Mars 2018

Note d'analyse 58

La liberté de navigation

Etude comparative des conceptions américaine et chinoise

Kimberly Orinx
Stagiaire CECRI-UCL

CECRI
UCL Université catholique de Louvain
Chaires Fonds Baillet Latour

Le Fonds Baillet Latour « Union européenne-Russie » et « Union européenne-Chine » ont été créées dans les années 2000 au sein de l'UCL grâce au Fonds InBev-Baillet Latour. Elles ont pour objectif de stimuler l'étude des relations entre l'Union Européenne, la Russie et la Chine. Les Chaires constituent un pôle de recherche et d'enseignement dont l'objectif est de renforcer l'expertise sur l'action extérieure de l'UE, de promouvoir la connaissance de la Chine et de la Russie comme acteurs internationaux et d'étendre la recherche sur les grandes puissances, en particulier les BRICS.

Chaires
InBev-Baillet Latour

Exerçant leurs activités au sein de la Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication et de l'Institut de sciences politiques Louvain-Europe, les Chaires collaborent régulièrement avec leurs homologues de la KULeuven.

CECRI

Les recherches du CECRI sont menées au sein de l'Institut de Science politique Louvain-Europe (ISPOLE) de l'Université catholique de Louvain. Elles portent sur la géopolitique, la politique étrangère et l'étude des modes de prévention ou de résolution des crises et des conflits.

L'analyse des éléments déclencheurs des conflits et des instruments de leur gestion - sanctions et incitants économiques commme moyens de politique étrangère; crises et interventions humanitaires; rôle de la mémoire dans un processus de réconciliation, par exemple - est combinée à l'étude empirique de différends internationaux et de processus de paix spécifiques.

Kimberly Orinx

La liberté de navigation : Etude comparative des conceptions américaine et chinoise

Mars 2018

Direction : Tanguy de Wilde et Tanguy Struye de Swielande.

Conception et mise en page du présent numéro : Simon Desplanque.

Pour nous contacter :
Site Internet : http://www.geopolitique-cecri.org/
Email : tanguy.struye@uclouvain.be

© Chaire Baillet Latour, programme « Union européenne-Chine »,2018.

Kimberly Orinx a été stagiaire au CECRI de septembre 2017 à janvier 2018.

Table des matières

I. INTRODUCTION 1

II. LES ETATS-UNIS 7
- a. Le droit de passage inoffensif 7
- b. Les activités militaires dans la zone économique exclusive 9

III. LA CHINE 16
- a. Le droit de passage inoffensif 17
- b. Les activités militaires dans la zone économique exclusive 21

IV. CONCLUSION 25

V. BIBLIOGRAPHIE 27
- a. Monographies 27
- b. Chapitres d'ouvrages collectifs 27
- c. Articles scientifiques 28
- d. Conventions et lois 30
- e. Jurisprudence 31
- f. Documents officiels 31
- g. Sources internet 32

I. Introduction

L'envoi d'un destroyer de la marine américaine en octobre en mer de Chine méridionale, lors de la quatrième *Freedom of Navigation Operation* (FONOP) de 2017, est loin de ravir les autorités pékinoises.[1] Alors que les Etats-Unis mènent ces opérations au nom de la liberté de navigation, la Chine considère que le gouvernement américain « *has violated the Chinese law and relevant international*

1 LAGRONE Sam, "China Chides U.S. Over Latest South China Sea Freedom of Navigation Operation", site USNI News, 11 octobre 2017, https://news.usni.org/2017/10/11/china-chides-u-s-latest-south-china-sea-freedom-navigation-operation, [dernière consultation le 10 décembre 2017]

law, severely undermined China's sovereignty and security interests [...] ».[2]

Washington invoque généralement trois intérêts majeurs pour expliquer sa présence active dans la région. Premièrement, aider et soutenir les amis et alliés ; deuxièmement, défendre un ordre international basé sur des règles de droit ; troisièmement défendre les libertés de navigation.[3] Sur ce dernier principe, les Etats-Unis déclarent régulièrement « [the US] *will continue to fly, sail and operate wherever international law allows* »,[4] ce qui n'est pas sans poser question sur ce qui constitue le « droit international » et l'interprétation qu'il faut lui en donner.

