale du 11 juin 1911, *R.S.A.*, vol XI, p. 316-347

Affaire de l'île de Palmas, sentence arbitrale, la Haye, le 4 avril 1928, disponible sur http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=1143

Judicial Decisions Involving Questions of International Law, France-Mexico, Arbitral Award on the Subject of the Difference Relative to the Sovereignty over Clipperton Island, en janvier 1931, reproduit in *AJIL*, 1932, vol. 26, pp. 390-394.

«Arbitration between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic on the delimitation of the continental shelf : (decisions of the court of arbitration dated 30 June 1977 and 14 March 1978) », in *International legal materials: current documents*, vol. 18, 1979, pp.397-494.

«Conciliation commission on the Continental shelf area between Iceland and Jan Mayen : report and recommendations to the governments of Iceland and Norway », in *International legal materials: current documents*, vol. 2, 1981, pp. 797-842.

Sentence arbitrale du 14 février 1985, affaire de la délimitation maritime de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée Bissau, R.G.D.I.P., 1985, p. 484 et s.

Eritrea/Yemen Arbitration, « Award of the Arbitral Tribunal in the First Stage - Territorial Sovereignty and Scope of the Dispute » 9 octobre 1998; « Award of the Arbitral Tribunal in the Second Stage - Maritime Delimitation », 17 décembre 1999, http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1225.

DOCUMENTS OFFCIELS

ACCORDS MULTILATERAUX

Traité de San Francisco du 8 septembre 1951. http://www.taiwandocuments.org/sanfrancisco01.htm

Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, le 10 mars 1988, texte disponible surhttp://untreaty.un.org/French/Terrorism/Conv8.pdf, visité le 1- novembre 2009

Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieure qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, adopté le 4 août 1995

La Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée le 2 novembre 2001 àParis, entrée en vigueur le 2 janvier 2009

Inter-American Tropical Tuna Commission Convention for the Strengthening of the Inter-American Tropical Tuna Commission Established by the 1949 Convention between the United States Of America and the Republic of Costa Rica, La Convention d'Antigua, entré en vigueur le 27 août 2010 http://www.iattc.org/PDFFiles2/Antigua_Convention_Jun_2003.pdf

The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), le 11 novembre 2004, Tokyo, texte disponible sur http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf, visité le 22 octobre 2009

ACCORDS BILATERAUX

Le Traité de Shimonoseki entre la Chine et le Japon, signé le 17 avril 1895, texte disponible at http://www.taiwandocuments.org/shimonoseki01.htm, visité le 21 juillet 2007.

Mutual Defense Treaty between the United States and the Republic of China, signéen décembre 1954, http://www.taiwandocuments.org/mutual01.htm

« Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Norway relating to the delimitation of the continental shelf between the two countries », signé le 10 mars 1965, entréen vigueur le 29 juin 1965.

«Agreement concerning the sovereignty over the islands of Al-'Arabiyah and Farsi and the delimitation of the boundary line separating submarine areas between the Kingdom of Saudi Arabia and Iran », signé le 24 octobre 1968, entréen vigueur le 29

janvier 1969.

Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Republic of Indonesia establishing Certain Seabed Boundaries, le 18 Mai 1971, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1973/31.html, visité le 14 juillet, 2007

« Agreement Concerning the Ryukyu Islands and the Daito Island », signé le 17 juin 1971, entré en vigueur le 10 novembre 1971.

Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Republic of Indonesia establishing certain seabed boundaries in the area of the Timor and the Arafura Seas supplementary to the agreement of 18 May 1971, le 9 octobre, 1972, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1973/32.html, visité le 13 juillet 2007.

Agreement Between the Government of the Italian Republic and the Government of the Tunisian Republic Relating to the Delimitation of the Continental Shelf Between the Two Countries », signé le 20 août 1971, entré en vigueur le 6 décembre 1978.

« Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Canada relating to the delimitation of the continental shelf between Greenland and Canada », signé le 17 décembre 1973, entré en vigueur le 13 mars 1974.

« Treaty between Australia and the Independent State of Papua New Guinea concerning sovereignty and maritime boundaries in the area between the two countries, including the area known as Torres Strait, and related matters », signé le 18 décembre 1978, entrée en vigueur le 15 février 1985.

« Agreement between Japan and Republic of Korea concerning Establishment of Boundary in the Northern Part of the Continental Shelf Adjacent to the two Countries », signé le 30 janvier 1974, entré en vigueur le 22 juin 1978.

«Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the delimitation of the continental shelf and of the Swedish fishing zone and the Soviet economic zone in the Baltic Sea », signé le 18 avril 1988, entré en vigueur le 22 juin 1988.

Treaty between Australia and the Republic of Indonesia on the Zone of Cooperation in an Area between the Indonesian Province of East Timor and Northern Australia [Timor Gap Treaty], le 11 décembre 1989, http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1991/9.html, visité le 14 juillet, 2007.

Treaty between the Government of Australia and the government of the Republic of Indonesia establishing an Exclusive Economic Zone Boundary and Certain Seabed Boundaries, 14 mars 1997,
http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/notinforce/1997/4.html, visité le 13 juillet 2007.

