



HAL
open science

La mer de Chine méridionale, la Méditerranée orientale et l'Arctique russe 40 ans après la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Aris Marghelis

► To cite this version:

Aris Marghelis. La mer de Chine méridionale, la Méditerranée orientale et l'Arctique russe 40 ans après la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : Le droit de la mer à l'épreuve des relations internationales et de la géopolitique?. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : Bilan et perspectives, DICE Éditions, 2024, Confluence des Droits, 979-10-97578-25-1. 10.4000/122il . hal-04663285

HAL Id: hal-04663285

<https://hal.science/hal-04663285>

Submitted on 3 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**LA MER DE CHINE MÉRIDIONALE, LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE
ET L'ARCTIQUE RUSSE 40 ANS APRÈS LA CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LE DROIT DE LA MER**

**LE DROIT DE LA MER À L'ÉPREUVE DES RELATIONS INTERNATIONALES
ET DE LA GÉOPOLITIQUE ?**

Aris MARGHÉLIS¹

Propos introductif

Par son spectre juridique et géographique formidable, conjugué à l'importance des océans dans la vie internationale, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) est de fait un outil de régulation des relations internationales. Par extension, et par certains de ses aspects, elle s'intègre dans l'équation de la concurrence géopolitique entre États, notamment des puissances navales – établies ou aspirantes. Il existe donc un lien intime entre géopolitique et droit de la mer, qui se manifeste à travers trois principaux points de raccordement.

A. Les flux

Il est communément admis que 80 % à 90 % du commerce mondial transitent au moins une fois par mer. Malgré le développement des routes terrestres en Eurasie, dont il ne faut pas négliger le potentiel², tout indique que le trafic maritime restera dominant. En conséquence, la sécurité et la maîtrise de ces flux sont un objectif stratégique de premier plan, ce qui met également en exergue l'importance des *flux militaires*³. De ce point de vue, la CNUDM joue un rôle de régulateur discret

1 Chercheur associé au Centre de droit maritime et océanique (CDMO, Université de Nantes) et à la Fondation Méditerranéenne des Études Stratégiques (FMES).

2 En 2021, la barrière du million de conteneurs arrivant de Chine vers l'Europe par la voie terrestre (ferroviaire) a été franchie. Sénat : Compte rendu de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat, 4 juin 2022, accessible sur [<https://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20220502/etr.html#toc3>] (consulté le 13 février 2023). De même, l'imperméabilisation croissante des frontières russo-européennes renforce la deuxième ceinture terrestre qui relie la Chine à l'Europe *via* l'Asie Centrale, la mer Caspienne, le Caucase et la Turquie.

3 Pour une étude qui fait le point sur les enjeux de la liberté de navigation des forces militaires dans chacune des zones maritimes, voir : C. MOORE, *Freedom of navigation and the Law of the Sea. Warships, States and the Use of Force*, Routledge Focus, New York, 2021, 120 p.

de la chose militaire, permettant aux désaccords et antagonismes consubstantiels des relations interétatiques de se manifester, mais sans briser le cadre convenu à Montego Bay qui permet de distinguer l'acceptable de l'inacceptable⁴.

B. La sécurité

La protection des intérêts des puissances maritimes et navales commence au large et implique de se mouvoir librement sur l'Océan mondial ; celles-ci sont donc des adeptes de la liberté de navigation. En revanche, la sécurité des pays côtiers ne bénéficiant pas de capacité de projection navale se joue devant leurs côtes ; ils sont ainsi enclins à préférer un maillage juridique plus dense pour circonscrire cette liberté perçue comme favorisant les plus puissants. La manière dont chaque acteur perçoit le droit de passage inoffensif des navires de guerre est donc un indicateur fiable des rapports de force en mer. La conciliation de ces approches distinctes – de façon à maintenir la cohérence et l'applicabilité du droit de la mer – est un enjeu qui, quarante ans après l'adoption de la CNUDM, reste d'actualité.

C. L'accès aux ressources

L'approche de la CNUDM sur la question de l'accès aux richesses des océans, biologiques comme minérales, a été conditionnée par la conjugaison de trois éléments principaux : l'augmentation du nombre d'États indépendants en quête de développement ; l'accroissement des besoins en ressources ; le déséquilibre de développement technologique entre pays développés et du tiers-monde qui compromettrait l'équité⁵. L'organisation de l'accès des États à ces ressources par la délimitation des zones maritimes est un succès du droit, car il civilise un domaine à fort potentiel crisogène. Mais, quarante ans après la conclusion de la CNUDM, l'accès aux ressources – qui revêt un aspect stratégique croissant – compromet parfois le processus de délimitation, voire pousse certains États à en refuser les principes pour tenter d'en établir de nouveaux. Ce phénomène cristallise les limites du rôle civilisateur du droit et met en exergue, sous une nouvelle forme, une problématique ancienne : celle de l'applicabilité du droit international, conventionnel et coutumier, par des acteurs qui ont – ou considèrent avoir – les capacités de s'en affranchir.

Quatre décennies après l'adoption de la CNUDM, la problématique des conséquences de la géopolitique sur l'interprétation et l'application du droit de la mer – tout particulièrement en ce qui concerne les délimitations et les droits de navigation – est donc à la fois centrale et d'actualité. Elle sera ici étudiée à travers le prisme de trois espaces géographiques : la mer de Chine méridionale, la Méditerranée orientale et l'Arctique russe.

4 A. MARGHÉLIS, « La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer une perspective politico-stratégique », *ADMO*, tome XXXVIII, juin 2020, p. 71-111.

5 C'est d'ailleurs une problématique que nous retrouvons dans l'accord sur la conservation et l'utilisation durable des ressources marines biologiques des zones situées au-delà de la juridiction nationale. Celui-ci reprend régulièrement le besoin d'assister financièrement et techniquement les pays les moins avancés – ou en développement, « Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale », 19 juin 2023, accessible sur : [https://treaties.un.org/doc/Treaties/2023/06/20230620%2004-28%20PM/Ch_XXI_10.pdf] (consulté le 6 mai 2024)

I. La mer de Chine méridionale

La position chinoise sur les questions liées au statut de la mer de Chine méridionale et de ses territoires insulaires s'est construite au gré de l'évolution des conditions géopolitiques et du droit de la mer. Aujourd'hui, cette position est tributaire d'une grande complexité, avec notamment l'interaction entre quatre dimensions : la dimension juridique ; la nature et la qualité des relations entre la Chine et les autres États exprimant des revendications ; les pratiques concrètes liées à la gouvernance maritime de la mer de Chine méridionale ; les outils et pratiques de gestion des différends et de la conflictualité⁶. Dans la présente étude, nous nous attacherons à certains des aspects qui président à cette politique chinoise. En effet, la mer de Chine méridionale offre un exemple édifiant des effets géopolitiques concrets que peuvent avoir les dispositions ambiguës de la CNUDM. D'abord, avec la légendaire imprécision de l'article 121.3 sur les droits des îles. Puis, avec les questions liées à la liberté des navires de guerre en ce qui concerne la conduite d'activités militaires dans la zone économique exclusive (ZEE) d'un État tiers. En effet, ces deux questions constituent le versant juridique de certaines des problématiques géopolitiques fondamentales de la mer de Chine méridionale.

A. Les problématiques géopolitiques de la mer de Chine méridionale

1. La maîtrise des flux

Pour la Chine, les flux maritimes sont doublement vitaux. Ils lui permettent d'exporter ses produits finis, qui sont la source de sa puissance, mais aussi d'importer l'énergie et les matières premières, nécessaires à sa production industrielle. Le fait que le projet géopolitique phare de la Chine soit lesdites « routes de la soie »⁷, qui ont une forte composante maritime, en est la démonstration la plus probante. Or, la sécurité des routes maritimes se trouve principalement sous contrôle occidental, notamment américain. D'où, le déploiement d'une double stratégie chinoise. D'abord, le développement de routes alternatives sur lesquelles les États-Unis ne peuvent pas projeter de puissance militaire ; c'est le cas des routes terrestres de la soie, mais aussi de la partie de l'océan Arctique sous maîtrise juridictionnelle et militaire russe⁸. Puis, l'accroissement de sa capacité à sécuriser ces flux maritimes afin de tempérer le quasi-monopole occidental dans ce domaine. C'est ce deuxième aspect qui a des implications directes en matière d'interprétation et d'application du droit de la mer, puisque la mer de Chine méridionale est un nœud navigationnel mondial.

6 À ce sujet et sur les éléments et l'état d'esprit qui ont façonné la politique chinoise actuelle sur la mer de Chine méridionale voir, par exemple : L. LI, *China's Policy towards the South China Sea. When geopolitics meets the law of the sea*, Routledge, 2018, 245 p.

7 Pour une étude sur les enjeux des routes de la soie du point de vue du droit de la mer, voir : A. CALIGIURI, « An Introduction to the 21st Century Maritime Silk Road from the Perspective of the Law of the Sea », dans A. CALIGIURI, S. POLLASTRELLI (dir.), *Law and Security along the 21st Century Maritime Silk Road*, Papers of the International Association of the Law of the Sea, 2021, p. 9-26.

8 Ladite « Polar Silk Road ». Voir : The State Council Information Office of the People's Republic of China, « China's Arctic Policy », 26 janvier 2018, accessible sur [<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618243/1618243.ht>] (consulté le 13 février 2023). Pour une étude sur la manière dont la route polaire de la soie s'articule avec la route maritime du nord, voir : N. LIU, J. J. SOLSKI, The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route, *Leiden Journal of International Law*, Vol. 35, Issue 4, décembre 2022, p. 853 – 866, DOI: [<https://doi.org/10.1017/S0922156522000516>] (consulté le 13 février 2023).

2. *La perception d'endiguement de la Chine*

La Chine est une puissance mondiale, avec une grande superficie et une façade maritime conséquente. Elle se sent néanmoins « asphyxiée » stratégiquement du fait de la configuration géographique et géopolitique de son environnement régional, conjuguée à sa concurrence avec l'Occident ; en cela, elle rappelle la situation de la Russie. En effet, les Philippines, Taïwan, la Corée du Sud et le Japon sont des alliés des États-Unis et accueillent des troupes américaines sur leur sol. Le Vietnam, lui, est un rival historique de la Chine et entretient des relations cordiales avec les États-Unis.

Cette situation facilite l'accès de l'US Navy à la mer de Chine méridionale, ce qui nourrit davantage le sentiment d'endiguement de la Chine. Or, la capacité à peser dans l'équation géopolitique et géoéconomique eurasiennne est, pour plusieurs raisons, une condition pour pouvoir conserver le statut de première puissance. Les États-Unis n'étant pas géographiquement un État eurasiennne, c'est nécessairement par la détention d'une flotte hors concurrence leur permettant d'accéder à l'Eurasie en maîtrisant le pourtour maritime qu'ils peuvent maintenir leur rang. Ainsi, la puissance navale est la clé de voûte de la puissance militaire américaine, qui est elle-même la clé de voûte de la primauté mondiale des États-Unis. Cela exige non seulement de détenir la flotte la plus puissante, mais, *a fortiori*, de juguler l'émergence de toute puissance navale concurrente. Les formats de coopération sécuritaire et militaire initiés par les Américains en Indopacifique, comme le QUAD⁹ et l'AUKUS¹⁰ sont l'expression concrète de cette stratégie. Les États-Unis espèrent donc circonscrire le plus possible l'émergence de la Chine comme puissance navale, une stratégie doublée d'un « combat doctrinal » caractérisé par une production académique de masse en vue d'influencer les perceptions par la défense (ou la promotion) d'une certaine vision des droits des forces militaires sur les océans. Pour la Chine, briser ce qui est – à tort ou à raison – perçu comme un encerclement maritime américain est donc un objectif vu comme légitime, si ce n'est vital. Un des moyens d'y arriver est de « quadriller » militairement (et, *a fortiori*, juridictionnellement) cet espace et, par extension, de réussir à en « déloger » les marines occidentales, y compris en ce qui concerne la puissance sous-marine, qui est cruciale dans la rivalité sino-américaine.

Au vu de ces éléments, la maîtrise de la mer de Chine est impérative du point de vue chinois. La terre dominant la mer, l'appropriation de la mer commence par l'appropriation de la terre. De toute évidence, l'évolution du droit de la mer, avec notamment la stimulation de la territorialisation des espaces maritimes, a projeté la question – initialement secondaire – de la souveraineté sur les territoires insulaires de la mer de Chine méridionale dans une tout autre dimension. Le premier stade est donc de réclamer avec détermination la souveraineté sur les territoires insulaires de la région, sachant qu'en l'absence de traités post-Seconde Guerre mondiale ou postcoloniaux établissant sans ambiguïté leur régime souverain, elles ont effectivement un statut contesté. Le second stade – et c'est à ce niveau

9 Abréviation de « Quadrilateral Security Dialogue » (Dialogue sécuritaire quadrilatéral) qui regroupe les États-Unis, l'Inde, l'Australie et le Japon.

10 Acronyme de « Australia, United Kingdom, United States » (Australie, Royaume-Uni, États-Unis).

que s'opère la jonction avec le droit de la mer – consiste à réclamer une ZEE autour de chacune de ces formations insulaires, ce qui implique une certaine interprétation de l'article 121.3 accompagnée d'interventions visant à altérer la morphologie de ces formations insulaires. Enfin, le troisième stade est de véhiculer une certaine vision, très restrictive, des droits des navires de guerre dans la ZEE.

B. Le versant juridique des problématiques géopolitiques de la mer de Chine méridionale

1. La question du statut des formations insulaires

a. Retour sur l'interprétation de l'article 121.3

La question du droit des îles fut une des plus compliquées de la Troisième conférence. Certains États souhaitaient que les îles ne soient pas assimilables aux territoires continentaux, entraînant les protestations d'autres États qui estimaient que cette approche catégorielle constituait une discrimination contraire aux principes fondamentaux de l'égalité des États et de l'indivisibilité de leur souveraineté¹¹. D'où l'inclusion du § 3 dans l'article 121, qui offrait une échappatoire pour éviter de compromettre la Troisième conférence.

Après avoir défini ce qu'est une île (§ 1), l'article 121 stipule que celle-ci génère les mêmes droits que les territoires continentaux (§ 2), avant de prescrire 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 » (§ 3). Une formulation volontairement imprécise que R. Kolb a qualifiée de « nébuleuse équitable »¹², même si elle n'a pas fait l'unanimité : plusieurs États ayant voté en faveur du § 3 indiquèrent qu'ils le faisaient uniquement pour préserver le *package deal*¹³ de la Conférence¹⁴.

Il s'agissait donc de livrer l'interprétation du § 3 à la pratique étatique, la jurisprudence et la doctrine.

- *La jurisprudence avant 2016*

En raison de sa formulation insolite, l'article 121.3 n'a longtemps fait l'objet que d'une approche doctrinale. En effet, la Cour internationale de Justice (CIJ) et la Cour permanente d'arbitrage (CPA) avaient jusque-là évité d'avoir à l'interpréter¹⁵. Par exemple, dans sa décision de 2009 sur la

11 G. C. MARIANI, « Le droit de la mer à la veille de la 3^e conférence des Nations Unies », *CNEXO*, Rapport économique et juridique n° 1, 1974, p. 27.

12 R. KOLB, « L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer : "les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre..." », *AFDI*, Vol. 40, n° 1, 1994, p. 889.

13 Contrairement aux quatre conventions de Genève de 1958, la CNUDM a adopté la logique du *package deal* : elle est une convention unique sur laquelle il est, de surcroît, interdit d'émettre des réserves. Elle est donc adoptée dans son ensemble par l'État qui y adhère.

14 R. KOLB, « L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer : "les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre..." », *op. cit.*, p. 893.

15 Pour une vue d'ensemble de la jurisprudence relative au § 3, voir : E. FRANCKX, "The Enigma of Article 121, Paragraph 3: The Way Forward?", *Maritime Issues Working Paper*, 14 novembre 2016, accessible sur [http://www.maritimeissues.com/uploaded/EU/1_Eri]. Franckx_Article 121_maritimeissues_com.pdf (consulté le 13 février 2023).

délimitation en mer Noire¹⁶, la CIJ avait traité la question de l'île aux Serpents sans préciser si cette dernière relevait de l'article 121.1 ou 121.3. En 2012, dans sa décision sur le différend territorial et maritime entre le Nicaragua et la Colombie, elle s'est également soustraite à cet exercice, se limitant à entériner l'opinion des deux parties, qui étaient tombées d'accord sur les formations insulaires devant relever des § 1 et 3 respectivement¹⁷. La Cour n'avait donc pas de raison de s'engager sur le fond de cette question et d'entamer l'ambiguïté constructive du § 3.

- *Une doctrine épars*

De son côté, la doctrine avait développé diverses interprétations, plus ou moins complexes, de l'article 121.3. Sans revenir ici sur les détails d'un sujet amplement traité¹⁸, il est possible de dire que la doctrine suit généralement (mais non exclusivement) une logique qui tend à limiter le droit des territoires insulaires inhabités (ou dont l'habitabilité est discutable) à générer une ZEE et un plateau continental, notamment lorsqu'ils sont situés loin des côtes des États auxquels ils appartiennent. Le débat doctrinal concerne essentiellement les critères particuliers et le degré de cette limitation. Il s'organise autour de deux tendances principales. D'une part, celle d'une limitation totale qui veut que les territoires insulaires isolés et inhabités (ou dont l'habitabilité est discutable) ne permettent pas de générer les droits visés à l'article 121.2¹⁹. D'autre part, celle d'une limitation plus souple considérant comme possible l'attribution d'une ZEE et d'un plateau continental si l'exploitation de ces zones est susceptible de participer de l'habitabilité des territoires à partir desquels ces mêmes zones seraient générées²⁰.

- *La pratique étatique*

Sans surprise, la pratique étatique tend plutôt à une lecture « généreuse » du § 3, sinon à l'omission pure et simple de ce dernier. En effet, les États attribuent quasi systématiquement une ZEE et un plateau continental à tous les territoires insulaires, peu importe leurs caractéristiques²¹.