Le principe de liberté de navigation est ancré depuis de nombreuses années dans la politique américaine et fait partie des trois grands piliers de sa marine « *to maintain, train and equip combat-ready Naval forces capable of winning wars, deterring aggression, and* maintaining freedom of the sea ».[5] Mises en place par le président Carter en 1979 et suivies par toutes les administrations depuis lors, le programme officiel de l'armée américaine pour la liberté de navigation *Freedom of Navigation* (FON) *Program* a pour but de remettre en cause des revendications territoriales maritimes et aériennes faites par divers pays que les Etats-Unis considèrent comme excessives ou contraires au droit international,[6] c'est-à-dire « claims by coastal States to sovereignty, sovereign rights or jurisdiction over ocean areas that are inconsistent with the terms of the [United Nations Convention on the Law of the Sea] ».[7] Bien que les Etats-Unis visent plusieurs Etats par ces opérations, la Chine reçut une attention particulière ces

2 "Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Regular Press Conference on October 11, 2017", site du Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Chine, 11 octobre 2017, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1500871.shtml [dernière consultation le 10 décembre 2017]

3 BATEMAN Sam, "U.S. Responses to the Arbitration Tribunal's Ruling – A Regional Perspective", *Journal of Chinese Political Science/Association of Chinese Political Studies*, 18 mars 2017, p.271

4 U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE, *The Asia-Pacific maritime security strategy: achieving U.S. National Security Objectives in a Changing Environment*, 2015, p. 19.

5 "Navy organization: mission of the Navy", site de l'US Navy, http://www.navy.mil/navydata/organization/org-top.asp. [dernière consultation le 10 décembre 2017].Nous soulignons

6 ZOU Keyuan, "Law of the Sea Issues between the United States and East Asian State", *Ocean Development & International Law,* 39:1, 2008, pp.79-80 ; "DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports", site du Département américain de la Défense, http://policy.defense.gov/OUSDP-Offices/FON/, [dernière consultation le 10 décembre 2017] ; CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, O'ROURKE Ronald, *Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China : Issues for Congress,* 12 décembre 2017, accessible via le lien https://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf pp.39-40

7 WAGNER Benjamin K., "Lessons from Lassen: Plotting a Proper Course for Freedom of Navigation Operations in the South China Sea", *Regional focus & Controversies,* 2016, p.139

dernières années. Suite à la revendication officielle en 2009 de la ligne en neuf traits en mer de Chine méridionale et à la construction d'îles artificielles par les autorités chinoises, les Etats-Unis estiment la liberté de navigation menacée dans cette région du monde.[8]

Présentée pour la première fois en 1947 puis revendiquée explicitement dans une note verbale à l'Organisation des Nations Unies (ONU) en 2009, la carte de la ligne en neuf traits délimite une zone dans laquelle, selon Pékin « *China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof* […] »[9] Malgré la décision rendue en 2016 en faveur des Philippines dans l'arbitrage les opposant à la République populaire de Chine concernant les droits maritimes en mer de Chine méridionale, Pékin continue la construction des îles artificielles dans la zone.[10]

Le concept de liberté de navigation remonte à la théorie défendue par Hugo Grotius dans *De mare liberum* du XVIIe siècle. Plaidant en faveur de la liberté des mers, Grotius considéra que l'importance des mers et océans pour la communication et la coopération entre les Etats était si cruciale qu'elles devaient rester libres et non contrôlées. Il défendit également l'idée que lorsqu'une zone ou une ressource peut être utilisée par tout le monde sans épuisement ni dégradation, elle ne devait pas être monopolisée par un seul Etat. Grotius soutint enfin que les Etats ne pouvaient revendiquer que la superficie qu'ils étaient capables de contrôler.[11] C'est ainsi que pendant près de trois siècles, la mer territoriale fut fixée à une largeur de 3 milles marins[12], soit une distance de tir au canon.[13] Cette largeur resta la norme jusqu'à ce qu'au XXe siècle, cela ne soit révolutionné par les revendications croissantes de certains

8 COLIN Sébastien,, "China, the US and the Law of the Sea", *China Perspectives,* 2016/2, p.60

9 Note verbale de la République populaire de Chine à l'ONU, New York, 7 mai 2009, accessible via le lien http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf [dernière consultation le 14 décembre 2017]

10 Cour permanente d'arbitrage, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale, la République des Philippines c. la République Populaire de Chine, cas n°2013-19, 12 juillet 2016

11 GROTIUS Hugo, *Dissertation de Grotius sur La liberté des mers*, Paris, Imprimerie royale, 1845, 80p.; WOLFRUM Rüdiger, "Freedom of Navigation : New Challenges", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, pp.80-81