Agreement on Fisheries between the People's Republic of China and Japan, signé 11 novembre 1997, reproduit in Japanese Annual Yearbook of International Law, vol. 41, 1998, pp. 122-129.

Agreement of Fisheries between the Republic of Korea and the People's Republic of China, signé 3 août 2000, reproduit in KIM (S.P.), *Maritime Delimitation and Interim Arrangements in Northeast Asia*, Martinus Nijhoff, 2004, pp. 347-356.

Agreement between the Socialist Republic of Viet Nam and the People's Republic of China on the Delimitation of the Territorial Sea, Exclusive Economic Zone and Continental Shelf between the Two Countries in the Tonkin Gulf, signé le 25 décembre 2000, reproduit in NGUYEN (H.T.), «Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf », in *Ocean Development and International Law*, vol. 36, Issue 1, 2005, pp. 25-44., pp. 41-44.

Agreement Between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Socialist Republic of Vietnam on Fisheries Co-operation for the Gulf of Tonkin (Sino-Vietnamese Fisheries Agreement), signé le 25 décembre 2000. Version anglaise disponible in ZOU (Keyuan), «Sino-Vietnamese Fishery Agreement for the Gulf of Tonkin », *op.cit.*, pp. 143-148.

documents officiels des organisations internationales

documents de l'ONU

United Nations, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records*, New York : United Nations , 1975-1984, 17 v.
Informal Composite Negotiating Text, revision 2, A/CONF.62/WP.10/REV.2, http://untreaty.un.org/cod/diplomaticconferences/lawofthesea-1982/docs/vol_VIII/a_conf-62_wp-10_rev-2.pdf, visité le 25 avril 2011

UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *The Law of the Sea: Baselines—An Examination of Relevant Provisions of the United Nations Convention of the Law of the Sea*, New York, United Nations, 1989.

United Nations Convention on the Law of the Sea: Declarations made upon signature, ratification, accession or succession or anytime thereafter
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#China%20Upon%20ratification, visité le 7 septembre 2007.

Working Paper on Sea Area Within the limits of National Jurisdiction, soumis par la delegation chinoise le 16 juillet 1973, UN. Doc. A/AC.138/SC.II/L34(1973), une version anglaise reproduite in Appendix 2 in GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, pp. 230-232.

Working Paper on Maritime Scientific Research soumis par la la delegation chinoise, le 19 juillet, 1973, A/AC.13S/SC.III/L.42, reproduit in GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, pp. 233-234.

Working Paper on General Principles for the International Sea Area, A/AC.138/SC.II/L.45, le 6 août 1973, reproduit in GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea*, Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, pp. 235-236.

Report of the Technical Consultation on High Seas Fishing and the Papers Presented at the Technical Consultation on High Seas Fishing, le 14 mai 1993, A/CONF.164/INF/2, reproduit par Lévy and Schram, *United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks: Selected Documents*, the Hague, Kluwer Law International, 1996, pp. 346-358

Draft Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention of Law of the Sea of 10 december 1982 Relating to the Conservation and Management of the Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, A/CONF.164/22, le 23 août 1994,

Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, première session, Vienne, le 26 mars – 24 mai 1968, Documents Officiels, Nations Unies, New York

Résolution 1816, adopté par le conseil de sécurité le 2 juin 2008, http://www.un-somalia.org/docs/Resolution%201816%202.6.08.pdf, visité le 31 octobre 2009

Régime juridique des eaux historiques, y compris les baies historiques, UN. Doc. A/CN.4/143, le 9 mars, 1962

Review of maritime Transport 2010, UNCTAD, le 21 juin 2010, http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708, visité le 10 septembre 2011

Rapports de l'OMI

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ.133, 19 March, 2009, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25550/133.pdf

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, International Maritime Organization, MSC/Circ.991, 31 March, 2001, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D1919/991-col.pdf

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2006, International Maritime Organization, MSC. 4/Circ.98, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D18566/98.pdf, visité le 16 octobre 2009

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2007, International Maritime Organization, 10 avril 2008, MSC. 4/Circ.115, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22585/115.pdf, visité

le 16 octobre 2009

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ.133, 19 March, 2009, texte disponible sur http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25550/133.pdf, visité le 16 octobre 2009

IMO, «Piracy and Armed Robbery against ships : South China Sea, Report n IMO's Fact-Finding Mission, Note by the Secretariat », MSc. 63/INF. 15, le 25 mars 1994

Les rapports de l'AIFM

«Periodic Report on the Activities of the China Ocean Mineral Resources Research and Development Association (COMRA) in the Pioneer Area », ISBA/3/LTC/R.4, 24 June 1997

«Training Programmes under Resolution II of the Third Uunited Nations Conference on the Sea », ISBA/7/LTC/2, 25 June 2001

«Status of the Contracts for Exploration Issued in Accordance with the Regulations on Prospecting and Exploration for Polymetallic Nodules in the Area », *Report of the Secretary-General,* ISBA/7/C/4, 22 June 2001