16 CIJ, Délimitation en mer Noire (Roumanie c. Ukraine), arrêt du 3 février 2009, *Rec. CIJ*, 2009, p. 61.

17 CIJ: Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie), arrêt, *Rec. CIJ*, 2012, p. 691-693, § 180 et 183.

18 À titre non exhaustif: R. KOLB, « L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer: 'les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre...' », *op. cit.*; J. M. VAN DYKE, R. A. BROOKS, "Uninhabited islands: Their impact on the ownership of the oceans' resources", *Ocean Development & International Law*, Vol. 12, n° 3-4, 1983, p. 265-300; J. I. CHARNEY, "Rocks that Cannot Sustain Human Habitation", *The American Journal of International Law*, Vol. 93, n° 4, octobre 1999, p. 863-898; A. G. OUDE ELFERINK, « Clarifying Article 121(3) of the Law of the Sea Convention: The Limits Set by the Nature of International Legal Processes », *IBRU Boundary and Security Bulletin*, Vol. 6, n° 2, 1998, p. 58-68; E. FRANCKX, "The Enigma of Article 121, Paragraph 3: The Way Forward?", *op. cit.*

19 Voir, par exemple: TIDM, Affaire du « Volga » (Fédération de Russie c. Australie), prompte mainlevée, arrêt du 23 décembre 2002, affaire n° 11, déclaration de M. VUKAS, vice-président, § 5. Le juge Vukas cite notamment R.-J. DUPUY, "The Sea under National Competence", dans R.-J. DUPUY, D. VIGNES (dir.), *A Handbook on the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991, p. 281. Voir aussi M. VAN DYKE, R. A. BROOKS, "Uninhabited islands: Their impact on the ownership of the oceans' resources", *op. cit.*, p. 265 et 286.

20 Par exemple: H. DJALAL, cité dans I. TOWNSEND-GAULT, "Preventive Diplomacy and Pro-Activity in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 20, n° 2, août 1998, p. 179. H. Djalal propose trois critères cumulatifs d'habitabilité: la présence d'eau douce, la capacité à générer de l'alimentation et la présence de matériaux pour la construction d'abris. Voir aussi: J. I. CHARNEY, "Rocks that Cannot Sustain Human Habitation", *op. cit.* Charney affirme que l'utilisation du terme « ou » indique clairement qu'une seule des deux conditions – l'habitation humaine et la vie économique propre – suffit pour générer une ZEE. En outre, il considère que l'habitation ne doit pas être nécessairement permanente.

21 Cela est notamment le cas de la France et du Japon.

Ce phénomène est somme toute logique et prévisible. Les États possédant ce type de territoires ont tout intérêt à les voir générer de pleines zones maritimes, alors que les États n'ayant pas intérêt à voir des formations insulaires générer une ZEE et un plateau continental sont généralement ceux qui n'en possèdent pas. Ces derniers ne sont donc pas en mesure de contribuer de façon aussi substantielle au développement de la pratique, notamment lorsqu'il s'agit de territoires insulaires isolés dont les éventuels droits ne se chevauchent pas avec les leurs²².

Ainsi, tout en assurant le droit de générer toutes les zones maritimes aux territoires qui sont incontestablement des îles au sens de son § 1, l'article 121 laisse, par son § 3, l'espace nécessaire aux dynamiques des relations internationales de se manifester sans compromettre l'ensemble du cadre juridique de la CNUDM. Ce n'est donc pas un hasard si, au cours des quarante ans qui nous séparent de l'adoption de la CNUDM, cet « espace de liberté » est devenu un des terrains juridiques de la cristallisation d'une concurrence géopolitique aiguë, dont la mer de Chine méridionale offre un exemple notoire.

b. De l'interprétation de l'article 121.3 en mer de Chine méridionale

Outre la question de leur appartenance²³, les principaux territoires insulaires de la mer de Chine méridionale – à savoir les archipels des Paracels et des Spratley – ont longtemps été soumis au débat de l'interprétation de l'article 121.3, du fait de leurs caractéristiques géomorphologiques et de la nature du débat doctrinal. La position des autres États côtiers de la mer de Chine méridionale qui revendiquent partiellement ou entièrement ces territoires, notamment le Vietnam et les Philippines²⁴, est tout à fait caractéristique. Ils ont, comme la Chine²⁵, longtemps considéré que ces territoires relevaient du § 2 et qu'ils généraient donc de pleines zones maritimes, avant de revoir leurs revendications à la baisse²⁶. La sentence du tribunal arbitral de 2016 (cf. *infra*) confortera d'ailleurs cette stratégie de « repli », puisqu'elle stipulera que l'ensemble des territoires des Spratley relève du § 3.

22 Sur la question de la possibilité pour des États tiers non directement lésés de remettre en cause, au nom de la protection de la Zone et du patrimoine commun de l'humanité, des revendications potentiellement excessives d'autres États autour de territoires insulaires isolés, voir, par exemple : R. WOLFRUM, « The Role of the International Dispute Settlement Institutions in the Delimitation of the Outer Continental Shelf », in R. LAGONI, D. VIGNES (eds.), *Maritime Delimitations*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 27-40 ; E. FRANCKX, « The International Seabed Authority and the Common Heritage of Mankind: The Need for States to Establish Outer Limits of their Continental Shelf », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 25, 2010, p. 543-567.

23 Pour une carte interactive indiquant le statut de chaque territoire de la mer de Chine méridionale (occupant, type de territoire), voir : [<https://amti.csis.org/scs-features-map>] (consulté le 13 février 2023).

24 Les revendications de Taïwan, elles, ne sont pas claires : il n'est pas certain qu'elles soient identiques à celles de la Chine. Ce manque de clarté peut être attribué à la position délicate de Taïwan qui est dépendant des États-Unis dans son rapport à la Chine. Le gouvernement américain verrait probablement d'un mauvais œil de telles revendications de la part de son protégé.

25 Nations Unies, Note Verbale de la République Populaire de Chine adressée au Secrétaire Général des Nations Unies, No. CML/8/2011, 14 avril 2011, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2011_re_phl_e.pdf] (consulté le 13 février 2023).

26 Les Philippines ont même demandé au Tribunal arbitral de considérer que le terme « ou » dans l'article 121.3 exige le cumul des deux conditions (se prêter à l'habitation humaine et avoir une vie économique propre) et non l'une ou l'autre, ce qui diminuait les chances de voir s'appliquer aux territoires des Spratley l'article 121.2. CPA, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (Philippines c. Chine), sentence du 12 juillet 2016, § 493.

Plus précisément, les Spratley sont composées d'un nombre indéterminé (entre 150 et 500) de divers types de territoires difficiles à catégoriser (îles, récifs, hauts-fonds découvrants, bancs de sable)²⁷, couvrant au total moins de 5 km². Aucun de ces territoires n'est habité par une population locale permanente ; ils sont peuplés uniquement par des agents des États les revendiquant. Le plus important est Itu Aba (ou Taiping), qui mesure 0,43 km² et qui est occupé par Taïwan qui y maintient des agents militaires et administratifs. C'est le seul territoire à avoir de l'eau douce, élément généralement accepté par la doctrine comme critère d'habitabilité. Selon une certaine doctrine *précédant* la sentence arbitrale de 2016, une lecture raisonnée de l'article 121.3 aurait permis à certains territoires des Spratley de générer une ZEE et un plateau continental en raison de la combinaison entre taille, végétation et eau douce²⁸ et ce, malgré l'absence de population locale permanente.

L'archipel des Paracels, lui, a une superficie terrestre de moins de 8 km² et n'est habité que par des agents publics, essentiellement chinois, résidant principalement sur l'île la plus importante de l'archipel, Woody. Comme pour les Spratley, les territoires les plus importants des Paracels pourraient, selon une partie de la doctrine, générer une ZEE et un plateau continental.

Or, en 2016, la sentence arbitrale vient bousculer à la fois la fonctionnalité première de l'article 121.3 – qui constitue une échappatoire en cas d'interprétations concurrentes – mais aussi la doctrine et la pratique étatique. En effet, la CPA s'est livrée à l'exercice que la justice internationale avait jusque-là esquivé : une interprétation particulièrement détaillée du § 3²⁹, dont elle a adopté une vision très restrictive et sans référence à la pratique. Ainsi, selon la CPA, aucun des territoires des Spratley n'est capable de générer une ZEE ou un plateau continental. Combinée à l'invalidation des « droits historiques » invoqués par la Chine, cette approche a pour effet concret d'exclure toute ZEE chinoise autour des territoires des Spratley, dont certains se retrouvent donc dans la ZEE philippine telle que mesurée à partir des lignes de base archipélagiques des Philippines.

Il convient cependant de rappeler la portée limitée de cette sentence. Elle ne concerne que les Spratley et non les Paracels, et s'applique uniquement aux parties. En sus, elle n'a pas la même valeur qu'une décision de la CIJ du point de vue de sa contribution au développement du droit, et le temps montrera si d'autres instances judiciaires internationales la reprendront. Enfin, sa réception par les États risque d'être difficile : cela suppose que ceux qui possèdent des territoires comparables aux Spratley s'abstiennent volontairement de faire valoir des droits autour de ces territoires. Peut-on imaginer la France renoncer unilatéralement à la ZEE et au plateau continental établis autour de ceux de ses territoires ultramarins susceptibles de partager les caractéristiques visées par

27 C. SCHOFIELD, "What's at stake in the South China Sea? Geographical and geopolitical considerations", in R. BECKMAN *et al.* (dir.), *Beyond Territorial Disputes in the South China Sea. Legal Frameworks for the Joint Development of Hydrocarbon Resources*, NUS Centre for International Law series, 2013, p. 11-46, p. 20-22.

28 Par exemple : R. BECKMAN, C. SCHOFIELD, "Defining EEZ claims from islands: A potential South China Sea change", *Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 29, n° 2, 2014, p. 210 ; D. J. DZUREK, "The Spratly Islands: Who's On First?", *International Boundaries Research Unit*, Durham, 1996 ; D. HANCOX, V. PRESCOTT, "Secret Hydrographic Surveys in the Spratly Islands", *The Maritime Institute of Malaysia*, 1997, cité dans C. SCHOFIELD, "What's at stake in the South China Sea? Geographical and geopolitical considerations", *op. cit.*, p. 23.

29 CPA, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (Philippines c. Chine), sentence du 12 juillet 2016, § 475-647.

la sentence arbitrale comme justifiant qu'un territoire relève du § 3? L'exemple de la renonciation volontaire du Vietnam et des Philippines montre que cela est théoriquement possible, mais c'est le contexte particulier de la mer de Chine méridionale qui est à l'origine de ce revirement. En cela, il est difficilement répliquable dans d'autres cas de figure.

Il n'en demeure pas moins que la logique de cette sentence a pu aussi susciter de vives critiques du fait de sa vision très restrictive du § 3³⁰. En outre, elle en entame l'ambiguïté constructive, dans ce qui s'apparente à un effort de mettre un coup d'arrêt aux ambitions chinoises en mer de Chine méridionale. Le cheminement juridique et intellectuel (une interprétation audacieuse du § 3) se retrouve-t-il ainsi subordonné à l'objectif (circonscrire les ambitions chinoises)? Ce même questionnement surgit dans deux autres affaires : celle du Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM) relative à l'immobilisation de trois navires militaires ukrainiens³¹ et celle de la CPA relative à l'aire marine protégée des Chagos³².

2. La question des droits des navires de guerre dans la ZEE des États tiers

Si la liberté de navigation des navires de guerre dans la ZEE d'un État tiers est théoriquement garantie, l'enjeu porte sur la définition de la liberté de navigation, une notion largement utilisée, mais qui n'a pas d'acceptation arrêtée et consensuelle. En effet, plusieurs États occidentaux, et notamment

30 Par exemple, G. GUILLAUME, "Rocks in the Law of the Sea: Some comments on the South China Sea Arbitration Award", *EJIL*, 25 février 2021, accessible sur [<https://www.ejiltalk.org/ricks-in-the-law-of-the-sea-some-comments-on-the-south-china-sea-arbitration-award>] (consulté le 13 février 2023).

31 En effet, la qualification des incidents dans le détroit de Kertch comme actes « d'exécution forcée » (*law enforcement activity*) et non comme « activités militaires » – ces dernières étant exclues à la fois par l'Ukraine et la Russie de la juridiction obligatoire en vertu de l'article 298.1(b) – est celle qui a permis au TIDM de se considérer comme compétent et, par la suite, de mettre un coup d'arrêt aux agissements russes. Outre l'opinion dissidente du juge Kolodkin (Fédération de Russie), l'opinion individuelle du juge Gao (Chine) est révélatrice de cette problématique de l'interprétation stricte de dispositions dont la souplesse est en réalité constitutive des équilibres de la CNUDM. Ce dernier déclare que « Les États qui ont fait des déclarations en vertu de l'article 298, paragraphe 1 b), seraient frustrés et déçus d'apprendre qu'en vertu de la jurisprudence, leurs déclarations à propos de l'exception relative aux activités militaires, faites conformément à la Convention, ne peuvent guère servir leur intention et leur but originels, étant donné que la jurisprudence a adopté une interprétation stricte pour l'application de cette disposition. Une telle interprétation pourrait également jeter le doute dans l'esprit de ces États quant à l'impartialité et à l'efficacité du système obligatoire de règlement des différends. Les récents développements judiciaires à cet égard peuvent donc susciter la crainte générale que les organes de règlement des différends de la CNUDM puissent s'immiscer dans des activités militaires exclues de leur sphère de compétence ». TIDM: Affaire relative à l'immobilisation de trois navires militaires ukrainiens (Ukraine c. Fédération de Russie), mesures conservatoires, 25 mai 2019, affaire n° 26, Opinion individuelle de Mr, Gao, juge, §36-37. Cette affaire a également suscité des craintes aux États-Unis quant au fait qu'il puisse s'agir d'un précédent pouvant doter une instance judiciaire internationale du droit de réguler certaines activités américaines impliquant le facteur militaire (notamment des opérations de liberté de navigation (FONOPS), essentielles dans la stratégie navale américaine) mais qui ne se verraient pas qualifiées d'activités militaires. Voir, par exemple : J. KRASKA, "Did ITLOS Just Kill the Military Activities Exemption in Article 298?", *EJIL*, 27 mai 2019, accessible sur [<https://www.ejiltalk.org/did-itlos-just-kill-the-military-activities-exemption-in-article-298>] (consulté le 13 février 2023).

32 CPA, Arbitrage relatif à l'aire marine protégée des Chagos (Maurice c. Royaume-Uni), sentence du 18 mars 2015. Auditionné par la Commission des Relations Internationales et de la Défense de la Chambre des Lords (Royaume-Uni), le professeur J. Harrison estime que la conclusion de la CPA de considérer que le Royaume-Uni avait failli à ses obligations découlant de la CNUDM en ne consultant pas Maurice avant de déclarer une aire marine protégée autour des Chagos, soulève de nombreuses questions autour de l'étendue de la juridiction des instances judiciaires internationales. En effet, selon J. HARRISON, l'interprétation de plus en plus large de leur compétence pourrait conduire à une réticence des États à recourir à la justice. Voir : UNCLOS: the law of the sea in the 21st century, House of Lords International Relations and Defence Committee, HL Paper 159, 2nd Report of Session 2021–22, p.17-18, accessible sur [<https://publications.parliament.uk/pa/ld5802/ldselect/ldintrel/159/159.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

les États-Unis, incluent dans la liberté de navigation des navires de guerre toute une palette d'activités, comme les exercices militaires, les opérations de renseignement, les recherches scientifiques à but militaire (*military survey*), ou encore les levés hydrographiques. À l'opposé, de nombreux pays non occidentaux, la Chine en tête, considèrent que toutes ces activités ne font pas partie de la liberté de navigation, qui doit être limitée à son caractère fonctionnel. La CNUDM est silencieuse sur ces questions : elle ne définit pas la recherche scientifique marine, même si elle y consacre toute sa partie XIII, et n'aborde pas la question du renseignement militaire. Ainsi, cette « zone grise » est celle qui permet à une rivalité fondamentalement stratégique de se manifester juridiquement sous la forme d'interprétations concurrentes des imprécisions ou lacunes de la CNUDM.

a. *La recherche scientifique marine à but militaire*

Dans le contexte d'une série d'incidents entre leurs forces respectives en mer de Chine méridionale (et orientale) tout au long des années 2000³³, Chine et États-Unis ont élaboré des positions très divergentes sur la question de la liberté des navires de guerre à mener des recherches scientifiques à intérêt militaire dans la ZEE d'un État tiers³⁴. En substance, la Chine considère que les recherches scientifiques marines dans leur ensemble sont soumises au consentement préalable de l'État côtier, la CNUDM n'opérant pas de différence entre recherche scientifique effectuée dans un but militaire et recherche scientifique effectuée dans un but économique. Selon la conception chinoise, l'élément pertinent est donc la *nature* de la donnée scientifique. Les États-Unis, eux, considèrent qu'il faut établir une différenciation fonctionnelle entre données collectées dans un but économique et données collectées dans un but militaire, les secondes n'étant pas soumises au consentement de l'État côtier, car relevant de l'article 58 qui transpose les libertés de la haute mer à la ZEE. Leur collecte ferait donc partie des « autres fins internationalement licites », se soustrayant ainsi à la juridiction de l'État côtier. Selon la lecture américaine, l'élément pertinent est donc *l'utilisation* de la donnée scientifique, et non la donnée en soi. Cela pose évidemment la question de la capacité de l'État côtier à contrôler l'utilisation faite *a posteriori* de cette donnée par l'État qui l'a collectée³⁵.