Le Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone. http://www.isa.org.jm/files/documents/FR/Regs/MiningCode.pdf

La Commission juridique et technique, «Recommandations à l'intention des contractants en vue de l'évaluation d'éventuels impacts sur l'environnement liés à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone », ISBA/7/LTC/1, le 10 avril 2001

documents de l'ASEAN

The Declaration of Parties on the Conduct of Parties in the South China Sea, le 4 novembre 2002, http://www.aseansec.org/13163.htm, visité le 17 octobre 2009

Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues, 6th ASEAN-China Summit, Phnom Penh, 4 November 2002, texte disponible sur http://www.aseansec.org/13185.htm, visité le 19 octobre 2009

The Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of ASEAN and the Government of People's Repbulic of China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues, Bangkok, le 10 janvier 2004, texte dsiponible sur http://www.aseansec.org/15647.htm, visité le 21 octobre 2009

The Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Partnership for Peace and Prosperity, texte disponible sur http://www.aseansec.org/16805.htm, visité le 21 octobre 2009

documents des organisations régionales de gestion de pêche

Resolution C98-02, "Resolution on the Establishment of a Working Group to Review the IATTC Convention", http://www.iattc.org/PDFFiles/C-98-02%20Convention%20WG%20resolution%20Jun%2098.pdf, visité le 15 mars 2011

Resolution C98-09, 'Resolution on the Participation of Taiwan in the Work of the Inter-American Tropical Tuna Commission", http://www.iattc.org/PDFFiles/C-98-09%20Taiwan%20resolution%20Oct%2098.pdf, visité le 15 mars 2011

Resoltuion 97-17, http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-f%5C1997-17-f.pdf, visité le 15 mars 2011

Resolution 01-25, Critères de l'ICCAT pour l'Allocation de Possibilités de Pêche, http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-f%5C2001-25-f.pdf, visité le 15 mars 2011

Multilateral High-Level Conference on the Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific, Seventh Session, Honolulu, Hawaii, 30 August – 5 September 2000, www.spc.int/coastfish/Asides/conventions/**MHLC**/**MHLC**7rep.pdf

CCSBT Report of the Eleventh Annual Meeting, http://www.ccsbt.org/docs/pdf/meeting_reports/ccsbt_11/report_of_ccsbt11.pdf, visité le 15 mars 2011

«Guidelines for the Interim Scientific Committee for the Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean", Report of the First Meeting of the Interim Scientific Committee for Tuna and Tuna-like Species in the North Pacific Ocean, Attachment 4, http://isc.ac.affrc.go.jp/pdf/ISC1pdf/isc1P_rep.pdf, visité 14 mars 2011

documents de la CLCS

Preliminary Information Indicative of the Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 nautique miles of People's Republic of China, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/chn2009preliminaryinformation_english.pdf

Preliminary Information regarding the Outer Limits of the Continental Shelf, soumis par la République de Corée, le 15 avril 2009, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/kor_2009preliminaryinformation.pdf, visité le 11 septembre 2012

Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf Pursuant to Article 76, Paragraph 8 of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Partial Submission in Respect of Vietnam's Extended Continental Shelf: North Area (Vnm-N), le 7 mai 2009,
http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/vnm2009n_executivesummary.pdf, visité le 2 juin 2011

Joint submission by Malaysia and the Socialist Republic of Viet Nam in the southern part of the South China Sea, le 9 mai 2009,
http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/mys_vnm2009excutivesummary.pdf visité le 2 juin 2011

http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf, visité le 6 juin 2011

LEGISLATIONS INTERNES DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

1) LOIS

Constitution de la République populaire de Chine, adoptée le 4 décembre 1982, par la 5 ème session de la 5ème APN, entrée en vigueur le 4 décembre 1982

Fan guojia fenlie fa, adoptée le 14 mars 2005, par la 3 ème session de la 10ème APN, http://french.china.org.cn/french/163403.htm, visité le 21 juin 2010

Law of the People's Republic of China on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf, adopté le 26 juin, 1998.

The Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and Contiguous Zone, adopté le 25 février 1992.

Fisheries Law of the People's Republic of China, le 20 janvier, 1986, modifié le 31 octobre, 2000, entrée en vigueur le 1er décembre 2000.

The 1986 General Principles of Civil Law, adoptée le 12 avril 1986, par la 4ème session de la 6ème APN, entrée en vigueur le 1er janvier 1987, texte disponible http://www.chinaacc.com/new/63/73/157/2006/4/ma6495192545144600213717-0.htm

Marine Environmental Protection Law, adopté le 23 août 1982, modifié le 25 décembre 1999, entrée en vigueur le 1er avril 2000

le code pénal de la République populaire de la Chine adopté le 1er juillet 1979, par la 2 ème session de la 5ème APN, modifié le 14 mars 1997, entrée en vigueur le 1er octobre 1997

La loi de l'extradition de la République populaire de la Chine, le 28 décembre 2000, texte disponible sur http://www.npc.gov.cn/wxzl/gongbao/2001-03/05/content_5123887.htm, visité le 30 octobre 2009

Law of Environmental Impact Assessment of the People's Republic of China, adopté le 28 octobre, 2002

2) REGLEMENTS ADMINISTRATIFS

Regulations on the Distant Water Fisheries, adopté le 14 avril 2003.

Administrative regulations on preventing ships from polluting sea areas, adopté le 29 décembre 1983.

Administrative Regulations of Preventing Pollution from Dismantling and Repair of Ships, adopté le 18 mai 1988.

Administrative Regulations on Environmental Protection on Ocean Oil Exploration and Exploitation, adopté le 20 septembre 1990.

Administrative Regulations on Dumping Wastes at Sea, adopté le 6 mars 1985.

Administrative Regulations on Preventing Ocean Pollution from Landbased Polluants, adopté le 22 juin 1990.

Administrative Regulations on Preventing and Curing Ocean Pollution From Coastal Construction Projects, entré en vigueur le 1er août 1990.

Regulations of People's Republic of China on the Exploitation of Offshore Petroleum Resources in Cooperation with Foreign Enterprises, adopté le 30 janvier 1982, modifié le 23 septembre, 2001.

The Regulation of the PRC on the Registration of the Fishing Vessels. adopté le 22 janvier 1996

Regulations of the People's Republic of China on Management of Foreign Related Marine Scientific Research, adopté le 18 juin, 1996

Le Règlement sur la gestion des navire pour la sécurité publique de la frontière, le 15 février, 2000, issue de la Ministère de la Sécurité Publique, texte disponible sur http://www.mps.gov.cn/n16/n1282/n3493/n3823/n443822/457154.html, visité le 27 septembre 2009

Measures on the Collection and Management of the Proliferation and Maintenance Fee of Fisheries Resources, *Complete Collection of Fisheries Law and Regulation*, pp. 68-70.

The Provisional Measures on the Collection of Proliferation and Protection Fee of the Yellow Sea and the Bohai Sea, the East China Sea and the South China Sea, adopté en 1989 et modifié en 1997.

«Opinions on Strengthening the Safety of Navigation and Fishery in the East China Sea », le 27 mai 1993, issue de la Ministère des Affaires Etrangères, la Ministère de la Sécurité Publique, la Douane et l'Etat-major général, texte disponible sur http://www.czdsb.gov.cn/list_show.asp?id=33, visité le 27 septembre 2009

Procedures for Control of Participation by Foreign Businesses in the Salvaging of Sunken Ships and Sunken Articles in China's Coastal Waters, l'ordre 102 du conseil d'Etat de la République populaire de la Chine, texte disponible dans l'adresse suivant http://www.gzzb.gov.cn/zc/ShowArticle.asp?ArticleID=3995, visité le 11 janvier 2010

Urgent Circular on the Preparation for the Implementation of the Sino-Vietnamese Fisheries Agreement for the Gulf of Tonkin, http://cnfm.gov.cn/info/display.asp?id=2947, visité le 14 août 2007.

MOA Circular on the New Summer Moratorium System in the East China Sea and the Yellow Sea, 1998, FMB, *Complete Collection of the Fisheries Law and Regulation*, pp. 67-68.

MOA, Circular on the Implementation Opinion of the Control of Fishing Effort in the Ninth Five-Year Plan, 1997, approuvé par le Conseil d'Etat.

MOA, Circular on the Amendment of the «Regulation on the Instruction and Management of Major Fishing Grounds and Fishing Seasons of the East China Sea, the Yellow Sea and the Bohai Sea », 1995, FMB, , *Complete Collection of the Fisheries Law and Regulation*, pp. 66-67

MOA, Guidelines for Fisheries Industrial Structural Adjustment, 29 décembre 1999, http://www.fjscs.ac.cn/rd/cyjg.htm, visité le 24 août 07.

Explanation by the Committee of Mainland Affairs on Invasion of the Mainland Fishing Vessels into our Waters(Taiwan), www.mac.gov.tw/mlpolicy/lea.8703.htm

Statute Governing the Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area and Relevant Implementing Measures (Taiwan), adopté le 29 decembre 1992, texte disponible sur http://www.lawtime.cn/info/shuifa/changshi/20101224/20181.html

3) AUTRES DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX

Declaration on China's Territorial Sea, 4 Septembre 1958, reproduit in GREENFIELD (J.), *China's practice in the law of the sea,* Oxford, Clarendon Press Oxford, 1992, p. 229.

Declaration of the Gouvernment of the People's Republic of China on the Baselines of the Territorial Sea, le 15 mai 1996, *Law of the Sea Bulletin*, n °32, pp. 37-40.

The Issue of South China Sea, la ministère des affaires étrangères de la Republique populaire de Chine, juin 2000, http://www.fas.org/news/china/2000/china-000600.htm, visité le 22 juin 2011

State Ocean Administration (SOA), China Ocean Agenda 21, 1996, http://www.npc.gov.cn/huiyi/lfzt/hdbhf/2009-10/31/content_1525058.htm

«Progress on the Negotiations of the Mining Code at the First Meeting of the Sixth Session of the ISA », http://www.soa.gov.cn/intercop/ws15/nr6.htm, visité le 7 juillet 2007.