33 Pour une vue d'ensemble de ces incidents, voir : Congrès américain : "U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress", Congressional Research Service Report R42784, 8 février 2023, p. 58-63, accessible sur [<https://sgp.fas.org/crs/row/R42784.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

34 Voir, par exemple : R. P. PEDROZO, "Preserving Navigational Rights and Freedoms: The Right to Conduct Military Activities in China's Exclusive Economic Zone", *Chinese Journal of International Law*, Vol. 1, n° 9, 2010 ; H. ZHANG, "Is It Safeguarding Freedom of Navigation or Maritime Hegemony of the United States? Comment on Raul (Pete) Pedrozo's on Military Activities in the EEZ", *Chinese Journal of International Law*, Vol. 1, n° 9, 2010, p. 31-47 ; Y. ZHIRONG, "Jurisprudential Analysis of the U.S. Navy's Military Surveys in the Exclusive Economic Zones of Coastal Countries", in P. DUTTON (dir.), *Military Activities in the EEZ. A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, Naval War College, China Maritime Studies Institute, n° 7, 2010 ; J. KRASKA, "Intelligence Collection and the International Law of the Sea", *International Law Studies*, Vol. 99, N°602, 2022 ; A. MARGHELIS, « La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer une perspective politico-stratégique », *op. cit.*, p. 102-107 ; K. K. AGNIHOTRI, S. K. AGARWAL, "Legal Aspects of Marine Scientific Research in Exclusive Economic Zones: Implications of the Impeccable Incident", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 5, No 2, Winter 2009, p. 135-150, [<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09733150903441887>] (consulté le 13 février 2023).

35 Ce blocage est la raison pour laquelle le groupe consultatif d'experts sur le droit de la mer de la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, lorsqu'il est confronté à cette problématique, veille à la contourner pour éviter d'avoir à trancher. Voir : E. FRANCKX, "American and Chinese Views on Navigational Rights of Warships", *Chinese Journal of International Law*, Vol. 1, n° 10, 2011, p. 198.

Cela montre bien que l'essence du blocage est davantage stratégique que juridique. Pour les États-Unis, il en va de leur capacité à continuer d'opérer librement en mer de Chine méridionale pour surveiller et circonscrire la puissance chinoise. Pour la Chine, il en va de son aptitude à rendre le moins hospitalière possible pour l'US Navy ce qu'elle considère comme sa cour maritime intérieure. À cet égard, il faut noter que le problème de la recherche scientifique marine à but militaire pratiquée par les États-Unis dans la ZEE d'États tiers sans leur consentement ne heurte pas seulement la Chine, bien que la rivalité entre les deux grandes puissances confère à la dimension sino-américaine de cette problématique une plus grande importance. Par exemple, des activités américaines similaires qui se seraient déroulées dans le Golfe du Bengale en 2002-2003 ont déplu aux autorités militaires indiennes, même si la conduite de ces activités a été officiellement niée par le gouvernement indien³⁶, peut-être pour éviter une escalade.

b. Le renseignement militaire

En 2001, un incident impliquant un avion de reconnaissance et de renseignement américain opérant au-dessus de ce que la Chine considère comme sa ZEE, suivi, en 2009, d'un incident comparable impliquant le navire de surveillance américain *Impeccable*³⁷, mit en exergue la problématique des missions de renseignement en mer de Chine méridionale. Ces incidents amorcèrent, ce faisant, le déploiement d'une vision totalement opposée entre Chinois et Américains quant au droit de pratiquer le renseignement militaire dans la ZEE³⁸.

Pour la Chine, c'est le devoir des États de tenir dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier stipulé dans l'article 58.3 qui aurait été violé par les Américains dans l'incident de 2001. En effet, l'espionnage constituerait une menace à la sécurité chinoise, puisqu'il ne fait pas partie du simple « survol » expressément autorisé par l'article 58.1. En cela, l'activité américaine contrevenait donc à l'article 88, qui affecte la haute mer à une utilisation *pacifique*. De leur côté, les Américains considéraient qu'il s'agissait là d'une activité relevant des « autres fins internationalement licites » autorisées sans équivoque en haute mer³⁹.

De la part des États-Unis, nous sommes donc bien loin de l'époque de la Troisième conférence, lors de laquelle des officiers et officiels américains suggéraient à leur gouvernement la limitation du déploiement de navires de guerre afin de ne pas irriter des États économiquement et diplomatiquement importants ; certains allèrent même jusqu'à préconiser la suspension complète des survols routiniers des ZEE⁴⁰. De la part de la Chine, nous sommes, à premier abord, dans une logique de « deux poids, deux mesures ». En effet, à partir du milieu des années 2010, la marine chinoise pratique de plus

36 K. K. AGNIHOTRI, S. K. AGARWAL, "Legal Aspects of Marine Scientific Research in Exclusive Economic Zones: Implications of the Impeccable Incident", *op. cit.*, p. 145.

37 À ce sujet, voir, par exemple: *ibid.*, p. 135-150.

38 J. KRASKA, *Intelligence Collection and the International Law of the Sea*, *op. cit.* ; A. MARGHELIS, « La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer une perspective politico stratégique », *op. cit.*, p. 107-110.

39 E. DONNELLY, "The United States-China EP-3 Incident: Legality and Realpolitik", *Journal of Conflict & Security Law* (Spring 2004), Vol. 9, n° 1, p. 30.

40 K. BOOTH, *Law, force and diplomacy at sea*, George Allen & Unwin, London, 1985, p. 46.

en plus fréquemment dans la ZEE d'États tiers ce qu'elle refuse que l'on pratique dans la sienne, à savoir des activités de renseignement militaire et des recherches scientifiques à but militaire⁴¹. En revanche, il n'est pas sûr que cela relève de l'incohérence dans la conception chinoise, car ce qui est applicable dans la ZEE d'autrui n'engage pas forcément la Chine en ce qui concerne sa propre ZEE⁴².

Quarante ans après son adoption, certaines « zones grises » de la Convention nourrissent donc l'instabilité au lieu de favoriser la durabilité du droit. Cet exemple montre bien à quel point des éléments non juridiques conditionnent l'interprétation et l'application d'un texte juridique, et pose la question de la réponse à apporter à ce phénomène. Tenter d'y « remédier » juridiquement n'engendre-t-il pas le risque de nuire aux équilibres, et donc à la durabilité de la Convention ? Il y a ici un vrai sujet de réflexion sur l'avenir de la CNUDM.

II. La Méditerranée orientale

La Méditerranée orientale est longtemps restée une zone tampon entre les régions à haute conflictualité qui la bordent. Mais, depuis quelques années, cela a changé : désormais, c'est l'espace maritime lui-même qui devient le réceptacle de ces tensions et griefs. Du point de vue du droit, c'est autour des questions de délimitation que se cristallisent les oppositions, avec pour effet que les facteurs politiques et géopolitiques tentent de s'imposer à un processus censé être prioritairement juridico-technique.

A. État des lieux

1. *État des lieux géopolitique: les conditions d'une « tempête parfaite » ?*

a. *Des dynamiques régionales*

La Méditerranée orientale cumule les spécificités qui en font un espace particulièrement complexe géopolitiquement, et donc du point de vue des délimitations maritimes.

41 Notamment dans la ZEE américaine et australienne, mais aussi dans des zones revendiquées par le Vietnam, les Philippines et la Malaisie. Voir, par exemple : Département de la défense américain : "Military and Security Developments Involving the People's Republic of China", Annual Report to Congress, 2022, p. 18, accessible sur [<https://media.defense.gov/2022/Nov/29/2003122279/-1/-1/1/2022-MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF>] (consulté le 13 février 2023).

42 Dans un cas similaire sur le principe, en 2019 des navires de guerre chinois ont opéré un passage par les eaux archipélagiques des Philippines sans notification préalable, ce qui a provoqué la colère de Manille, quand bien même la législation philippine n'exige pas de notification. Devant les accusations de « deux poids, deux mesures » – elle-même exige une permission préalable pour le passage des navires de guerre par ses eaux territoriales – la Chine a rétorqué qu'elle ne fait qu'appliquer la législation des Philippines qui n'exige pas une telle notification. Autrement dit, le fait que les Philippines n'exigent pas de notification n'implique pas pour la Chine de ne pas en exiger pour ses propres eaux ; il n'y a donc pas de doubles standards selon la Chine. Voir : Ambassade de Chine aux Philippines : "Chinese Vessels through Sibutu Passage Well-Grounded in Law", 27 août 2019, accessible sur [http://ph.china-embassy.gov.cn/eng/sgdt/201908/t20190827_1182412.htm] (consulté le 13 février 2023).

Il s'agit tout d'abord d'un *espace restreint* : l'île de Crète est aussi proche du Pirée que de Tobrouk ; l'explosion du port de Beirut le 4 août 2020 et le séisme du 6 février 2023 en Turquie ont été ressentis à Chypre. Puis, il s'agit d'un espace avec de *nombreux États côtiers* : Chypre, l'Égypte, la Grèce, Israël, le Liban, la Syrie, la Turquie. Appartenant plutôt à la Méditerranée centrale, la Libye a été, *de fait*, arrimée à l'équation juridique – donc géopolitique – de la Méditerranée orientale par l'accord de délimitation turco-libyen de 2019 : un succès turc indéniable. Ensuite, il s'agit d'un *espace hétérogène*. À la croisée de trois continents, il abrite de nombreux peuples, tous voisins, mais très différents : Arabes, Hellènes, Israélites, Turcs, pour ne citer que les principaux. Tant cette diversité fait la richesse culturelle et historique de la région, tant elle peut faciliter la rivalité ou la mésentente. Il s'agit donc aussi d'une région de *haute conflictualité* : elle concentre des différends devenus quasi inextricables. Au-delà de la rivalité helléno-turque, les conflits chypriote, syrien, libyen, israélo-palestinien et israélo-libanais, figurent parmi les plus compliqués et persistants du monde, et minent la Méditerranée orientale. Ainsi, plus que l'exception, la tendance à l'instabilité constitue plutôt la règle.

b. *Des dynamiques mondiales*

À ces éléments « locaux » viennent s'agréger des dynamiques extrarégionales puissantes et souvent antagonistes. Elles confèrent à la Méditerranée orientale une nouvelle centralité internationale, car celle-ci est un véritable *nœud*. Un *nœud commercial*, puisqu'elle se trouve sur une des routes maritimes les plus fréquentées du monde, qui relie l'atelier asiatique au marché européen. Un *nœud énergétique*, en termes de transit, de réserves et d'infrastructures. Un *nœud géostratégique*, puisque c'est l'espace où l'Occident endigue la « poussée » russe et iranienne, un élément qui n'est pas nouveau, mais qui reprend une importance considérable dans le contexte du conflit ukrainien. Enfin, un *nœud numérique* : un nombre très important de câbles sous-marins connectant l'Europe à l'Asie passent, *via* l'Égypte, au sud de la Crète et nombre d'entre eux aboutissent en France. À l'heure de la numérisation massive des échanges humains et financiers, le contrôle, la protection, l'attraction (ou la subtilisation) et la valorisation des flux numériques (dont 90 % passent par ces câbles) figurent parmi les grands défis du *xxi^e* siècle. À la lumière des concurrences régionales et de la taille des enjeux, la marge interprétative issue de l'imprécision de l'article 79 de la CNUDM sur les droits de l'État côtier en rapport avec la pose et l'entretien de câbles sur son plateau continental par des acteurs tiers, est susceptible de participer de l'instabilité régionale. En effet, cette centralité de la Méditerranée orientale vient renforcer la concurrence entre États de la région pour la captation d'un maximum de bénéfices liés à la convergence de ces dynamiques extrarégionales.

Or, les concurrences et la conflictualité générées par ces dynamiques régionales se transposent très clairement sur le champ juridique des délimitations maritimes⁴³.

43 À ce sujet, voir, par exemple : N. Ros, « Le droit international de la mer à l'épreuve en Méditerranée orientale », *ADMO*, Tome XXXIX, 2021, p. 17-53.

2. État des lieux des délimitations

a. La ligne médiane, une tendance dominante en Méditerranée orientale

La CNUDM ne fournit pas de « guide des délimitations ». Elle se « limite » à fixer le cadre dans lequel celles-ci doivent se dérouler. D'abord, un cadre politico-diplomatique : des négociations en vue de l'atteinte d'un résultat équitable et, en cas d'échec, un recours à un des mécanismes de règlement des différends préconisés dans la partie XV. Ensuite, un cadre géographico-juridique : une délimitation a lieu entre États adjacents ou se faisant face et est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'art. 38 du Statut de la CIJ. En outre, des éléments conditionnent *de fait* une délimitation. Par exemple, l'article 3 donne à chaque État côtier le droit unilatéral d'étendre ses eaux territoriales jusqu'à 12 milles ; l'article 121.2 permet aux îles de générer l'ensemble des zones maritimes sous juridiction nationale ; les articles 57 et 76, eux, fixent comme limite d'extension de la ZEE et du plateau continental les 200 milles.

Cette absence de « guide des délimitations » dans la Convention confère à la jurisprudence et à la pratique une place prépondérante dans l'élaboration du droit de la délimitation. Or, la jurisprudence a progressivement retenu la ligne médiane/équidistante comme point de départ de la délimitation pour arriver à une solution équitable⁴⁴.

Cette tendance est confirmée par la pratique étatique en Méditerranée orientale : les accords Chypre-Égypte⁴⁵, Chypre-Liban⁴⁶ et Chypre-Israël⁴⁷ adoptent la ligne médiane. Il faut ici noter que la Turquie ne reconnaît aucun des accords impliquant la République de Chypre. D'abord, parce que l'accord avec l'Égypte empiète sur ce que la Turquie considère comme étant son plateau continental et sa ZEE⁴⁸. Puis, du fait qu'elle considère que tant que le problème chypriote n'est pas résolu, la République de Chypre – qu'elle ne reconnaît pas – n'est pas en droit d'engager l'ensemble de l'île sur le plan international.

44 Notamment à partir de l'affaire *Jan Mayen* : CIJ, Affaire de la délimitation maritime dans la zone située entre le Groenland et Jan mayen (Danemark c. Norvège), arrêt du 14 juin 1993, *Rec. CIJ*, 1993, p. 674, § 64. L'affaire de la délimitation en mer Noire (CIJ, Délimitation en mer Noire (Roumanie c. Ukraine), arrêt du 3 février 2009, *Rec. CIJ*, 2009, p. 61) a systématisé le recours à la ligne médiane en définissant une méthode de délimitation en trois phases (tracé d'une ligne médiane/équidistante ; évaluation de circonstances pertinentes exigeant un ajustement ou une correction de cette ligne ; vérification que la ligne issue des deux phases précédentes produit une solution équitable, eu égard à la longueur des côtes (« test de proportionnalité »). Depuis, cette méthode est généralement celle retenue par les instances judiciaires, en dépit de certaines formulations permettant, le cas échéant, de pouvoir s'en éloigner. Voir également : N. Ros, « Les méthodes juridictionnelles de délimitation maritime », dans *L'évolution et l'état actuel du droit international de la mer*, Mélanges de droit de la mer offerts à Daniel Vignes, Bruxelles Bruylant 2009, p. 797-827.

45 Nations Unies : « Agreement between the Republic of Cyprus and the Arab Republic of Egypt on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone », 17 février 2003, accessible sur [<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

46 Il n'a cependant pas encore été ratifié par le parlement libanais suite, entre autre, aux protestations turques.

47 Nations Unies : « Agreement between the government of the State of Israel and the government of the Republic of Cyprus on the delimitation of the exclusive economic zone », 17 décembre 2010, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/cyp_isr_eez_2010.pdf] (consulté le 13 février 2023).

48 Nations Unies : *Bulletin du droit de la mer*, No 54, 2005, p. 130, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinfr/bull54fr.pdf] (consulté le 13 février 2023).

Dans les délimitations Grèce-Italie⁴⁹ et Grèce-Égypte⁵⁰ de 2020, c'est également la ligne médiane, calculée à partir des îles grecques et réajustée à la marge, qui a été retenue. Cela signifie l'application de la position fondamentale de la Grèce, à savoir que le point de départ de la délimitation doit se faire sur la base de la ligne médiane calculée à partir de tous ses territoires, y compris insulaires. Mais cela indique aussi une certaine flexibilité de la Grèce, qui accepte un ajustement de la ligne médiane, conformément à une partie du droit jurisprudentiel.

En dernier lieu, le récent accord Liban-Israël, constitue une curiosité à plusieurs égards⁵¹. D'abord, parce que les parties signataires ne se reconnaissent pas mutuellement et sont en situation de conflit. Puis, en conséquence, parce qu'il a été conclu *via* un intermédiaire (les États-Unis), avec une forte implication des compagnies d'exploitation d'hydrocarbures dans le processus. Enfin, parce qu'il s'agit du premier accord de délimitation en Méditerranée orientale entre États dont les côtes sont *adjacentes*. À cet égard, la ligne retenue est également tracée sur la base de l'équidistance. Le corollaire de l'originalité de cet accord étant sa fragilité, le temps montrera s'il va survivre à la recrudescence des tensions entre Israël et son voisinage.

b. *Le cas de la Turquie*

Les deux accords de délimitation qu'a signés la Turquie dans la région sont, eux, contestables et contestés du point de vue juridique et politique.

- *L'accord avec la « République turque de Chypre du Nord » (« RTCN »)*

Signé en 2011⁵², il définit une ligne en faveur de la Turquie, au motif que Chypre est une île. Mais c'est surtout un accord objectivement illicite, puisqu'il a été passé avec une entité qui n'existe pas au sens du droit international. Issue de l'utilisation de la force (suite à l'invasion turque de l'île en 1974), le Conseil de Sécurité de l'ONU (CSONU) a, à plusieurs reprises, appelé les États à ne pas reconnaître la « RTCN »⁵³, reconnue actuellement par la seule Turquie. De fait, cet accord ne peut être considéré comme un accord au sens du droit international et n'a donc pas été publié dans le recueil des traités des Nations Unies.

49 Nations Unies : "Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the delimitation of their respective maritime zones", 9 juin 2020, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GreeceItalyTreaty.pdf] (consulté le 13 février 2023); A. MARGHELIS, "The maritime delimitation agreement between Greece and Italy of 9 June 2020: An analysis in the light of International Law, national interest and regional politics", *Marine Policy*, 126 (2021), 104403, [https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104403] (consulté le 13 février 2023).