Déclaration du porte-parole du MAE au sujet des activités d'un navire de surveillance américain dans la zone économique exclusive chinoise, le 11 mars 2009, http://tn.china-embassy.org/fra/fyrth/t541701.htm, visité le 14 octobre 2010

Déclaration du porte-parole du Ministère des Affaires étrangères Ma Zhaoxu au sujet de l'approbation du plan de travail de la Chine relatif à l'exploration minière dans les fonds marins, http://www.fmprc.gov.cn/fra/xwfw/fyrth/fyrth/t845818.htm,

Le discours d'investiture du Président Ma le 20 mai 2008 (Taiwan), http://www.gio.gov.tw/taiwan-website/abroad/fr/2008520fr.htm, visité le 25 juin 2010

Decision to Ratify the United Nations Convention on the Law of the Sea by the Standing Committee of the National People's Congress, le 15 mai, 1996 http://www.npc.gov.cn/wxzl/gongbao/2000-12/16/content_5003571.htm.

DOCUMENTS OFFICIELS D'AUTRES ETATS

Corée du sud

Submarine Mineral Resources Development Law, Code No. 2184, 1er janvier, 1970.

Japon

«The Basic View on th Sovereignty over the Senkaku Islands », Japan's Ministry of Foreign Affairs, http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/senkaku.html, visité le 21 juillet 2007.

Vietnam

Ministry of foreign Affairs of Socialist Republic of Vietnam, «The Hoang Sa (Paracel) and Truong Sa (Spratly) Archipelagoes and International Law », 1988, http://www.presscenter.org.vn/en//images/42905-bngvietnam88.pdf, visité le 12 septembre 2012

« Interview by Foreign Minister Nguyen Dy Nien about Tonkin Gulf Delimitation Agreement », le 1er juillet 2004, www.mofa.gov.vn, visité le 1er juillet 2007.

Etats Unis

United States Administration of Ryukyu Islands, Office o Deputy Governor, APO 719, 25 december 1953, civil administration proclamation No 27, Geographical Boundaries of the Ryukyu Islands, http://www.niraikanai.wwma.net/pages/archive/caproc27.html, visité le 12 septembre 2012

United states Defense Department, FY04 Report to Congress on PRC Military Power, www.defenselink.mil/pubs/d20040528PRC.pdf, visité le 12 septembre 2012

ONI Report 2009, http://www.fas.org/irp/agency/oni/pla-navy.pdf, visité le 17 août 2010

Les Philippines,

Republic Act No. 3046, An Act Define The Baselines Of The Territorial Sea Of The Philippines, http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra1961/ra_3046_1961.html, visité le 25 mai 2011, Republic Act No. 5446September 18, 1968, http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra1968/ra_5446_1968.html, visité le 25 mai 2011

La France

Les grandes profondeurs, une biodiversité nouvelle à protéger, Point sur l'année 2010, Document de travail préparé par Daniel Desbruyères et Sophie Arnaud-Haond (IFREMER), www.fpa2.com/downloads/mbigdfonds2011.pdf, visité le 19 mars 2011

WEBSITES

http://www.un.org/

http://www.imo.org/

http://www.fao.org

Website sur les Spratly, http://www.nansha.org.cn

State Oceanic Administration, http://www.soa.gov.cn

Website sur le Golfe de Tonkin, http://www.bbwnews.com.cn

Website sur l'agriculture chinoise, http://www.farmer.com.cn/

Le Ministère des Affaires Etrangères de la République de la Chine, http://www.fmprc.gov.cn/

Mainland Affairs Council of Executive Yuan (Taiwan), http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=61573&ctNode=6235&mp=2

http://www.mfa.gov.cn/

http://untreaty.un.org/

http://news.ifeng.com

http://www.sinodefence.com/navy/

http://www.globalsecurity.org/

http://navy.mnd.gov.tw

http://www.diploweb.com/

http://french.peopledaily.com.cn/

http://web.amb-chine.fr/Documents/

http://www.nato.int/

Le Ministère du commerce de la République populaire de la Chine, http://www.mofcom.gov.cn

CCSBT, http://www.ccsbt.org/docs/

ISC, http://isc.ac.affrc.go.jp/

http://www.isa.org.jm/

NOWPAP, http://www.nowpap.org/

PEMSEA, http://www.pemsea.org

China Society for The Law of the Sea, http://www.cima.gov.cn

http://www.lawinfochina.com

TABLE DES MATIERES

Introduction..... 1
PARTIE I. Les considérations de souveraineté territoriale et de sécurité nationale : une position ferme qui tend à persister 21
Chapitre I. Les conflits territoriaux et la délimitation maritime 22
Section I. La délimitation pure et simple : conflits entre les méthodes de délimitation..... 28
§1. Baie de Tonkin : l'application de la méthode d'équidistance 28
A. l'interprétation de la convention de 1887 30
B. l'application du principe d'équidistance à la délimitation dans le golfe de Tonkin et l'effet des îles 32
§2. La délimitation maritime avec la Corée du Nord et la Corée du Sud..... 33
A. la délimitation des mers territoriales, des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux avec la Corée du Nord 34
B. la délimitation des zones économiques exclusives et des plateaux continentaux avec la Corée du Sud..... 35
§3. Le principe de prolongement naturel : délimitation du plateau continental avec le Japon 37
A. les jurisprudences internationales pertinentes..... 37
B. les caractéristiques de la fosse d'Okinawa et leur incidence sur la délimitation 42
Section II. Les problèmes de délimitation liés aux conflits territoriaux 55
§1. Le problème des îles Diaoyu/Senkaku..... 55
A. les revendications de souveraineté de la Chine et du Japon sur les îles Diaoyu/Senkaku..... 56
a. La position chinoise et la position japonaise concernant les îles Diaoyu/Senkaku 57
b. Analyse juridique des revendications des deux États..... 61
La portée du silence de la Chine entre 1895 et 1970 62
La question de la bonne foi..... 63
La situation à l'issue de la Deuxième Guerre mondiale 65
La notion de prescription acquisitive évoquée par le gouvernement japonais..... 68
B. L'effet possible que peuvent avoir les îles Diaoyu/Senkaku sur la délimitation maritime entre la Chine et le Japon 72
§2. Le problème des spratleys et des paracels 78
A. Le problème de la souveraineté sur les îles 78
a. les fondements des revendications des différentes parties 79
1. L'acquisition d'un titre prenant son origine dans une occupation depuis des siècles 79
i. Les revendications de la Chine..... 79
Les difficultés existantes pour établir le titre chinois sur les archipels..... 83
ii. Les revendications de Taïwan..... 85
iii. Les revendications du Vietnam..... 86
Les difficultés existant pour établir la souveraineté vietnamienne sur les deux groupes d'îles..... 87
2. Les revendications émises après la Deuxième Guerre mondiale sur les Spratleys 91
i. Les revendications des Philippines 91
ii. Les revendications de la Malaisie 93
iii. Les revendications du Brunei 94

b. L'analyse des revendications au regard des principes de droit international..... 95
La question de la date critique 99
1- Position générale du problème 99
2- La question de la date critique dans le cas de Paracels.....101
3- La question de la date critique dans le cas de Spratlys :...106
B. L'effet des Spratlys et des Paracels dans la délimitation maritime 107
a. L'effet possible des Paracels et des Spratlys dans la délimitation maritime et les dispositions pertinentes de la Convention.....107
b. Le tracé des lignes de base par les Etats de la région et la délimitation par rapport à ces Etats.....112
1. Les lignes de base des Philippines 112
2. Les lignes de base du Vietnam 113
3. Les lignes de base tracées par la Chine 117
C. Des propositions pour un régime de coopération pour la mer de Chine méridionale 118
Section III. Le problème des eaux historiques.....125
§1. Le sens des droits historiques dans la pratique internationale et la position chinoise différente du régime classique.....125
§2. La revendication chinoise la plus extensive basée sur les droits historiques en mer de Chine du sud.....127
Section IV. Le problème de Taiwan.....138
§1. Le Statut de Taiwan.....138
A. Les interactions entre la Chine continentale et Taiwan : au niveau interne.....144
a. Le maintien des pressions militaires afin d'éviter l'indépendance de Taiwan :.....144
1. Les tirs des missiles dans le détroit de Taiwan en 1996 144
2. La loi anti-sécession de la République Populaire de Chine 145
b. La coopération à travers le détroit de Taiwan pour une résolution définitive 146
B. La relation entre la République Populaire de Chine et la République de Chine dans la sphère internationale 148
§ 2. Le Statut du détroit de Taiwan.....151
A. Les lignes de base publiées par la République Populaire de Chine et la République de Chine par rapport au détroit de Taiwan et son statut.....151
B. Le détroit de Taiwan: un détroit de paix et de coopération pour les chinois ?.....157
a. L'exploitation du pétrole dans le détroit 158
b. La coopération dans la gestion des pêcheries dans le détroit de Taiwan.....159
c. La coopération dans la protection de l'environnement maritime..160
§ 3. L'effet de l'île de Taiwan ainsi que les îles avoisinantes dans la délimitation maritime 160
Chapitre II. La sécurité nationale.....171
Section I. La marine chinoise.....171
§ 1. La stratégie de la marine de l'Armée populaire de Libération et son développement actuel.....174
A. la stratégie de la marine chinoise et ses principales missions 174
B. le développement actuel de la marine chinoise.....177
§2. L'objectif prioritaire de la marine chinoise : libérer Taïwan 181
§ 3. Les missions de la marine chinoise visant à sécuriser les intérêts vitaux de la Chine dans les domaines économiques.....186
§ 4. Coopération et confrontation : les interactions entre la marine chinoise et