50 Nations Unies : "Agreement between the Government of the Hellenic Republic and the Government of the Arab Republic of Egypt on the delimitation of the exclusive economic zone between the two countries", 6 août 2020, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GRCEGY.pdf] (consulté le 13 février 2023); A. MARGHELIS, « Les délimitations maritimes Turquie-Gouvernement d'entente nationale libyen et Grèce-Égypte dans leur contexte régional », *ADMO*, tome XXXIX, juin 2021, p. 67-100.

51 Pour une première analyse de cet accord, voir : C. YIALLOURIDES, N. A. IOANNIDES, R. A. PARTAIN, "Some Observations on the Agreement between Lebanon and Israel on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone", *EJIL*, 26 octobre 2022, accessible sur [https://www.ejiltalk.org/some-observations-on-the-agreement-between-lebanon-and-israel-on-the-delimitation-of-the-exclusive-economic-zone] (consulté le 13 février 2023).

52 Nations Unies : « Lettre datée du 25 avril 2014, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Turquie auprès de l'Organisation des Nations Unies » A/68/857, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm] (consulté le 13 février 2023).

53 Par ses résolutions S/RES/541 (1983), 18 novembre 1983, et S/RES/550 (1984), 11 mai 1984.

- *L'accord avec le Gouvernement d'entente nationale libyen (GENL)*

Signé en novembre 2019⁵⁴, cet accord est controversé à plusieurs points de vue. Du point de vue politique, il a été signé en violation flagrante de l'Accord politique libyen⁵⁵ de 2015⁵⁶ et se trouve encore davantage compromis par la feuille de route du forum pour le dialogue politique inter-libyen de 2020⁵⁷ qui stipule que l'exécutif libyen ne doit considérer aucun nouvel *ou ancien accord* lui imposant des obligations sur le long terme⁵⁸. La validité de cette clause a été réaffirmée par la résolution S/RES/2656 (2022) du CSONU.

Du point de vue du droit de la mer, cet accord est tout aussi problématique, puisqu'il ignore les droits des îles grecques de Kastellórizo, Rhodes, Karpathos, Kasos et la Crète, qui sont toutes des îles au sens de l'article 121.1 et auxquelles n'est laissée qu'une zone de 6 milles d'eaux territoriales⁵⁹. Au vu de ces éléments, plusieurs pays, y compris ceux de l'Union européenne (UE), ont dénoncé cet accord comme étant provocateur, illégal, nul et non avvenu⁶⁰.

En outre, l'Égypte, par le décret présidentiel No 595/2022 du 13 décembre 2022, a exprimé des revendications maritimes à l'égard de la Libye, avec laquelle elle n'a pas encore délimité ses zones maritimes. Elle a tracé une ligne perpendiculaire au départ de la frontière égypto-libyenne, frontière qui est cependant orientée vers l'est lorsqu'elle aboutit à la mer. Cet acte n'est évidemment pas anodin : cette ligne « éperonne » la zone issue de l'accord turco-libyen réaffirmant, ce faisant, la jonction juridictionnelle entre Grèce et Égypte tout en forçant la Libye (et donc la Turquie) à réagir.

54 Nations Unies: "Memorandum of Understanding between the government of the Republic of Turkey and the government of National Accord-State of Libya on delimitation of the maritime jurisdiction areas in the Mediterranean", 27 novembre 2019, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/Turkey_11122019_%28HC%29_MoU_Libya-Delimitation-areas-Mediterranean.pdf] (consulté le 13 février 2023); A. MARGHÉLIS, « Les délimitations maritimes Turquie-Gouvernement d'entente nationale libyen et Grèce-Égypte dans leur contexte régional », *op. cit.* ; A. MARGHÉLIS, « De l'imbrication du Droit de la Mer et de la politique étrangère en Méditerranée orientale », in A. CALIGIURI, G. CATALDI, N. ROS (ed.), *L'évolution du droit de la mer: à l'occasion du 20^e anniversaire de L'AssIDMer / The Evolution of the Law of the Sea: Celebrating AssIDMer's 20th Anniversary, Cahiers de l'Association internationale du Droit de la Mer*, 10, Napoli Editoriale Scientifica, 2023, p. 75-89.

55 Nations Unies: "Libyan Political Agreement", UN Peacemaker, 17 décembre 2015, accessible sur [https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/LY_151207_PoliticalAgreement.pdf] (consulté le 13 février 2023).

56 Voir: A. MARGHÉLIS, « Les délimitations maritimes Turquie-Gouvernement d'entente nationale libyen et Grèce-Égypte dans leur contexte régional », *op. cit.*, p. 79-81.

57 "Roadmap For the Preparatory Phase of a Comprehensive Solution", accessible sur [https://unsmil.unmissions.org/sites/default/files/lpdf_-_roadmap_final_eng.pdf] (consulté le 13 février 2023).

58 Art. 6 § 10: "During the Preparatory Phase, the executive authority shall not consider any new or previous agreements or decisions that harm the stability of foreign relations of the Libyan State or impose long-term obligations on it".

59 A. MARGHÉLIS, « Les délimitations maritimes Turquie-Gouvernement d'entente nationale libyen et Grèce-Égypte dans leur contexte régional », *op. cit.*, p. 81.

60 Voir, par exemple: Conseil Européen: "European Council meeting (12 December 2019) – Conclusions", accessible sur [https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf] (consulté le 13 février 2023); Ministère grec des affaires étrangères: "Joint Declaration adopted by the Ministers of Foreign Affairs of Cyprus, Egypt, France, Greece and the United Arab Emirates (11.05.2020)", accessible sur [https://www.mfa.gr/en/current-affairs/statements-speeches/joint-declaration-adopted-by-the-ministers-of-foreign-affairs-of-cyprus-egypt-france-greece-and-the-united-arab-emirates-11052020.html] (consulté le 13 février 2023); Ahram: "Egypt, Saudi Arabia, Greece, Cyprus, Bahrain urge UN not to register Turkish maritime boundaries deal with GNA", 13 juillet 2020, accessible sur [http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/374391/Egypt/Politics-/Egypt,-Saudi-Arabia,-Greece,-Cyprus,-Bahrain-urge-.aspx] (consulté le 13 février 2023); Nations Unies: « Lettre datée du 29 avril 2020, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la République arabe syrienne auprès de l'Organisation des Nations Unies » A/74/831, accessible sur [https://www.undocs.org/fr/A/74/831] (consulté le 13 février 2023); Reuters: "Israel opposes Turkey-Libya maritime border accord", 23 décembre 2019, accessible sur [https://www.reuters.com/article/us-israel-turkey-greece-idUSKBN1YR1V] (consulté le 13 février 2023).

Il s'agit pour l'Égypte de stimuler des processus internes en Libye susceptibles de mener à une réévaluation de l'utilité de l'accord turco-libyen pour les intérêts du pays. La réaction libyenne n'a d'ailleurs pas tardé. Tripoli a dénoncé cet acte unilatéral de l'Égypte comme n'étant pas conforme au droit international et n'étant pas de bonne foi, a doublé sa critique d'une proposition de recours à la CIJ⁶¹; en outre, elle a déclaré en décembre 2023 une zone contiguë au départ de ses lignes de bases contestées par l'Égypte et par la Grèce, action qui lui permet à son tour de confirmer l'accord turco-libyen. Est-ce là un premier signal pour l'amorce d'un début de judiciarisation des questions de délimitation en Méditerranée orientale, dont une des conséquences – sous réserve du contenu d'un futur et hypothétique compromis égypto-libyen – pourrait être de mettre l'accord turco-libyen à l'épreuve de la justice internationale ? Un tel scénario – qui reste pour l'instant théorique – aurait le mérite de compromettre l'utilisation de cet accord comme outil géopolitique et, accessoirement, la capacité de la Turquie à influencer les affaires libyennes de façon aussi décisive, ce qui est un objectif primordial pour l'Égypte. L'accord turco-libyen est donc un cas d'école de la corrélation entre délimitations maritimes et intérêts géopolitiques.

En fin de compte, ces deux accords turcs témoignent de deux choses. Premièrement, que la Turquie a du mal à trouver des partenaires crédibles pour valider sa vision des délimitations dans la région et doit se contenter de partenaires qui lui doivent leur existence, que ceux-ci soient inexistantes au sens du droit international (la « RTCN ») ou à légitimité douteuse et au bord de l'effondrement (le GENL). Deuxièmement, que, pour la Turquie, la délimitation est fondamentalement – sinon exclusivement – une affaire *géopolitique* et non juridique.

B. La stratégie turque de « géopolitisation », de « transactionnalisation » et de militarisation du processus de délimitation maritime en Méditerranée orientale : manifestations et enjeux

Par plusieurs de leurs aspects, la CNUDM, la jurisprudence et la pratique étatique en matière de délimitation ne favorisent pas l'atteinte des objectifs stratégiques que la Turquie s'est fixés. Elle a ainsi recours à une stratégie régionale de « géopolitisation » et de « transactionnalisation » de ses délimitations en Méditerranée – dont l'autre face est la militarisation – afin de transposer la gestion du différend de la plateforme juridique à la plateforme du rapport de force, qu'elle perçoit comme davantage praticable⁶². Cette stratégie de dé-juridicisation du processus restreint, par conséquent, la base de négociation. Elle comporte deux volets principaux, placés sous le toit de la militarisation : d'une part, la neutralisation de l'application du droit par la négation des principes existants ; d'autre part, l'imposition de règles alternatives par la stratégie du fait accompli.

61 Nations Unies : « Note verbale datée du 25 janvier 2023, adressée au Secrétaire général par la Mission permanente de la Libye auprès de l'Organisation des Nations Unies » A/77/716, 25 janvier 2023, accessible sur [<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/LBY.htm>] (consulté le 13 février 2023).

62 Sur ce sujet, voir aussi : A. MARGHELIS, « De l'imbrication du Droit de la Mer et de la politique étrangère en Méditerranée orientale », *op. cit.*

1. *La neutralisation de l'application du droit par la négation des principes existants*

Pour des raisons géographiques évidentes, la question des délimitations de la Turquie en Méditerranée concerne avant tout ses relations avec la Grèce et Chypre. Or, l'application, *même raisonnée*, de certaines règles et principes qui encadrent la délimitation, implique pour la Turquie la déstructuration de sa vision de la région, telle qu'exprimée dans sa doctrine géopolitique maritime qui place la moitié de la mer Égée et de la Méditerranée orientale sous sa juridiction. C'est la raison pour laquelle la Turquie a voté contre la CNUDM et a toujours refusé d'y adhérer, alors qu'elle cherche depuis longtemps à évincer le droit de la mer de l'équation est-méditerranéenne par une stratégie méthodique de négation point par point des règles et principes qui encadrent le processus de délimitation.

a. *Les 12 milles d'eaux territoriales*

Devenu coutumier, le droit unilatéral de chaque État d'étendre ses eaux territoriales à 12 milles, consacré par l'article 3 de la CNUDM, est inéquivoque. Or, en mer Égée, la Turquie maintient contre la Grèce un *casus belli*, voté par l'Assemblée turque en juin 1995, quelques jours avant la ratification de la CNUDM par la Grèce. Totalement consensuel en Turquie, il autorise le gouvernement turc à prendre toute mesure nécessaire, *y compris de nature militaire*, dans le cas où la Grèce étendrait ses eaux territoriales au-delà de 6 milles en mer Égée, ce qui est la négation même de l'article 2 § 4 de la Charte des Nations Unies qui interdit le recours ou la menace de recours à la force. Le droit ne laissant aucune marge de manœuvre sur ce sujet, il ne peut y avoir que trois cas de figure : une renonciation de la Grèce à ses droits ; une renonciation de la Turquie à ses revendications ; la menace militaire pour empêcher l'exercice des droits visés dans l'article 3. C'est actuellement le troisième qui est appliquée. Ce *casus belli* représente l'essence du problème gréco-turc : la militarisation de questions juridiques. En outre, pour tenter de conforter juridiquement sa position, la Turquie se pose également en objecteur persistant sur le sujet de la largeur des eaux territoriales⁶³ ; cependant, cette posture est de plus en plus difficile à tenir juridiquement et politiquement. Si, de surcroît, on considère que le droit d'extension des eaux territoriales à 12 milles relève désormais de la coutume générale, l'objection persistante n'est plus possible.

b. *Les droits des îles*

Les îles de la mer Égée étant, dans la majorité des cas, incontestablement des îles au sens de l'article 121.1, elles jouissent des droits conférés par l'article 121.2. La question n'est donc pas l'*existence*, mais l'*étendue* de ces droits, ce qui ne peut se régler que par la négociation et, le cas échéant, par un recours au juge. Or, la position turque qui consiste à nier par principe aux îles grecques toute zone au-delà de 6 milles est plus limitative encore que le sort réservé aux territoires relevant de l'article 121.3, qui ont droit à de pleines eaux territoriales. Ainsi, pour la Turquie, la question n'est pas l'étendue du droit des îles, mais l'existence même de ces droits. Dès lors, la négociation sur cette base devient fort difficile à accepter pour la Grèce, et le recours en justice devient fort difficile à accepter pour la Turquie, puisqu'il est improbable qu'une cour donne moins de 12 milles aux îles grecques sans que

⁶³ En dépit du fait qu'elle applique la règle des 12 milles en mer Noire et en mer Méditerranée à l'est du golfe d'Attaleia.

la Grèce n'ait, au préalable, volontairement renoncé à ce droit. En outre, la CIJ considère l'article 121 comme coutumier et que les droits générés par son § 2 ne sont limités que par son § 3⁶⁴. Or, dans le contexte égéen, le § 3 n'est pas pertinent car l'ensemble de la mer Égée, qui est un espace restreint, est parsemé de territoires insulaires qui sont des îles au sens de l'article 121.1. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la Turquie commence à introduire le terme « *insular features* »⁶⁵ pour cultiver l'idée du caractère insignifiant de ces îles⁶⁶ et tenter ainsi de renforcer la légitimité et l'acceptabilité de la thèse selon laquelle elles n'ont aucun rôle à jouer dans le processus de délimitation.

c. *La délimitation en trois temps*

Si la CNUDM ne préconise pas explicitement cette méthode, la délimitation en trois temps à partir de la ligne médiane comme point de départ de la délimitation s'est néanmoins progressivement installée dans la jurisprudence comme étant la plus équitable (cf. *supra*). Or, les revendications turques actuelles peuvent difficilement s'accommoder d'une ligne médiane, même généreusement ajustée. Par ailleurs, une extension unilatérale des eaux territoriales grecques à 12 milles réglerait d'emblée, sans négociations, et en toute légalité la majeure partie du problème du plateau continental et de la ZEE en mer Égée, étant donné les dimensions limitées de cet espace. Elle laisserait à la Turquie comme seul espace de *potentielle* extension *conséquente* de sa juridiction, l'espace maritime au large de ses côtes méridionales, entre Rhodes et Chypre, et ce, sous réserve de l'effet qui sera accordé au petit archipel grec de Kastellórizo.

d. *Le principe selon lequel la terre domine la mer*

En ne comptant comme territoire capable de générer une ZEE et un plateau continental que le territoire *continental* (en dépit de la défaite inéquivoque de cette position pendant la Troisième conférence) et en déniait, ce faisant, tout effet aux îles grecques de la mer Égée au-delà de leurs eaux territoriales (et dans la limite des 6 milles actuels), la Turquie rejette effectivement le principe fondamental de la domination de la terre sur la mer, pourtant régulièrement repris dans la jurisprudence⁶⁷. À cet égard, la Turquie insiste régulièrement sur le fait qu'elle possède les côtes *continentales* les plus longues de

64 CIJ, Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie), arrêt du 19 novembre 2012, *Rec. CIJ*, 2012, p. 674, § 139.

65 Nations Unies: "Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General" A74/750, accessible sur [<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>] (consulté le 13 février 2023).

66 Alors qu'elles représentent 17,5% de la superficie et 14% de la population de la Grèce (contre 0,047% et 0,018% respectivement pour la Turquie, en ce qui concerne les îles qu'elle possède en mer Égée).

67 Par exemple: CIJ, Affaires du plateau continental de la mer du nord (RFA c. Danemark; RFA c. Pays-Bas), arrêt du 20 février 1969, *Rec. CIJ*, 1969, p. 51, § 96; CIJ, Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans le Golfe du Maine, arrêt du 12 octobre 1984, *Rec. CIJ*, 1984, p. 70, § 157 et p. 96, § 226; CIJ, Affaire du plateau continental (Tunisie c. Jamahiriya Arabe Libyenne), arrêt du 24 février 1984, *Rec. CIJ*, 1984, p. 61, § 73; CPA, Arbitrage entre la Barbade et la République de Trinité-et-Tobago, relatif à la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental entre ces deux pays, sentence du 11 avril 2006, Recueil des sentences arbitrales, § 316, p. 233; CIJ, Délimitation en mer Noire (Roumanie c. Ukraine), arrêt du 3 février 2009, *Rec. CIJ*, 2009, p. 89, § 77; CIJ, Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie), arrêt du 19 novembre 2012, *Rec. CIJ*, 2012, p. 674, § 140; TIDM, Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar), arrêt du 14 mars 2012, affaire n° 16, § 185; CPA, Arbitrage entre le Bangladesh et l'Inde concernant la délimitation de la frontière maritime du golfe du Bengale, sentence du 7 juillet 2014, § 279.