d'autres forces navales dans un contexte de montée en puissance de la Chine 193
L'Incident de l'Ep-3 ou incident de Hainan 195
L'Incident de l'Impeccable 199
Section II. Le passage inoffensif des navires de guerre : une position pas tout à fait conforme à la Convention de Montego Bay.....203
§ 1. La position chinoise au moment de la troisième conférence sur le droit de la mer et son attitude envers les dispositions concernées dans la Convention de Montego Bay.....203
§ 2. Les divergences entre la convention et la législation interne et les perspectives d'un ajustement possible.....207
Section III. La recherche scientifique : un dilemme entre préoccupations pour la sécurité nationale et besoin de développement scientifique 214
§ 1. La position chinoise pendant la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et son évolution ultérieure.....216
A. les dispositions de la Convention.....217
B. le droit interne.....219
§ 2. La coopération internationale 222
Section IV. Les problèmes pétroliers.....226
§ 1. Données de l'exploitation du pétrole dans les zones maritimes sous juridiction chinoise.....227
A. La répartition géographique des gisements dans les zones maritimes sous juridiction chinoise.....227
B. Le contexte juridique 229
a) le cadre législatif et règlementaire.....230
b) Les contrats.....231
§ 2. L'influence des conflits territoriaux sur l'exploitation des hydrocarbures et la possibilité du développement conjoint.....233
A. La définition du développement conjoint et sa pratique pertinente..235
B. la possibilité du développement conjoint dans les mers de Chine 239
a. Le développement conjoint en mer de Chine orientale 239
b. Le développement conjoint en mer de Chine du sud 245
c. Le développement conjoint en Mer Jaune 248
Chapitre I. la projection de la puissance économique chinoise en mer.....250
Section I. La navigation et la sécurité maritime.....251
§ 1. La navigation commerciale et le transport maritime 251
A. La construction navale en Chine.....253
a. Une politique favorisant le développement des chantiers navals en Chine.....253
b. Le respect des normes internationales pendant la construction des navires.....254
B. Le démantèlement des navires en Chine.....255
a. L'incohérence entre la loi interne de la République populaire de Chine et la Convention de Hongkong.....255
b. La position de la Chine à l'égard de la contradiction potentielle entre la Convention de Hong Kong et la Convention de Bâle 256
C. Le développement des installations portuaires.....256
§ 2. Le combat contre la piraterie.....258
A. Les efforts au niveau interne pour lutter contre la piraterie 261
a.les efforts de Beijing 261
b. Le conflit de compétence dans le détroit de Taiwan 264
B. Les efforts de la Chine pour combattre la piraterie au niveau régional .266
a. Les régimes régionaux de coopération auxquelles la Chine participe 268
La Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine du sud

(The Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea) 269
The Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues in 2002 et *The Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of ASEAN and the Government of People's Republic of China on Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues, 2004.*.....269
The Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN_China Partnership for Peace and Prosperity, 2005 271
ReCAAP et ReCAAP ISC.....272
WPNS (Western Pacific Naval Symposium).....272
b. L'entre-aide judiciaire entre la Chine et les Etats d'Asie sud-est.....273
c. Ce que la Chine peut faire dans le futur.....274
C. les efforts chinois pour combattre la piraterie et le vol à main armée en mer au niveau international.....275
a. Les contributions de la Chine dans le cadre de l'OMI.....275
b. Le contribution chinoise à lutte contre la piraterie somalienne.....276
i. Les opérations militaires menées au large des côtes somaliennes.....278
ii. Les poursuites pénales des auteurs des actes de piraterie au large des côtes somaliennes.....282
Section II. La pêche: coopération régionale et efforts de la Chine pour une gestion hauturière plus efficace.....286
§ 1. Les efforts de la Chine pour assurer ses responsabilités d'Etat côtier.....287
A. Les législations internes concernant la pêche dans les zones sous juridiction chinoise : un combat contre la diminution des ressources.....287
Système de licence et régime de quota de pêche (TAC).....287
Régime de perception des droits de pêche.....289
Zones d'interdiction/moratoire saisonnier.....289
Contrôle de la capacité de capture.....292
La prise en compte des écosystèmes halieutiques et le développement de la pêche responsable.....293
La pêche responsable.....294
B. Les Régimes bilatéraux pour une gestion commune des ressources halieutiques avec des Etats voisins.....294
a. Les Accords de pêche avec le Japon et la Corée du sud : une gestion commune provisoire, en attendant la délimitation définitive 295
Zones de gestion concertée (Agreed Zones).....297
b. L'accord avec le Vietnam dans le golfe du Tonkin : un arrangement combiné avec une frontière définitive.....301
1) La zone de pêche conjointe – « Joint Fishing Zone ».....303
2) La zone d'arrangement transitoire – « Transitional Arrangement Zone ».....305
3) La zone tampon - « Buffer Zone ».....306
§ 2. Les efforts de la Chine pour assumer ses obligations en tant qu'Etat du pavillon en haute mer.....309
A. La position de la Chine à l'égard des instruments postérieurs à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'intégration des principes essentiels dans sa législation interne.....309
B. La coopération entre la Chine et d'autres Etats dans le cadre des commissions de pêche.....313
§ 3. La participation de Taiwan dans les travaux des Organisations Régionales de