Méditerranée orientale⁶⁸, ce qui permettrait de ne pas prendre en compte la longueur des côtes *insulaires* grecques qui font en réalité des côtes grecques les plus longues de la région (environ le double des côtes turques) et parmi les plus longues du monde⁶⁹. C'est la raison pour laquelle le tracé des revendications turques équivaut à la ligne médiane entre les territoires *continentaux* de la Grèce, de la Turquie et de l'Égypte. En outre, la thèse turque selon laquelle certaines îles de la mer Égée auraient prétendument un statut souverain indéterminé est aussi à mettre en rapport avec le principe de domination de la terre sur la mer. Alors que les frontières de la Grèce ont été définies par les Traités de Lausanne (1923) et de Paris (1947), la Turquie n'a développé cette théorie des îles contestées qu'à partir du milieu des années 1990. Soit respectivement trois quarts de siècle et un demi-siècle après ces deux traités, mais au moment de l'entrée en vigueur de la CNUDM et de sa ratification par la Grèce. Or, c'est parce que la terre domine la mer, qu'une délimitation maritime exige la clarté du régime souverain des territoires terrestres; poser un problème de souveraineté sur le territoire terrestre permet donc d'enrayer l'application du droit de la mer, ce qui sert précisément la stratégie turque⁷⁰.

e. Ne pas refaire la géographie et ne pas procéder à une justice distributive

La jurisprudence confirme régulièrement le principe selon lequel appliquer l'équité n'équivaut pas à refaire la géographie ou à corriger les inégalités de la nature⁷¹. L'équité vise, en présence de conditions géographiques similaires entre deux États, à éviter qu'une différence insignifiante ne produise un effet disproportionné. Or, en prônant la ligne médiane *entre territoires continentaux*, il s'agit bien de retirer les îles de la carte pour les remettre après la délimitation. N'est-ce pas là refaire l'ensemble de la géographie égéenne et est-méditerranéenne ?

68 Cet élément revient très régulièrement dans les lettres du représentant turc à l'ONU adressées au Secrétaire général de l'Organisation.

69 Selon le World Factbook de la CIA, la Grèce a un total de 13 676 km de côtes (11^e pays avec les côtes les plus longues), la Turquie de 7 200 (17^e) et la France 4 853 (27^e, territoires ultramarins inclus), accessible sur [<https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/coastline>] (consulté le 13 février 2023).

70 Dans l'affaire du Plateau continental de la mer Égée, la CIJ rappelait que « ce n'est qu'en raison de la souveraineté de l'État riverain sur la terre que des droits d'exploration et d'exploitation sur le plateau continental peuvent s'attacher à celui-ci *ipso jure* en vertu du droit international. Bref, les droits sur le plateau continental sont, du point de vue juridique, à la fois une émanation de la souveraineté territoriale de l'État riverain et un accessoire automatique de celle-ci. Il s'ensuit que le régime territorial – le statut territorial – d'un État riverain comprend *ipso jure* les droits d'exploration et d'exploitation du plateau continental qu'il tient du droit international. Il semblerait donc qu'on soit fondé à dire d'un différend relatif à ces droits qu'il a trait au statut territorial de l'État riverain ». CIJ, Affaire du plateau continental de la mer Égée (Grèce c. Turquie), arrêt du 19 décembre 1978, *Rec. CIJ*, 1978, p. 36, § 86.

71 Par exemple: CIJ, Affaires du plateau continental de la mer du Nord (RFA c. Danemark; RFA c. Pays-Bas), arrêt du 20 février 1969, *Rec. CIJ*, 1969, p. 50, § 91; CIJ, Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans le Golfe du Maine, arrêt du 12 octobre 1984, *Rec. CIJ*, 1984, p. 271, § 37, où la Cour se rappelle que « les faits géographiques ne sont pas le produit d'une activité humaine passible d'un jugement positif ou négatif, mais le résultat de phénomènes naturels et ne peuvent donc qu'être constatés tels qu'ils sont »; CIJ, Affaire du plateau continental (Jamahiriya Arabe Libyenne c. Malte), arrêt du 3 juin 1985, *Rec. CIJ*, 1985, p. 39, § 46 et p. 45, § 57; CIJ, Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria (Cameroun c. Nigeria; Guinée Équatoriale (intervenant)), arrêt du 10 octobre 2002, *Rec. CIJ*, 2002, p. 443-445, § 295; CIJ, Délimitation en mer Noire (Roumanie c. Ukraine), arrêt du 3 février 2009, *Rec. CIJ*, 2009, p. 129, § 210; CPA, Arbitrage entre le Bangladesh et l'Inde concernant la délimitation de la frontière maritime du golfe du Bengale, sentence du 7 juillet 2014, § 397 et 492; PCA, Arbitrage relatif au différend territorial et maritime entre la République de Croatie et la République de Slovénie, sentence finale du 29 juin 2017, § 1012; TIDM, Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique (Ghana/Côte d'Ivoire), arrêt du 23 septembre 2017, affaire n° 23, § 409 et 451; CIJ, Délimitation maritime dans l'Océan indien (Somalie c. Kenya), arrêt du 12 octobre 2021, *Rec. CIJ*, 2021, p. 62, § 172.

Le fait que les instances judiciaires n'appliquent pas de justice distributive est aussi un élément récurrent dans la jurisprudence⁷². Or, la Turquie évoque régulièrement un partage « juste » (« *fair sharing* »⁷³) des ressources régionales, « par la diplomatie et la politique »⁷⁴, sans référence au droit. Cela pose la question de l'élément de référence permettant de qualifier ce qui est « juste » et ce qui ne l'est pas, si l'on accepte que cet élément ne soit pas le droit de la délimitation. La Turquie promeut donc une logique de justice distributive, qui n'est pas celle des délimitations maritimes. C'est une reconnaissance implicite de la faiblesse juridique de ses positions et cela explique le manque de volonté de procéder par la voie juridique communément acceptée. C'est bien là la différence entre « délimitation » et « partage ». L'une est juridique, l'autre est politique. La primauté de l'une ou de l'autre dans le discours et le comportement des acteurs est donc tout à fait symptomatique de la manière dont chacun voit la Méditerranée orientale.

Pour comprendre le problème fondamental de la délimitation entre la Grèce et la Turquie, il faut donc se focaliser davantage sur le *point de départ* des revendications de chacun, plus que sur le « produit fini » de ces revendications. Si la CNUDM ne définit pas de façon mathématique la manière dont doit avoir lieu techniquement une délimitation, elle pose en revanche un cadre à l'intérieur duquel il existe une flexibilité qui vise précisément à pouvoir s'adapter aux cas de figure géographiques innombrables. C'est donc à partir des éléments qui constituent ce cadre, complété par les éléments issus de la coutume et de la jurisprudence, que doivent être formulées les revendications. En effet, ces revendications doivent avoir *prima facie* un fondement en droit international et être exprimées de bonne foi, sans quoi un État qui ferait face aux revendications excessives d'un autre État se retrouverait à ne pas pouvoir exploiter des ressources naturelles dans des zones qui, de toute évidence, devraient lui revenir. Et ce, au motif que ces zones sont également revendiquées par cet autre État. Une telle situation serait injuste et inéquitable⁷⁵. Or, c'est précisément cette stratégie qu'applique la Turquie et c'est ici le nœud du problème : son refus d'entrer dans ce cadre pour y poursuivre ses intérêts légitimes avec les outils fournis par la CNUDM et à l'aide des éléments d'une certaine jurisprudence qui tend à circonscrire la portée de l'article 121.2 et la stricte équidistance pour arriver à un résultat équitable. Au contraire, elle mise sur la dénaturation, voire le démantèlement

72 Par exemple : CIJ, Affaire du plateau continental (Tunisie c. Jamahiriya Arabe Libyenne), arrêt du 24 février 1984, *Rec. CIJ*, 1984, p. 60, § 70 ; CIJ, Affaire du plateau continental (Jamahiriya Arabe Libyenne c. Malte), arrêt du 3 juin 1985, *Rec. CIJ*, 1985, p. 39, § 46 ; CPA, Arbitrage entre le Bangladesh et l'Inde concernant la délimitation de la frontière maritime du golfe du Bengale, sentence du 7 juillet 2014, § 397 ; TIDM, Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique (Ghana/Côte d'Ivoire), arrêt du 23 septembre 2017, affaire n° 23, § 452 ; CIJ, Délimitation maritime dans l'Océan indien (Somalie c. Kenya), arrêt du 12 octobre 2021, *Rec. CIJ*, 2021, p. 62, § 172.

73 Voir, par exemple : “Turkey rejects Greece’s maximalist aspirations in Eastern Mediterranean, Kalın says”, *Daily Sabah*, 23 juillet 2020, accessible sur [<https://www.dailysabah.com/politics/diplomacy/turkey-rejects-greeces-maximalist-aspirations-in-eastern-mediterranean-kalin-says>] (consulté le 13 février 2023).

74 Voir, par exemple : “Turkey urges fair resource sharing in east Med”, *Hurriyet Daily News*, 8 décembre 2020, accessible sur [<https://www.hurriyetcailynews.com/turkey-urges-fair-resource-sharing-in-east-med-160677>] (consulté le 13 février 2023).

75 Voir, par exemple : T. DAVENPORT, “The exploration and exploitation of hydrocarbon resources in areas of overlapping claims”, in R. BECKMAN *et al.* (dir.), *Beyond Territorial Disputes in the South China Sea Legal Frameworks for the Joint Development of Hydrocarbon Resources*, *op. cit.*, p. 106. Plus largement sur la question du cadre juridique d'exploitation des zones non délimitées, voir : N. IOANNIDES, “The legal framework governing hydrocarbon activities in undelimited maritime areas”, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 68, No2, 2019, p. 345-368.

de ce cadre, au motif d'un supposé exceptionnalisme est-méditerranéen qui justifierait l'application de règles alternatives. La neutralisation de l'application du droit de la mer reste donc une politique d'État parfaitement assumée par la Turquie⁷⁶, qui ne peut d'ailleurs être soutenue dans la pratique que par la menace militaire. Si cette politique est totalement consensuelle en Turquie, certains exilés turcs, eux, prônent l'adhésion à la CNUDM et l'abandon de la doctrine géopolitique turque, arguant l'évidence : il y a suffisamment d'espace à l'intérieur de la CNUDM pour faire valoir l'équité et aboutir à une atténuation des effets de l'article 121.2 afin de parvenir à un résultat honorable dans le respect du droit international⁷⁷. Parce que si certains arguments turcs peuvent être recevables, la négation du cadre juridique issu de la CNUDM, de la jurisprudence et de la coutume, ainsi que la militarisation de la question des délimitations rendent, *in fine*, ces mêmes arguments difficilement audibles.

Dans un tout autre contexte, lesdites « guerres de la morue » dans les années 1960 et 1970 entre le Royaume-Uni et l'Islande représentent bien cette problématique et la réponse à y apporter. Initialement opposés à l'extension progressive de la juridiction islandaise qui évinçait leurs pêcheurs de vastes zones, les Britanniques ont d'abord fait le choix de la démonstration de force pour dissuader l'Islande de poursuivre cette politique. Cependant, la marche inexorable vers la juridicisation de l'extension de la juridiction de l'État côtier en mer a finalement poussé les Britanniques à accepter la légitimité évidente des mesures islandaises. Autrement dit, quand bien même certains principes ou dispositions du droit international peuvent être perçus comme désavantageux pour un État, celui-ci ne peut s'y soustraire en tentant de conserver uniquement les avantages procurés par ce droit, car ce dernier constitue un tout équilibré⁷⁸. C'est bien là l'effet civilisateur du droit, puisque le Royaume-Uni, qui aurait pu s'imposer à l'Islande si la gestion de cette question avait basculé sur le terrain du rapport de force, a fini par « jouer le jeu » du droit : celui-ci implique l'acceptation des droits en même temps que des responsabilités, donc des avantages en même temps que des désavantages.

Ainsi, la Turquie est face à deux choix : orienter au maximum la réalité du cadre juridique communément accepté dans le sens de ses intérêts, ou alors persévérer dans la création et l'imposition par la force d'une réalité alternative. À l'heure actuelle, elle a clairement opéré le second choix.

76 “OSCE rejects amendment by Turkey aimed at deleting a reference to the implementation of UNCLOS provisions”, Cyprus News Agency, 5 juillet 2022, accessible sur [<https://www.cna.org.cy/en/article/3525082/osce-rejects-amendment-by-turkey-aimed-at-deleting-a-reference-to-the-implementation-of-unclos-provisions>] (consulté le 13 février 2023).

77 Par exemple : F. YURTSEVER, “Why hasn't Turkey become a party to UNCLOS?”, Turkish Minute, 11 janvier 2022, accessible sur [<https://www.turkishminute.com/2022/01/11/alysis-why-hasnt-turkey-become-a-party-to-unclos>] (consulté le 13 février 2023).

78 C'est précisément la logique du *package deal* de la CNUDM, qui venait corriger un défaut structurel des Conventions de Genève de 1958. Le fait qu'un État pouvait signer celles des quatre conventions de 1958 qu'il souhaitait et, de surcroît, émettre des réserves, a participé du déficit de leur applicabilité.

2. *L'imposition de règles alternatives*

a. *Par la stratégie du fait accompli*

La stratégie de neutralisation du droit a pour suite logique le remplacement du droit neutralisé par de nouvelles règles et par l'imposition de celles-ci dans la pratique, tout en tentant de les légitimer en les présentant comme conformes au droit international. C'est ce qui constitue le deuxième volet de la stratégie turque, pleinement déployée à partir de 2019 par la tactique du fait accompli en trois actes.

Le premier acte a été l'accord turco-libyen (cf. *supra*), qui est la manifestation la plus bruyante et déterminée de ce volet de la stratégie turque. Outre les aspects déjà évoqués, en procédant à cette délimitation, la Turquie a rendu en toute connaissance de cause encore moins plausible la résolution par la négociation de la question des délimitations dans la zone entre la Grèce, Chypre et l'Égypte puisque pour elle, cette zone est désormais délimitée.

Le second acte, qui est la suite logique du premier, a été la crise gréco-turque de 2020, lorsque la Turquie a envoyé sur le plateau continental que la Grèce considère comme lui appartenant, un navire de recherches sismiques, *d'emblée* escorté par des navires de guerre. L'objectif était double : créer un fait accompli et, par la pression militaire, faire plier une Grèce affaiblie militairement par dix ans de crise, pour la forcer à négocier sur la base des revendications turques et abstraction faite du droit⁷⁹. En revanche, dans cette stratégie de la tension maximale, la Turquie semble avoir échoué, puisque la mobilisation diplomatique et militaire de la Grèce a empêché la création d'un fait accompli et a permis d'absorber la pression turque.

Le troisième acte s'est joué à l'automne 2020 à Chypre où, lors des élections en « RTCN », la Turquie a réussi à faire élire *in extremis* le candidat soutenant la solution définitive de deux États, contraire au cadre de résolution fondé sur une structure bi-zonale et bi-communautaire préconisé par l'ONU. Or, cela est crucial pour la question des délimitations, puisqu'un succès de ce dessein permettra à la Turquie d'intégrer pleinement les zones occupées dans son projet géopolitique maritime régional.

Nous voyons donc là un exemple tout à fait caractéristique de la manière dont la Turquie s'attache méthodiquement à faire « sauter » le verrou du droit et à bousculer les réalités régionales par un jeu à la fois habile et déterminé, qui repose en revanche exclusivement sur la puissance militaire, sans laquelle il lui aurait été impossible de soutenir une telle stratégie.

79 Les noms donnés aux navires de recherche et de forages turcs laissent d'ailleurs entendre la manière dont la Turquie conçoit l'ordre régional et les méthodes pour y arriver. Les deux navires de recherches sismiques turcs portent le nom des plus grandes figures de l'histoire navale turque, les frères pirates Kherredine et Arudj Barberousse, qui ont sévit en Méditerranée. Les quatre navires de forage portent, eux, le nom de trois sultans conquérants (Yavuz, Selim, et Fatih) et du dernier sultan ayant réellement dirigé l'empire ottoman (Abdulhamid II), connu pour avoir tenté de maintenir la pérennité de l'État par la conjugaison d'un effort de modernisation, d'un éloignement du processus de libéralisation et d'une répression des communautés chrétiennes de l'empire.

b. Par la manipulation des entités politiques problématiques

La présence d'entités étatiques problématiques – à savoir faibles, inabouties, à légitimité douteuse ou illégitimes – sur le pourtour est-méditerranéen est cruciale pour la stratégie turque de mise en œuvre du versant juridique de sa doctrine géopolitique. En effet, la Méditerranée orientale nous montre que plus une entité politique est problématique, plus elle est encline à conjuguer l'application du droit à de l'opportunisme dans une logique de rente politique. À l'inverse, les États « normalement constitués » – à l'exception de la Turquie pour les raisons analysées plus haut – ont tendance à fonctionner dans une logique de continuité de l'État, et donc à être peu réceptifs à l'opportunisme et au transactionnalisme, car une délimitation engage l'État en tant qu'État et non un gouvernement ou un régime.

À cet égard, l'exemple de la Libye (cf. *supra*) est édifiant, puisqu'en échange de quelques mois supplémentaires de survie, le gouvernement en place à Tripoli en 2019 a offert à la Turquie une délimitation conforme à ses règles, ce qu'aucun autre État « normalement constitué » de la région ne lui avait encore concédé. Le chef du gouvernement tripolitain a donc agi pour sa survie politique et non dans une logique d'engagement de l'État libyen sur la scène internationale. C'est précisément pour éviter la manipulation d'une entité fragile et transitoire, donc à faible légitimité, que la feuille de route du forum pour le dialogue politique inter-libyen de 2020 prévoit que le gouvernement transitoire libyen ne doit pas signer d'accords internationaux engageant l'État sur le long terme et susceptibles de déstabiliser ses relations extérieures (cf. *supra*).

La « RTCN » fournit également un exemple caractéristique : sous perfusion turque, elle a signé l'accord illicite de 2011. Aujourd'hui, dans une situation de quasi-annexion, elle adhère à l'ensemble de la vision turque en enterrant peut-être définitivement la perspective d'une réunification pacifique de l'île.

L'Égypte, elle, est un cas tout à fait intéressant. État aux structures bien ancrées, aux institutions fortes, et avec une solide culture de continuité de l'État en dépit d'importants problèmes intérieurs, elle a pourtant failli vaciller en 2012-2013⁸⁰. L'arrivée des Frères musulmans au pouvoir a fait basculer l'Égypte dans la sphère d'influence turque. Ainsi, dès leur arrivée au pouvoir, ces derniers ont entamé des procédures juridiques internes pour annuler l'accord de délimitation de 2003 signé avec Chypre et passer un accord avec la Turquie faisant fi des droits de Chypre et de la Grèce. Les Frères musulmans, qui sont une mouvance *transnationale*, fonctionnent davantage sur critères idéologiques et claniques qu'institutionnels. En cela, ils sont un très bon exemple de la corrélation entre, d'une part, un gouvernement qui perçoit ses relations internationales en tant que *régime* et non sous le prisme de la continuité de l'État et, d'autre part, l'application opportuniste et erratique du droit. C'est, d'ailleurs, uniquement grâce à leur chute qu'il n'a pas été donné suite à cette démarche. Le pouvoir actuel, lui, a rapidement renoué avec une logique de continuité et de cohérence de l'État.

80 A. MARGHÉLIS, « Les délimitations maritimes Turquie-Gouvernement d'entente nationale libyen et Grèce-Égypte dans leur contexte régional », *op. cit.*, p. 88-92.

D'où le fait que l'Égypte ne succombe pas à l'appel de la Turquie à délimiter selon ses critères. Cela aurait certes l'avantage pour l'Égypte d'obtenir près de 30 % de zones maritimes en plus, mais aussi le désavantage de tomber dans une logique opportuniste et transactionnaliste qui, à terme, serait susceptible d'éroder à la crédibilité et la réputation du pays, ce que l'Égypte ne peut se permettre au vu des défis multiples auxquels elle est confrontée dans son environnement régional.

Dans la continuité de l'accord turco-libyen, il a aussi été question pour l'Autorité palestinienne de signer un accord similaire avec la Turquie⁸¹, appliquant donc la méthode de la ligne oblique qui aurait privé Chypre de ses droits sur son flanc sud, dans la zone qu'elle a délimitée avec l'Égypte en 2003. Ce dessein n'a finalement pas abouti, mais l'évocation même de ce scénario a son importance. Il y a donc en Palestine des forces qui seraient prêtes à une telle manœuvre pour bénéficier d'un soutien turc, à l'heure où l'Autorité palestinienne est en quête de reconnaissance afin de s'intégrer pleinement à la communauté internationale.

En dernier lieu, l'exemple du Liban est doublement caractéristique. Le parlement libanais n'a pas ratifié l'accord de 2007 avec Chypre, y compris en raison des mises en garde de la Turquie sur les conséquences que cet accord aurait sur les relations bilatérales. En effet, la Turquie est, par plusieurs aspects, un partenaire important du Liban et proche notamment de la communauté sunnite. Mais l'exemple libanais démontre aussi, à travers le différend maritime avec Israël, cette corrélation entre État en faillite politique et négociations sur les délimitations. L'instabilité interne empêcha longtemps le Liban d'exprimer une position claire, pourtant nécessaire pour mener les négociations. C'est précisément ce que décriait le Premier ministre libanais, en qualifiant d'intolérable la déstabilisation du processus de négociations par le Hezbollah⁸² : on peut y voir une lutte entre la tendance à la continuité de l'État en dépit des difficultés internes, et le débordement des difficultés internes sur des processus qui devraient en être protégés, car engageant l'État sur la scène internationale. Cela témoigne des logiques qui ont été à l'œuvre jusqu'à la conclusion de l'accord de délimitation en octobre 2022 (cf. *supra*), sachant que le moment de sa signature n'est pas fortuit. Il répond à des besoins énergétiques, géopolitiques et économiques impérieux, intimement liés à la guerre en Ukraine, à l'influence iranienne au Liban et à la situation financière désastreuse de ce dernier.

Quarante ans après l'adoption de la CNUDM, il est donc possible d'établir une *corrélation évidente entre la nature problématique d'une entité étatique (qu'elle soit faible, inaboutie, à légitimité douteuse ou illégitime) et la manière dont celle-ci va concevoir le processus juridique de la délimitation maritime*, ce qui n'était pas forcément facile à entrevoir en 1982. En revanche, cette corrélation ne relève pas du déterminisme. Par son recours à la CIJ, la Somalie⁸³ – l'exemple type de l'État failli – montre qu'il est

81 "Palestinian Authority 'ready to sign maritime exclusive economic zone deal with Turkey'", Middle East Eye, 22 juin 2020, accessible sur [<https://www.middleeasteye.net/news/palestine-turkey-maritime-deal-east-mediterranean>] (consulté le 13 février 2023).

82 "Lebanon FM Criticizes Hezbollah Drone Mission Near Israel Gas Rig", Voice of America, 4 juillet 2022, accessible sur [<https://www.voanews.com/a/lebanon-fm-criticizes-hezbollah-drone-mission-near-israel-gas-rig-/6644283.html>] (consulté le 13 février 2023). Il faut rappeler que le Hezbollah est considéré comme groupe terroriste par les États-Unis et l'UE.

83 CIJ, Délimitation maritime dans l'océan Indien (Somalie c. Kenya), arrêt du 12 octobre 2021, *Rec. CIJ*, 2021, p. 206.

possible de procéder par le droit même pour ces entités, tant qu'aucun autre acteur tiers ne cherche à les instrumentaliser en proposant du capital politique en échange de délimitations très contestables. En effet, ce phénomène se manifeste en Méditerranée orientale en raison de la jonction entre, d'une part, les desseins géopolitiques turcs inconciliables avec le droit et, d'autre part, l'existence d'entités étatiques problématiques, donc potentiellement manipulables et réceptives au transactionnalisme comme mode d'exercice de politique extérieure. La conséquence logique de ce phénomène est que la Turquie n'a pas fondamentalement intérêt à voir ces entités problématiques s'extirper de leur situation, sauf si cela se fait sous sa tutelle. En effet, en accédant à la normalité, ces dernières seront moins enclines à se faire manipuler et préféreront passer des accords de délimitation en bonne et due forme pour s'intégrer à la communauté internationale et tirer les bénéfices découlant de la normalisation de leur situation.

La conclusion que l'on peut tirer de la situation en Méditerranée orientale est que la dé-juridicisation *via* la « géopolitisation », la « transactionnalisation » et la militarisation des questions de délimitation est la principale source d'instabilité. En outre, ce sont les *fondamentaux* de la délimitation qui sont niés. Cela rend, du point de vue du droit, la situation plus problématique qu'en mer de Chine méridionale, où nombre des oppositions se cristallisent autour de la manipulation de dispositions objectivement imprécises ou ambiguës. Aussi, alors qu'en mer de Chine méridionale, la Chine réclame des territoires insulaires au statut indéterminé pour hériter des droits maritimes qui y seraient attachés, en Méditerranée orientale, la Turquie remet en cause le statut souverain déjà déterminé des îles pour empêcher l'attribution des droits maritimes qui en découlent selon les règles et principes généraux issus du droit conventionnel, jurisprudentiel et coutumier de la délimitation.

Dès lors, deux choix principaux émergent. Soit accepter la primauté de la géopolitique et du rapport de force sur le droit, ce qui équivaldrait à une reconnaissance de l'incapacité du droit à pacifier les relations interétatiques. Soit s'évertuer à « dé-géopolitiser », « dé-transactionnaliser », démilitariser, re-juridiciser, voire judiciariser le processus, ce qui ne peut passer que par le renforcement institutionnel des entités étatiques problématiques et le règlement du problème chypriote selon le modèle préconisé par l'ONU. Il reste à voir si, à travers un effort avisé de communication politique, académique et médiatique, la tentative menée par la Turquie de « brouiller » les limites entre le géopolitique et le juridique fonctionnera. Mais cela ne pourra porter ses fruits que si le facteur politique et géopolitique s'impose comme dominant dans l'équation est-méditerranéenne des délimitations. Parce qu'en cas de re-juridicisation, voire de judiciarisation du processus, la question ne saurait être réglée *ex aequo et bono* sans l'aval de toutes les parties concernées. Ce seront donc les grands principes de la délimitation qui seront appliqués, en tenant compte des particularités régionales pour arriver à une solution équitable.

Quarante ans après l'adoption de la CNUDM, l'expérience de la Méditerranée orientale constitue une mise à l'épreuve de la capacité du droit à façonner les relations internationales en s'imposant comme élément dominant dans l'équation « droit-force », tout en mettant la communauté internationale face à la plaie que sont pour l'application du droit international le transactionnalisme, les entités étatiques problématiques et la militarisation des questions juridiques.

III. L'Arctique russe

L'Arctique est le troisième grand espace où droit de la mer et géopolitique s'entrelacent, faisant émerger des problématiques qu'il n'était pas évident d'entrevoir en 1982. Un des principaux points de discorde a trait aux droits de passage par la route maritime du nord (RMN) tels qu'ils sont organisés par la législation russe en rapport à l'interprétation et à l'application de l'article 234, ainsi qu'aux droits des navires de guerre.

A. La Russie et l'Arctique

1. Retour sur les fondamentaux géopolitiques de l'Arctique russe

a. Avant 1991

La Russie fut le premier pays riverain de l'Arctique à développer et à industrialiser sa zone arctique, notamment à partir de l'avènement des Soviétiques. La perte par l'empire russe de ses territoires européens qui étaient les plus riches, peuplés et industrialisés à la fin de la Première Guerre mondiale, combinée à l'isolement croissant du jeune régime soviétique, encouragea la recherche de l'autarcie et d'un narratif stimulant : la conquête de l'Arctique offrait les deux. C'est dans ce contexte que va se développer la RMN et que les Russes vont accroître considérablement leur maîtrise du territoire arctique tout en accumulant un savoir-faire technique et scientifique considérable⁸⁴. C'est d'ailleurs ce qui permet encore aujourd'hui à la Russie d'assurer sa primauté et son indispensabilité régionales.

Pendant la guerre froide, l'importance stratégique de l'Arctique s'accrut considérablement. Par avion comme par sous-marin, l'espace arctique était privilégié pour la projection nucléaire vers le territoire américain. En outre, l'URSS acquit son premier brise-glace nucléaire dès 1959 et, en 1978, elle se dota d'une flotte de brise-glace capable d'opérer toute l'année, un privilège dont seuls les Russes jouissent encore aujourd'hui.

Ainsi, c'est autour du fait militaire que va s'organiser et se développer la région, ce qui aura aussi comme effet d'envelopper les questions régionales d'un secret hors norme même pour les standards soviétiques⁸⁵. En outre, cela empêchera le développement d'activités civiles, plus encore internationales. Les quelques fois où il fut question d'utiliser la RMN à des fins de commerce international pendant la guerre froide, cela ne se concrétisa pas⁸⁶. Ce n'est que dans les dernières années de l'URSS que la décision de libéraliser l'accès à l'Arctique russe fut prise, notamment dans

84 Sur le sujet du développement de l'Arctique russe à partir des années 1920, voir : J. McCANNON, *Red Arctic. Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union, 1932-1939*, Oxford University Press, New York, 1988, notamment les p. 19-58.

85 R. VARTANOV, A. ROGINKO, V. KOLOSSOV, "Russian Security Policy 1945-96: The Role of the Arctic, the Environment and the NSR", dans W. ØSTRENG (dir.), *National Security and International Environmental Cooperation in the Arctic – the Case of the Northern Sea Route*, Springer Science, 1999, p. 59-60.

86 E. FRANCKX, "The Northern Sea Route in the context of China's Maritime Silk Road Initiative", dans S. W. ZOU, Q. YE (dir.), *The 21st Century Maritime Silk Road. Challenges and Opportunities for Asia and Europe*, London: Routledge, 2020, p. 24.

une perspective de protection environnementale dans le sillage de l'accident de Tchernobyl, suite auquel la problématique écologique fit bruyamment irruption dans la société civile soviétique en gestation⁸⁷. Mais l'implosion du pays bouleversa ce processus.

b. Après 1991

Alors que les premières années postsoviétiques furent marquées par un effondrement de l'activité militaire, industrielle et navigationnelle⁸⁸ en Arctique, les graines d'un futur regain d'intérêt étaient déjà en train d'être semées. En effet, la nouvelle Russie était désormais privée d'une partie majeure de ses installations portuaires dans la Baltique et la mer Noire, mais elle héritait de l'ensemble de la zone arctique de l'URSS. En pourcentage de la superficie totale du pays, la zone Arctique était donc plus importante pour la Russie qu'elle ne l'était pour l'URSS. En outre, ses ports libres de glace – notamment Murmansk – gagnèrent en importance stratégique du fait de la diminution de l'accès de la Russie à la mer en raison de la perte des pays Baltes, de l'Ukraine et de la Géorgie.

Dans les années 2000, l'amélioration des conditions économiques, combinée aux effets de plus en plus visibles du changement climatique et au regain de statut international de la Russie, remit l'Arctique au centre des intérêts de Moscou. Après avoir symboliquement planté son drapeau au fond du Pôle nord en 2007 – action qui propulsa la problématique arctique sur le devant de la scène internationale – la Russie formula ses stratégies arctiques de 2008⁸⁹ et 2020⁹⁰. Il ne s'agit pas d'un simple regain d'intérêt : l'Arctique est régulièrement qualifié par le président russe comme priorité nationale. S'il existe de nombreuses raisons à cela – économiques, énergétiques, navigationnelles – les motivations stratégiques tiennent une place prépondérante, et le conflit ukrainien ne fait que les accentuer. Promulguée en pleine guerre en Ukraine, la nouvelle doctrine maritime de la Russie place la région Arctique comme priorité, avec une très forte composante sécuritaire⁹¹, alors que la stratégie arctique de 2020 a été amendée en février 2023 pour confirmer la tendance de déconnexion avec l'Occident et la recherche d'une plus grande autarcie et de nouveaux partenaires⁹².

87 Voir le discours de M. Gorbatchev de 1987, connu comme le « discours de Murmansk », accessible sur [https://www.barentsinform.fi/docs/Gorbachev_speech.pdf] (consulté le 13 février 2023).

88 Entre 1987 et 1998, le nombre de tonnes ayant transité par la RMN a été divisé par quatre. Voir : J. J. SOLSKI, "The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law", *Arctic Review on Law and Politics*, Vol. 11, 2020, p. 383-410, p. 384.

89 Présidence russe : "Basics of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and for a further perspective", 18 septembre 2008, accessible sur [<https://img9.custompublish.com/getfile.php/1042958.1529.avuqcurreq/Russian+Strategy.pdf?return=arcticgovernance.custompublish.com>] (consulté le 13 février 2023).

90 Présidence russe : "Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035", 5 mars 2020, accessible sur [<http://en.kremlin.ru/acts/news/62947>] (consulté le 13 février 2023).

91 Pour le texte de la nouvelle doctrine maritime russe en anglais, voir : "Maritime doctrine of the Russian Federation", *Russia Maritime Studies Institute*, U.S. NAVAL WAR COLLEGE, 2022, accessible sur [https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/0/NWCDepartments/Russia%20Maritime%20Studies%20Institute/20220731_ENG_RUS_Maritime_Doctrine_FINALtxt.pdf?sv=2017-04-17&sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=2zUFSaTUSPcOpQDBk%2FuCtVnb%2FDoy06Cbh0EI5tGpl2Y%3D] (consulté le 13 février 2023).

92 Présidence russe : "Changes to Basic Principles of State Policy in the Arctic until 2035", 21 février 2023, accessible sur [<http://en.kremlin.ru/acts/news/70570>] (consulté le 26 février 2023).

2. *Arctique et conflit ukrainien*

a. *La situation actuelle*

Depuis le début du conflit ukrainien, la coopération en Arctique est compromise. Le Conseil Arctique, organe principal de gouvernance régionale, a suspendu ses réunions jusqu'à nouvel ordre. C'est une évolution doublement mauvaise pour la Russie. Premièrement, parce qu'elle en avait la présidence jusqu'en mai 2023 et souhaitait profiter de cette occasion pour mettre la question sécuritaire à l'agenda⁹³, en dépit du fait que la Déclaration d'Ottawa de 1996 qui institua le Conseil Arctique excluait expressément les questions militaires de son champ de compétence. Deuxièmement, parce que le Conseil Arctique est une plateforme confortable pour la Russie et exprime un mode de fonctionnement des relations internationales qui lui convient. C'est une structure régionale « légère », efficace, intergouvernementale, sans tendances supranationales, et qui repose sur la coopération, mais non sur l'intégration ou l'adhésion à des critères politiques et idéologiques qui font fuir Moscou. La poursuite de la coopération en dépit de la crise de 2014 en témoigne. Mais, cette fois, cela semble avoir changé. En septembre 2023, la Russie a aussi fini par quitter une autre plateforme de coopération arctique, le Conseil Euro-Arctique de la mer de Barents. Il reste néanmoins à voir si ce gel actuel de la coopération peut perdurer. Outre son savoir-faire technique et sa familiarité avec l'espace arctique, domaines dans lesquels elle a un avantage comparatif, la Russie possède aussi le port arctique le plus important (Murmansk), les deux tiers de la population vivant au nord du cercle polaire, ainsi que la moitié des côtes et une partie substantielle des zones maritimes de l'Arctique. Une gestion de celui-ci sans la Russie ne semble donc pas viable à long terme⁹⁴.

b. *Perspectives*

Étant donné que, mis à part la Russie, l'Arctique est bordé uniquement de membres de l'OTAN, l'accessibilité croissante qui accompagne la fonte des glaces devient une problématique stratégique majeure pour Moscou. En effet, étant difficilement accessible par voie maritime conventionnelle, cet espace a longtemps été synonyme de sécurité. Dès lors que son accessibilité s'accroît, et que l'OTAN est avant tout une puissance navale, la perspective de voir l'Arctique se transformer en une sorte de second océan Atlantique sur tout son flanc nord est préoccupante pour la Russie. Avec ses milliers de kilomètres de côtes arctiques, et au vu du contexte stratégique international, la Russie considère qu'elle n'a en réalité d'autre choix que de remplacer la sécurité longtemps offerte par les glaces, par la densification de son emprise sur cette zone. Le conflit ukrainien ne fera que l'encourager à continuer dans cette direction.