gestion de pêche en tant qu'entité de pêche 317
A. L'intégration des « entités de pêche » dans l'accord des Nations Unies des stocks chevauchants de 1995 317
B. La participation taïwanaise aux organisations régionales et sous-régionales de gestion des pêcheries 321
1) La Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central (WCPFC) 321
2) La Commission inter-américaine du thon tropical (IATTC) 324
3) Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT) 327
4) Commission pour la conservation du thon rouge du Sud (CCSBT) 328
5) Comité scientifique intérimaire d'étude sur le thon et les espèces voisines dans le Pacifique Nord (ISC) 330
6) Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (SPRFMO) 331
Chapitre II. La Chine et le milieu marin 333
Section I. La protection de l'environnement marin 333
§ 1. La législation interne complète mais pas tout à fait unifiée et cohérente 336
A. La position chinoise au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 336
B. Législation interne sur la protection de l'environnement marin 339
a. Caractéristiques générales de la législation chinoise 340
b. Le régime de la pollution causée par les navires 342
Le nouveau règlement sur la prévention de la pollution marine en provenance des navires 342
Le retrait progressif des pétroliers à simple coque en Chine 343
c. Les autorités chargées de la mise en œuvre 346
§ 2. La coopération au niveau régional 349
1) Le Plan d'action pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région du Pacifique Nord-Ouest 350
2) Le Partenariat dans la gestion environnementale des mers d'Asie orientale 352
Section II. La protection du patrimoine subaquatique 353
§ 1. Le droit interne et sa comparaison avec la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique 357
A. Les divergences concernant la définition du patrimoine culturel subaquatique 358
B. Le principe de l'interdiction de l'exploitation commerciale du patrimoine culturel subaquatique 360
C. Le principe de la priorité à la préservation *in situ* 362
D. Les problèmes de compétences juridictionnelles et de droits de propriété 364
§2. La coopération dans la protection du patrimoine culturel subaquatique au niveau international et régional 367
A. Les principes posés par la convention 367
B. La coopération au niveau régional : le cas de la mer de Chine du sud 368
Section III. La Zone 370
§ 1. Les postures successives de la Chine par rapport à la Zone au moment de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et leur évolution ultérieure 371
§ 2. Les activités opérationnelles et la participation aux travaux de l'Autorité internationale des fonds marins 375
A. Les activités opérationnelles de la COMRA 375
B. Les travaux de la Chine au sein de l'AIFM 377

a. Aspect institutionnel.....377
b. Coopération opérationnelle avec l'AIFM.....379
Conclusion.....384
BIBLIOGRAPHIE.....388
OUVRAGES GENERAUX 388
OUVRAGES SPEICIALISES 388
THESES.....392
ARTICLES ET CONTRIBUTIONS 392
JURISPRUDENCES 400
DOCUMENTS OFFCIELS.....401
WEBSITES.....412

LA POLITIQUE JURIDIQUE DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE EN MATIERE DE DROIT DE LA MER

La Chine est un pays doté de très longues côtes. Cependant, jusqu'à très récemment, le public avait peu de conscience de la richesse de la mer. La Chine a adopté une démarche très tardive dans les affaires maritimes. Celles-ci ont connu toutefois un développement rapide, partiellement à cause du soutien gouvernemental. Il est clair que le gouvernement chinois va continuer à accorder la priorité au développement des affaires liées à la mer. Au niveau international, on va assister à un engagement plus actif de la Chine dans les affaires internationales liées à la mer. Nos recherches montrent que la politique maritime de la Chine est caractérisée par deux attitudes complètement opposées à propos de diverses affaires maritimes de nature complètement différentes : d'un côté, elle tend à adopter une attitude peu ouverte et plutôt conservatrice à l'égard des affaires liées à la souveraineté territoriale et la sécurité nationale ; de l'autre, en tant que nouvelle puissance en ascension, elle montre sa résolution à participer à la coopération internationale et à prendre plus de responsabilités envers la société internationale dans les domaines moins «sensibles » comme la pêche et la protection de l'environnement marin. Les deux attitudes, qui semblent contradictoires, se trouveront probablement encore renforcées dans le futur.

THE LEGAL POLICY OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA REGARDING THE LAW OF THE SEA

China is blessed with very long coastlines. However, until very recently, the Chinese public has had little idea of the sea's rich potential. China has taken a late start in the maritime affairs. Its recent development in this field has nevertheless been very rapid, partly due to the government's support. The Chinese government will in all likelihood continue to give priority to the development of maritime affairs. On the international scene, China now plays a more and more important role in the law of the Sea field. China's legal policy regarding this law of the sea is characterized by two completely opposite attitudes when it comes to various maritime affairs of different nature: on the one hand, China's attitude seems to be firmer and more conservative with regards to affairs concerning territorial sovereignty and national security; on the other, China shows its willingness to cooperate with other States in less sensible affairs, such as fishing and marine environmental protection. We strongly believe that these two apparently contradictory considerations will be reinforced and continue to influence China's maritime legal policy in the future.