93 Council on Foreign Relations: "U.S.-Russia Relations: A Conversation with Sergey Ryabkov", 9 juin 2020, accessible sur [<https://www.cfr.org/event/us-russia-relations-conversation-sergey-ryabkov>] (consulté le 13 février 2023); A. STAALSEN, "Moscow signals it will make national security a priority as Russia prepares to chair the Arctic Council", The Barents Observer, 14 octobre 2020, accessible sur [<https://thebarentsobserver.com/en/security/2020/10/moscow-signals-it-will-make-security-situation-priority-arctic-council>] (consulté le 13 février 2023).

94 "Arctic Ocean Governance: Cooperation with Russia After the Invasion of Ukraine", Belfer Center for Science and International Affairs, 5 juillet 2022, accessible sur [<https://www.belfercenter.org/publication/arctic-ocean-governance-cooperation-russia-after-invasion-ukraine>] (consulté le 13 février 2023).

En effet, la mer permet de projeter *légalement* quasiment l'ensemble du spectre de la force militaire (navires, sous-marins, avions, missiles, torpilles, armement nucléaire, troupes) dans l'environnement immédiat de l'adversaire potentiel. En outre, dans l'espace situé au-delà des eaux territoriales, les notions de légalité, de souveraineté et de frontières ne sont pas aussi claires qu'à terre. Le droit perdant en densité et en clarté au fur et à mesure de l'éloignement des côtes, les espaces maritimes offrent un terrain où il est possible d'opérer de la contestation stratégique sans forcément être dans l'illégalité avérée qui justifierait pleinement une réaction.

Le régime juridique de la ZEE et les questions qui se posent au fur et à mesure de l'accumulation de la pratique étatique en ce qui concerne la répartition des droits et compétences entre État côtier et États tiers reflète cette problématique. C'est en tenant compte de ces éléments que la Russie définit ses orientations stratégiques en Arctique. Elle s'efforce donc de développer ses réglementations dans sa ZEE arctique en exploitant la marge qu'elle considère que la CNUDM lui donne afin de rester dans la sphère du « justifiable » en termes de droit international. Par cette pratique, elle espère atténuer le plus possible la dynamique de sa zone arctique à évoluer en un terrain propice à la contestation par les tiers, tout en y pérennisant sa primauté par le développement de ses capacités techniques, matérielles, logistiques et militaires. Dans cette configuration, l'article 234 et la réglementation du passage des navires de guerre acquièrent une importance croissante pour la Russie.

B. Les régimes de navigation de la route maritime du nord

1. Pourquoi l'article 234 et la question du droit de passage des navires de guerre sont-ils cruciaux pour la Russie ?

a. Retour sur l'article 234

- *La genèse*

L'article 234 autorise les États côtiers de zones recouvertes de glace « la majeure partie de l'année » à adopter des lois et règlements supplémentaires de nature à protéger l'environnement dans leur ZEE. Alors qu'il est la clé de voûte juridique de la stratégie russe en Arctique, il a pourtant été inspiré par le Canada, qui avait voté une loi en 1970 par laquelle il établissait une zone de protection écologique de 100 milles en Arctique. Cela lui avait valu la critique des États-Unis qui y voyaient un danger pour la liberté de navigation⁹⁵.

En vue de la Troisième conférence, le Canada souhaitait juridiciser la particularité de l'Arctique par la formalisation des droits associés à cette particularité⁹⁶. Initialement hostiles à une telle perspective, les États-Unis adhèrent progressivement à l'idée canadienne, à la condition de soumettre les lois et règlements supplémentaires à l'*approbation* de l'Organisation maritime

95 “Canada’s Arctic Claims”, The New York Times, April 20, 1970, accessible sur [<https://www.nytimes.com/1970/04/20/archives/canadas-arctic-claims.html>] (consulté le 13 février 2023).

96 Sur la genèse de l'article 234, et pour le paragraphe qui suit, voir : J. J. SOLSKI, “The Genesis of Article 234 of the UNCLOS”, *Ocean Development & International Law*, 52:1, 2021, p. 1-19, DOI: 10.1080/00908320.2020.1835026 (consulté le 13 février 2023).

internationale (OMI), alors que le Canada souhaitait uniquement les soumettre à un *avis consultatif*. L'URSS, elle, était opposée à la proposition canadienne. Non pas parce qu'elle ne considérait pas l'espace arctique comme étant particulier, mais parce qu'il était justement si particulier et crucial stratégiquement (cf. *supra*) qu'il était fort difficile pour les Soviétiques de le mettre à l'ordre du jour d'une conférence internationale devant déboucher sur un texte juridique à valeur obligatoire. Cependant, à partir de 1975, alors que les négociations étaient engagées, les Soviétiques finirent par se ranger du côté canadien, voyant qu'il n'y avait aucun fondement légitime à exclure l'Arctique de la future CNUDM. En outre, personne ne s'intéressait vraiment à cet aspect particulier de la problématique arctique à part l'URSS, le Canada et les États-Unis. Devant la synergie soviéto-canadienne, les Américains finirent par accepter la non-soumission des lois et règlements à l'approbation de l'OMI, mais à la condition que ces limitations ne concernent pas les navires de guerre ou bénéficiant d'une immunité. Cette condition fut entérinée par l'article 236, qui stipule que ces navires sont dispensés de l'application des dispositions de la Convention relatives à la protection et la préservation du milieu marin. C'est ainsi que naquit l'article 234.

- *L'application*

Tout d'abord, il faut rappeler que RMN et passage du nord-est ne se confondent pas. La RMN, gérée par une administration, est un espace géographiquement défini qui correspond aux eaux intérieures, aux eaux territoriales, à la zone contiguë et à la ZEE situées entre le cap Dejnev à l'Est (sur le détroit de Béring) et la Nouvelle Zemble à l'Ouest⁹⁷. Elle n'inclut donc pas la mer de Barents. Le passage du nord-est, lui, n'est pas précisément défini : il s'agit du passage qui relie le Pacifique à l'Atlantique⁹⁸. La RMN fait donc intégralement partie du passage du nord-est, mais pas l'inverse. L'application de l'article 234 par la Russie ne concerne que la RMN, à savoir la portion de ZEE, de zone contiguë, d'eaux territoriales et d'eaux intérieures russes susmentionnée.

Aujourd'hui, l'article 234 est appliqué par la Russie à travers trois exigences principales pour les *navires commerciaux*⁹⁹ : l'autorisation préalable pour tout navire transitant par la RMN ; le pilotage obligatoire en présence de glace ; l'escorte de brise-glace qui, depuis un règlement adopté en 2017, doit battre exclusivement pavillon russe¹⁰⁰. En revanche, la question de savoir si l'escorte de brise-glace est obligatoire *en toutes circonstances* n'est pas claire. En réalité, la Russie impose sur la RMN un seul et même régime de passage, indépendamment du fait que celle-ci est composée de zones ayant des régimes de passage différents en vertu de la CNUDM : eaux intérieures, eaux territoriales, ZEE¹⁰¹.

97 Article 5.1.1 du code russe de la marine marchande de 1999, accessible en anglais sur [<https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=1565>] (consulté le 13 février 2023).

98 E. FRANCKX, "The Northern Sea Route in the context of China's Maritime Silk Road Initiative", *op. cit.*, p. 26.

99 A. TODOROV, "Dire straits of the Russian Arctic: Options and challenges for a potential US FONOP in the Northern Sea Route", *Marine Policy* 139 (2022) 105020, p. 2.

100 Pour une étude détaillée de l'évolution et de l'application concrète de la législation russe sur la RMN, voir : J. J. SOLSKI, "The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law", *op. cit.*

101 A. TODOROV, "Dire straits of the Russian Arctic: Options and challenges for a potential US FONOP in the Northern Sea Route", *op. cit.*, p. 2.

Dans cette démarche, la Russie fait preuve d'une certaine transparence, puisque le site internet de l'Administration de la RMN¹⁰² rend publiques toutes les informations sur les autorisations de passage octroyées ou refusées, ainsi que les motifs du refus. En revanche, si nous sommes loin du secret qui prévalait à l'ère soviétique, cette transparence a aussi pour but de légitimer et de banaliser un contrôle resserré de cet espace, qui ne fait pas consensus.

b. Le droit de passage des navires de guerre

Il convient de préciser que les réglementations relatives au passage des *navires de guerre* et autres bâtiments bénéficiant d'une immunité ne relèvent pas de l'application de l'article 234 dans la législation russe. Sur ce sujet, la Russie respecte l'article 236, bien qu'elle laisse entendre que la particularité de l'espace arctique pourrait lui permettre d'adopter, le cas échéant, des mesures restrictives à l'encontre de ces navires. En effet, en 2019, en écho au passage opéré en 2018 par le bâtiment de soutien de la Marine Nationale *Rhône*, la Russie a présenté un projet de loi assez restrictif sur le droit de passage des navires de guerre et autres bâtiments bénéficiant d'une immunité¹⁰³. Ce projet de loi exigeait la *notification* 45 jours à l'avance du passage de ces navires par les *eaux territoriales* de la RMN (alors que le régime de passage des navires civils s'applique à l'ensemble de l'espace qui correspond à la RMN sans distinction zonale), avec pilotage obligatoire en présence de glace et escorte de brise-glace si nécessaire¹⁰⁴. Si ce projet de loi avait abouti, il aurait été très certainement contesté par les États-Unis comme contrevenant notamment à la déclaration américano-soviétique de 1989 sur l'interprétation uniforme du droit de passage inoffensif¹⁰⁵.

Le 5 décembre 2022, la Russie a finalement *adopté* une loi sur le passage des navires de guerre et autres bâtiments bénéficiant d'une immunité, ce qui en fait la première loi à avoir comme objet la navigation des navires non commerciaux sur la RMN¹⁰⁶. Cette nouvelle loi est à la fois moins restrictive et plus restrictive que le projet de loi de 2019. Elle est moins restrictive, en ce qu'elle s'applique uniquement aux eaux intérieures, dans lesquelles le degré de discrétion de l'État côtier est plus élevé que dans les eaux territoriales. En cela, elle soulève moins de questions que le projet de loi de 2019 au niveau de sa conformité avec le droit de passage des navires de guerre. En revanche, elle est plus restrictive, en ce qu'elle exige une *autorisation* (et non une *notification*) 90 jours à l'avance (et non 45). Par ailleurs, elle prescrit que la présence simultanée de plus d'un navire de guerre ou autre bâtiment bénéficiant d'une immunité dans les eaux intérieures de la RMN n'est possible qu'avec une autorisation spéciale supplémentaire. La limitation à un seul navire exclut donc la présence d'un groupe de plusieurs navires, y compris de ravitailleurs et de sous-marins, ce qui circonscrit la

102 The Northern Sea Route Administration : [<http://www.nsra.ru/en/home.html>] (consulté le 13 février 2023).

103 J. J. SOLSKI, "The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law", *op. cit.*, p. 400-401.

104 A. TODOROV, "Dire straits of the Russian Arctic: Options and challenges for a potential US FONOP in the Northern Sea Route", *op. cit.*, p. 2.

105 "1989 USA-USSR joint statement on the uniform interpretation of rules of international law governing innocent passage Adopted in Wyoming, USA on 23 September 1989", accessible sur [<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rules-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

106 L'auteur remercie M. A. Todorov pour les précieuses explications qu'il lui a fournies sur cette nouvelle loi russe.

valeur *opérationnelle* d'un tel passage. Mais avant tout, elle exclut qu'un navire de guerre américain puisse opérer un passage à l'aide de brise-glaces américains, puisque ceux-ci ont le statut de navires de guerre.

Sachant que la Russie considère ses détroits arctiques comme des eaux intérieures, cette loi confirme l'exclusion de ces détroits du droit de passage inoffensif des navires de guerre. Cependant, se pose la question de la pertinence de l'article 8 de la CNUDM qui maintient le droit de passage inoffensif dans les eaux intérieures si celui-ci y était appliqué avant le tracé de lignes de base droites. Or, lorsque l'URSS a procédé au tracé de ses eaux intérieures¹⁰⁷, elle n'a déclaré comme « eaux historiques » dans la zone relevant de la RMN que le golfe de Baïdarata, ce qui rend discutable la légalité de la non-application du droit de passage inoffensif dans les autres eaux intérieures russes de la RMN. À cet égard, il faut rappeler que les États-Unis et l'UE considèrent que ces détroits sont internationaux et qu'ils sont donc soumis non pas à une autorisation préalable, ni même au droit de passage inoffensif, mais au droit de passage en transit, qui est la forme la plus libre de passage par les eaux sous souveraineté de l'État côtier.

2. Enjeux et perspectives

a. L'imbrication des considérations environnementales et sécuritaires

Quarante ans après l'adoption de la CNUDM, l'imbrication des considérations environnementales et sécuritaires est une vraie problématique, qui se manifeste à travers deux principaux cas de figure. Soit les questions environnementales sont un réel sujet sécuritaire pour l'État côtier, soit celui-ci les instrumentalise à des fins d'intérêt national. En Arctique russe, ces deux logiques coexistent et se complètent. De ce point de vue, la stratégie russe est avantagée par la montée en puissance des préoccupations environnementales qui font de l'environnement une composante de la sécurité, et qui participent donc à rendre la limite entre enjeux environnementaux et sécuritaires de moins en moins manifeste.

Malgré le fait que son objet est la protection de l'environnement, il est évident que l'article 234 est aussi vu par la Russie comme la source de légitimation juridique de son emprise sur la RMN. Un exemple caractéristique est la proposition faite en 2020 par le ministère russe du développement de l'Extrême orient et de l'Arctique. Celle-ci consistait à étendre administrativement la RMN à la mer de Barents afin d'atteindre, par l'inclusion des activités du port de Murmansk, l'objectif des 80 millions de tonnes de marchandises fixé par le président russe comme devant transiter par cette route d'ici 2024. Mais cette proposition a été rejetée par *Rosatom*¹⁰⁸, au motif que, la mer de Barents

107 Décret du 15 janvier 1985 établissant les lignes de bases de l'URSS, accessible sur [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1985_Declaration.pdf] (consulté le 13 février 2023).

108 La RMN fait l'objet d'une gouvernance complexe impliquant de nombreuses autorités publiques russes. Cependant, l'autorité la plus importante de gestion de la navigation le long de cette route est l'agence atomique russe *Rosatom*, du fait du rôle crucial de l'énergie nucléaire dans la navigation arctique. En effet, cette navigation est rendue possible grâce aux brise-glaces à propulsion nucléaire et à la centrale nucléaire flottante qui alimente en énergie les communautés côtières. Cette primauté de *Rosatom* dans la gestion de la RMN a été confirmée par l'amendement de l'article 51 du code russe de la marine marchande opéré en 2022. Voir : Présidence russe : "Law on improving navigation along the Northern Sea Route", 28 juin 2022, accessible sur [<http://en.kremlin.ru/acts/news/68716>] (consulté le 13 février 2023).

étant libre de glace toute l'année, cela affaiblirait le fondement juridique du régime de la RMN, puisque l'article 234 exige que la zone concernée soit recouverte de glace « la majeure partie de l'année »¹⁰⁹. La dimension stratégique est donc évidente et, par ailleurs, assumée. En revanche, il serait réducteur de se limiter à cette lecture.

Avec le développement de la navigation, qu'elle souhaite par ailleurs ardemment, la Russie a aussi une vraie anxiété au niveau environnemental. En dépit du changement des conditions climatiques, l'Arctique reste une zone difficilement praticable, inhospitalière et encore insuffisamment connue. En outre, les longues nuits, qui rendent la gestion d'une marée noire ou d'un accident encore plus complexe, sont à elles seules un problème détaché de la question climatique. C'est sur ces problématiques que Canada et Russie se rejoignent face aux États-Unis et à l'UE, auxquels ils reprochent de ne pas prendre suffisamment en compte la vulnérabilité toute particulière de l'espace arctique et les responsabilités tout aussi particulières qui incombent de fait aux États côtiers. Pour reprendre les termes de M. Byers, « comme ceux qui ne lavent jamais les voitures qu'ils louent, ceux qui ne possèdent pas une partie de l'Arctique sont peu enclins à y accepter des restrictions d'accès¹¹⁰ ».

La problématique environnementale est donc réelle pour la Russie en Arctique et paraît suffisante aux yeux de Moscou pour justifier son emprise multiforme sur la RMN. Mais cette question environnementale débouche sur une seconde question : quel sort réserver aux dispositions conçues dans un contexte environnemental spécifique qui a évolué ? C'est là une des problématiques centrales de l'Arctique quarante ans après la conclusion de la CNUDM ; et sous couvert juridique, elle a des aspects stratégiques.

b. Vers une sanctuarisation de la spécificité ou une « normalisation » de l'Arctique ?

L'élément central qui a sous-tendu la gestion juridique de l'Arctique était l'acceptation de sa particularité environnementale. Or, au vu de l'évolution des conditions climatiques, la formulation de l'article 234 peut poser problème. En effet, celui-ci exige que la zone dans laquelle l'État côtier est en droit d'adopter des lois et règlements supplémentaires, soit recouverte de glace « la majeure partie de l'année ». Que se passerait-il si la portion de ZEE russe concernée, ou une partie de celle-ci, venait à ne plus être recouverte de glace « la majeure partie de l'année » ? Cela poserait la question de savoir si les États se dirigeraient vers une sanctuarisation de la spécificité de l'Arctique en dépit de l'évolution des conditions climatiques qui ont présidé à son organisation juridique, ou alors vers une « normalisation » croissante de l'Arctique en vertu de laquelle il serait progressivement traité comme tous les autres océans. Or, cette question a de réels ressorts stratégiques, plus qu'environnementaux ou théoriques.

109 A. STAALSEN, "Putin's grand plan for Arctic shipping might wreck in Barents Sea", *The Barents Observer*, 23 juin 2020, accessible sur [<https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2020/06/putins-grand-plan-arctic-shipping-might-wreck-barents-sea>] (consulté le 13 février 2023).

110 "Much like people who never wash the cars they rent, those who do not own part of the Arctic have little incentive to accept restrictions on access", M. BYERS, *Who owns the Arctic? Understanding Sovereignty Disputes in the North*, Douglas & McIntyre, Vancouver, 2009, p. 15.

- *La vision américaine*

Les États-Unis, qui étaient déjà réticents à consacrer juridiquement la spécificité de l'Arctique dans les années 1970, semblent aujourd'hui vouloir « rebondir » sur le changement climatique pour déconstruire l'édifice juridique russe fondé sur l'article 234. Dans une note diplomatique américaine de 2015 adressée à la Russie sur la question de la gestion de la RMN, les États-Unis soulèvent les points suivants¹¹¹ :

- L'exigence d'une autorisation préalable de passage n'est pas conforme à la liberté de navigation dans la ZEE, au droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales et au droit de transit par les détroits internationaux ;
- L'article 234 ne peut justifier un régime de passage basé sur l'autorisation préalable ;
- L'espace que la Russie a identifié comme relevant de la RMN n'est pas forcément recouvert de glace dans son ensemble pendant la majeure partie de l'année, notamment dans certaines zones à l'ouest de celle-ci ;
- Dans ses règlements, la Russie ne fait aucune mention explicite de l'exemption des navires de guerre¹¹² ;
- La question de savoir si l'escorte de brise-glace est obligatoire en toutes circonstances n'est pas claire ; en outre, l'exclusivité de l'utilisation de brise-glace battant pavillon russe ne serait pas conforme au principe de non-discrimination explicitement formulé dans l'article 234.

Au vu des questions soulevées par les États-Unis, la volonté de remettre en cause point par point l'édifice russe est manifeste. Cette même note diplomatique affirme qu'au vu du changement des conditions climatiques en Arctique, « l'utilisation de l'article 234 comme base pour le régime de la route maritime du nord pourrait devenir de plus en plus intenable » ; en outre, les États-Unis tentent de relancer le débat sur le besoin de soumettre à l'approbation de l'OMI tous les règlements russes relatifs à l'application de l'article 234, se disant même prêts à accompagner la Russie dans cette démarche¹¹³. En quelque sorte, il s'agirait pour les États-Unis d'opérer un retour à la case départ : le changement des conditions climatiques de l'Arctique permettrait de revisiter la signification et la portée de l'article 234 et donc de revoir à la baisse – si ce n'est déconstruire – l'exceptionnalisme arctique, le tout sur fond de concurrence russo-américaine de plus en plus rude sur la scène internationale. Et la stratégie arctique de la Maison-Blanche promulguée en octobre 2022 confirme cette tendance : elle place la sécurité comme priorité, en mentionnant *expressément* la menace russe¹¹⁴.

111 Département d'État américain : Note diplomatique du gouvernement américain au gouvernement russe sur le régime de la route maritime du nord, 29 mai 2015. Digest Of United States Practice in International Law 2015, p. 526–528, accessible sur [<https://2009-2017.state.gov/documents/organization/258206.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

112 Cette note est antérieure au projet de loi russe de 2019 et à la loi de décembre 2022 susmentionnés, concernant les modalités de passage des navires de guerre par les eaux territoriales et intérieures de la RMN.

113 Département d'État américain : Note diplomatique du gouvernement américain au gouvernement russe sur le régime de la route maritime du nord, 29 mai 2015, *op. cit.*, p. 527–528.

114 “National Strategy for the Arctic Region”, The White House, octobre 2022, accessible sur [<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

- *La vision russe*

À l'inverse des États-Unis, la Russie souhaite ardemment sanctuariser l'exceptionnalisme arctique. Cela est même caractérisé comme la priorité stratégique russe en Arctique par une partie des conseillers du gouvernement russe sur les questions stratégiques et de politique étrangère, du fait justement que l'article 234 est la base juridique qu'utilise la Russie pour légitimer son contrôle sur l'Arctique¹¹⁵. Afin de faire perdurer l'article 234 en dépit des conditions climatiques changeantes, ces experts – mais aussi d'autres membres de la communauté scientifique russe – proposent de considérer comme élément critique de l'article 234 non pas l'exigence relative à la couverture de glace « la majeure partie de l'année », mais le danger de porter gravement atteinte et de perturber de façon irréversible l'équilibre écologique, puisque la fonte des glaces ne rend pas forcément l'écosystème arctique moins vulnérable ; cela pourrait être même précisément le contraire¹¹⁶.

Si l'on peut se douter que l'objectif est stratégique, plus qu'écologique, l'argument n'est pas déraisonnable en soi. La formulation « la majeure partie de l'année » signifie théoriquement six mois et un jour. Mais cette formulation a été choisie pour bien signifier que l'article 234 concerne l'Arctique sans le nommer, afin que d'autres espaces maritimes qui peuvent parfois geler quelques semaines par an ne puissent pas bénéficier de ce statut spécial. D'ailleurs, fixer avec une telle rigueur le nombre de jours minimal nécessaire à l'application de l'article 234 aurait été incongru quand on en vient à la réalité pratique. En effet, il arrive que des zones libres de banquise ne soient pas forcément libres de glaces ; des courants peuvent, même en été, transporter de la glace qui, amassée dans une zone particulière, peut poser des problèmes à la navigation. Aussi, le changement des conditions climatiques ne se manifeste pas forcément de façon linéaire. Ainsi, si le recul de la couverture glacière est une réalité, il peut arriver qu'une année, la banquise soit plus étendue que l'année précédente et que ce phénomène concerne des zones chaque fois différentes. Les États iraient-ils vers une application de l'article 234 sans cesse mouvante dans le temps et dans l'espace ? En outre, le fait que la zone en question soit recouverte de glace pendant cinq mois de l'année et non pas six, change-t-il vraiment la nature de la problématique environnementale à laquelle l'article 234 est censé prioritairement répondre ?

En somme, les États-Unis souhaitent une « normalisation » de l'Arctique au motif que les conditions climatiques rendent son exceptionnalisme progressivement injustifiable. Cela aurait le mérite de faciliter sur le long terme la transformation de l'Arctique en espace plus ouvert aux stratégies de contestation et de compétition, un élément susceptible de bouleverser les fondamentaux géopolitiques et géostratégiques russes. À l'inverse, Moscou désire passer à ce que l'on pourrait appeler un article 234 « 2.0 », en priorisant le critère de la protection environnementale sur celui de

115 “Russian Policy in the Arctic: International Aspects”, Report of the HSE University, Moscow, 2021, p. 6, accessible sur [<https://conf.hse.ru/mirror/pubs/share/465307141.pdf>] (consulté le 13 février 2023).

116 *Ibid.*, p.14-15. Voir aussi: V. GAVRILOV, R. DREMLIUGA, R. NURIMBETOV, “Article 234 of the 1982 United Nations Convention on the law of the sea and reduction of ice cover in the Arctic Ocean”, *Marine Policy* 106 (2019), 103518, [<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103518>] (consulté le 13 février 2023); R. DREMLIUGA, A Note on the Application of Article 234 of the Law of the Sea Convention in Light of Climate Change: Views from Russia, *Ocean Development & International Law*, 48:2, 128-135, [<https://doi.org/10.1080/00908320.2017.1290486>] (consulté le 13 février 2023).

la couverture glaciaire, afin de maintenir le même statut juridique dans la période « post-glace ». Ainsi, si l'URSS et les États-Unis étaient déjà conscients dans les années 1970 des reflets stratégiques d'un article ayant pour objet la protection de l'environnement, ils ne se doutaient probablement pas de l'importance qu'il allait prendre quarante ans plus tard, dans le contexte de la fonte des glaces. L'influence du changement climatique sur l'application du droit a donc aussi une dimension géopolitique. C'est un élément qui était hors du champ visuel des experts et des négociateurs de la CNUDM en 1982, mais auquel nous risquons de nous retrouver confrontés de plus en plus souvent et intensément dans les années à venir.

- *L'article 234 et la question du droit de passage des navires de guerre : les deux faces de la même pièce ?*

Face à la volonté américaine de décomplexifier le régime arctique, la Russie cherche à se doter des ressources à la fois matérielles et juridiques pour consolider son emprise sur l'Arctique et, ainsi, pouvoir bonifier sa capacité à réguler la présence maritime étrangère dans cette région au gré des évolutions internationales, tout en développant librement sa propre présence. En effet, la Russie ne peut pas fonder juridiquement l'interdiction d'une présence militaire étrangère dans sa ZEE arctique, à moins d'un revirement spectaculaire, comme le souhaitent une partie des députés russes qui se sont exprimés, en décembre 2023, en faveur d'un retrait de la CNUDM pour que la Russie puisse réguler la présence militaire étrangère dans l'ensemble de la RMN. Un tel scénario est peu probable, mais il est très représentatif de la nature des enjeux et du caractère de plus en plus désinhibé des débats, en phase avec le raidissement stratégique russe lié au conflit ukrainien sur sa doctrine de la liberté de navigation. En revanche, elle peut déployer une stratégie multidimensionnelle pour atteindre ses objectifs en utilisant *au moment opportun* toutes les possibilités que lui offre la latitude interprétative de la CNUDM, notamment pour faire évoluer les régimes de navigation de la RMN et occuper au maximum le terrain en fonction de ses besoins stratégiques. Outre l'interprétation et l'application de l'article 234, cela concerne aussi les dispositions relatives au tracé des lignes de base droites et les « titres historiques ». Si cette logique aboutissait et que la fonte des glaces se poursuivait, la RMN deviendrait le plus grand espace maritime libre de glace du monde à être aussi densément règlementé. Une succession de manœuvres russes ces dernières années suggère d'ailleurs l'adoption de cette stratégie.

Si le projet de loi de 2019 sur la navigation des navires de guerre évoqué ci-dessus a été abandonné au profit d'une loi moins contestable, il laisse cependant entendre que des mesures similaires pourraient être de nouveau envisagées à un moment opportun, puisqu'elles ont déjà fait leur chemin vers le statut de projet de loi. En mars 2020, un autre projet de loi proposait une révision des lignes de bases en Arctique, qui aurait mené à un accroissement des eaux intérieures de plus de 100 000 km²¹¹⁷. En novembre 2021, par le décret No 1959, la Russie a finalement révisé ses lignes de bases droites issues des coordonnées fixées dans le décret de 1985¹¹⁸ élargissant, ce faisant, les eaux intérieures russes.

117 J. J. SOLSKI, "The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law", *op. cit.*, p. 387.

118 Décret du 15 janvier 1985 établissant les lignes de bases de l'URSS, *op. cit.*

Il fut suivi du décret de 2022 exigeant une autorisation pour le passage des navires militaires par les eaux intérieures 90 jours à l'avance (cf. *supra*). D'ailleurs, la communication de la présidence russe sur l'adoption de ce décret donne le ton. Bien que cet amendement concerne les eaux intérieures (même s'il entre dans le cadre de la loi sur les eaux territoriales), le Kremlin a jugé utile de rappeler que « la loi fédérale permet une *suspension rapide* du *droit de passage inoffensif* par les *eaux territoriales* de la Fédération de Russie pour les navires étrangers, les navires de guerre étrangers et autres navires gouvernementaux non commerciaux, en communiquant des avertissements à la navigation »¹¹⁹.

Concrètement, ces mesures permettent à la fois d'étendre – certes sensiblement – la zone dans laquelle la Russie peut exclure les navires de guerre étrangers, mais aussi de repousser la limite extérieure des eaux territoriales et de la ZEE et, ainsi, de la zone d'application des règlements relatifs à la navigation dans la RMN dans le cadre de l'article 234. Et rien n'exclut que cette manœuvre soit répétée à l'avenir. En outre, il n'est pas improbable que la Russie commence à recourir à la notion de « titres historiques » ou « eaux historiques » pour légitimer davantage son emprise sur des eaux intérieures qui iraient en s'étendant¹²⁰. Parce que si le décret de 1985 sur les lignes de bases ne mentionne que le golfe de Baïdarata comme « eaux historiques » en Arctique, une série de notes et déclarations soviétiques depuis les années 1960 utilisent, de façon éparse, le terme « historique » ou ses dérivés pour qualifier les détroits et les eaux sous souveraineté soviétique/russe en Arctique et, d'une façon générale la route maritime qui longe la côte arctique russe¹²¹.

Ces manœuvres indiquent plusieurs choses. Premièrement, que la Russie s'inquiète effectivement de la perspective de voir de plus en plus souvent des navires de guerre – otaniens – s'aventurer près de ses côtes arctiques. Elle se prépare donc à terme à une « atlantisation » de l'Arctique, perspective encore plus réaliste avec l'adhésion à l'OTAN de la Suède et de la Finlande. Et ces craintes ne sont pas hypothétiques. En septembre 2023, les Américains ont déployé un brise-glace dans la ZEE arctique russe, officiellement à des fins de recherche scientifique, poussant la Russie à le suivre de près. Cela suggère que les États-Unis entendent commencer à tester les réactions russes face à des activités dont le seuil d'acceptabilité diminue en raison du contexte stratégique. À cela il faut ajouter la volonté désormais affichée des « radicaux » des garde-côtes américains de mener

119 Présidence russe : Amendment to law on foreign warships and other non-commercial vessels in Russia's territorial waters on the Northern Sea Route, 5 décembre 2022, accessible sur [<http://en.kremlin.ru/acts/news/70018>] (consulté le 13 février 2023).

120 J. Solski considère même que la loi de 2022 sur le passage des navires de guerre par les eaux intérieures russes pourrait mener à un débat sur la question des « titres historiques », car il faudra que la Russie précise sur quelle base elle considère que l'article 8.2 de la CNUDM n'est pas applicable. Voir : J. SOLSKI, "New Draft Law on the Russian Arctic Straits – Putin's Money Where the Mouth is?", The blog of the Norwegian Centre for the Law of the Sea, 15 septembre 2023, accessible sur [<https://site.uit.no/nclos/2022/09/15/new-draft-law-on-the-russian-arctic-straits-putin-money-where-the-mouth-is>] (consulté le 13 février 2023). Et en effet, l'idée de faire valoir des titres historiques circule déjà parmi la communauté scientifique russe. Voir, par exemple : B. MORGUNOV, I. ZHURAVLEVA, B. MELNIKOV, "The Prospects of Evolution of the Baseline Systems in the Arctic", *Water* 2021, 13, 1082, [<https://doi.org/10.3390/w13081082>] (consulté le 13 février 2023). Il est caractéristique que cet article émane de la même institution (High School of Economics) qui a rédigé le rapport sur le besoin de réinterpréter l'article 234 pour le faire durer. Plus encore, l'auteur principal de cet article est le directeur de l'Institut *de l'écologie* de cette même institution, ce qui témoigne à quel point les questions environnementales et sécuritaires/stratégiques sont indissociables dans la vision russe de l'Arctique.

121 Voir, par exemple : P. GUDEV, « The Northern Sea Route: a National or an International Transportation Corridor? », Russian International Affairs Council (RIAC), 25 septembre 2018, accessible sur [<https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-northern-sea-route-a-national-or-an-international-transportation-corridor/>] (consulté le 13 février 2023).

des « Opérations de liberté de navigation » sur la RMN ». Deuxièmement (et en conséquence), que le « tabou » de la réglementation *formelle* de la navigation des navires militaires en Arctique est désormais brisé, le prétexte ayant été fourni par le passage du *Rhône* en 2018. Tant que la Russie n'était pas « importunée » militairement dans l'espace de la RMN, la question de la réglementation du passage des navires de guerre n'avait pas de raison de se poser de façon formelle. Mais dès lors que cela a été le cas, la Russie expose sa capacité à utiliser l'exceptionnalisme arctique pour légiférer et faire appliquer ses lois, qu'elles soient contestables ou non. Troisièmement, que si l'application de l'article 234 et la question de la navigation des navires de guerre restent distinctes juridiquement et dans la législation russe, il s'agit en fait des deux faces de la même pièce : plus la concurrence stratégique entre la Russie et l'OTAN s'accroîtra en Arctique, plus ces deux éléments évolueront ensemble, comme des vases communicants.

- *Quelles perspectives ?*

Ces mesures sont déjà contestées par les États-Unis et les prochaines le seront aussi. Mais une contestation *opérationnelle* dans la situation internationale actuelle et étant donné les rapports de force dans la zone de la RMN, supposera assumer une escalade qui ne peut être décidée avec aplomb. C'est précisément ce qui laisse une marge de manœuvre à la Russie pour appliquer dans les faits ses règlements, peu importe s'ils sont contestables et contestés. C'est aussi ce qui explique que la Russie continue de développer à haute cadence ses moyens techniques et militaires dans la zone.

Au vu de la palette d'options stratégiques qu'offre l'espace océanique et des caractéristiques spécifiques de l'Arctique, dictera et fera appliquer le droit en Arctique russe celui qui en aura les moyens. Nous sommes ici exactement au point de jonction entre droit et géopolitique. L'Arctique, encore paisible en comparaison à la mer de Chine méridionale ou à la Méditerranée orientale, réunit progressivement, mais de plus en plus rapidement, les conditions pour devenir un cas d'école de cette interaction en droit de la mer et géopolitique.

Conclusion

Quarante ans après son adoption, le succès de la CNUDM est indéniable : elle organise efficacement les relations des États en mer et à la mer, et participe de la pacification de processus qui, dans d'autres conditions, auraient été crisogènes, si ce n'est belligènes. Cependant, ce succès bien réel n'est pas absolu et les décennies qui se sont écoulées ont permis à certaines problématiques de se cristalliser, et en particulier celle du rapport du droit à la géopolitique, et donc à la force.

Les trois cas ici étudiés nous livrent chacun une facette différente de cette problématique et envoient un signal inquiétant : l'importance croissante du facteur « force » dans l'imposition et l'application d'une certaine vision des choses et, par conséquent, de certaines règles (contestables ou non) en mer. En cela, si continental soit-il, le conflit ukrainien est l'autre face de ce même phénomène. En réalité, il confirme ce phénomène et, ce faisant, il nous démontre lui aussi que la relation entre droit de la mer et géopolitique mérite d'être systématiquement observée, en ce qu'elle constitue un indicateur fiable du réel niveau des relations internationales et de leurs tendances.