12 1 mille marin = 1852 mètres

13 ETZIONI Amitai, "Freedom of Navigation Assertions: The United States as the World's Policeman", *Armed Forces & Society,* vol.42(3), 2016, p.505

Etats et l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (aussi appelée Convention de Montego Bay).[14] Adoptée en 1982 et entrée en vigueur en 1994 après deux tentatives (1958 et 1960) s'étant soldées par des échecs, la Convention de Montego Bay comprend 320 articles (sans les annexes), est ratifiée par 168 Etats et codifie en grande partie le droit international coutumier dans le domaine.[15]

Afin de comprendre le régime en place concernant la liberté de navigation, il convient de cerner certains concepts de la Convention. Il faut également souligner, avant d'entamer la description des principales zones maritimes, que la souveraineté sur les territoires terrestres est importante.[16] C'est en effet le territoire terrestre qui permet de délimiter, par la suite, les zones maritimes de l'Etat côtier, ce qui n'est pas toujours simple puisque le statut de certaines « îles » est discuté et disputé par plusieurs Etats.

Au niveau maritime, pour commencer, il faut savoir que la mer est aujourd'hui divisée en plusieurs zones dont les principales pour notre propos sont 1) la mer territoriale[17] ; 2) la Zone Economique Exclusive (ZEE)[18] ; 3) la haute mer.[19]

Selon la Convention, tout Etat a droit à une mer territoriale d'une largeur maximale de 12 milles nautiques,[20] distance calculée à partir des lignes de base[21]. Plusieurs éléments sont importants à souligner concernant cette zone. En mer territoriale l'Etat côtier est souverain autant qu'il l'est sur son territoire terrestre.[22] Cependant, « *les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du* droit de passage inoffensif *dans la mer territoriale* ».[23] Le passage est défini comme le fait de naviguer dans la mer

14 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

15 Nations Unies collection des Traités, Etat des traités, https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=fr#1

16 HOUCK W. James and ANDERSON Nicole M., "The United States, China, and Freedom of Navigation in the South China Sea, *Washington University Global Studies Law Review,* volume 12, issue 3, 2014, p.441

17 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Partie II

18 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Partie V

19 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *Law of the Sea in a Nutshell*, United States, West Publishing Co., 2nd edition, 2010, p.12

20 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art. 3

21 Ligne de base = Les eaux se trouvant à l'intérieur des lignes de base sont les *eaux intérieures* au sein desquelles la souveraineté revient entièrement à l'Etat côtier (dans les mêmes mesures que sa souveraineté terrestre).

22 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *op.cit.,* pp.101-129

23 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art. 17. Nous soulignons

territoriale dans le but de traverser la mer sans rentrer dans les eaux intérieures ou, se rendre ou quitter les eaux intérieures.[24] Il est de plus considéré inoffensif « aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier ».[25] Il reste néanmoins un élément important à préciser, ce n'est pas seulement le territoire terrestre principal d'un Etat qui entraîne une mer territoriale mais également les îles.[26]

Le cas des îles n'est pas sans importance dans le conflit en mer de Chine méridionale. En effet, les îles ayant droit aux différentes zones maritimes (mer territoriale, zone contigüe, zone économique exclusive), elles représentent des enjeux économiques et sécuritaires importants. Toutefois, pour être définie comme une île, l'étendue de terre doit répondre à la définition suivante « Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute ».[27] Outre la définition, la Convention précise que « les îles artificielles, installations et ouvrages n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental ».[28]

La zone économique exclusive, qui s'étend jusqu'à maximum 200 milles nautiques (à partir de la ligne de base),[29] est une des nouvelles zones créées par la Convention de Montego Bay. L'Etat côtier y exerce « des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et des gestions des ressources naturelles […] »[30] et a « juridiction […] en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ; la recherche scientifique marine et la protection et la préservation du milieu marin ».[31] La ZEE ne fait donc plus partie ni de la zone de souveraineté, ni du territoire à proprement parlé de l'Etat côtier, mais les Etats y conservent des droits en matière d'exploitation des ressources naturelles et se reconnaissent mutuellement des droits de pêche. De plus, dans la

24 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.18
25 *Ibid.*, Art.19§1
26 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *op.cit.,* p.210
27 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.121§1
28 *Ibid.*, Art.60§8
29 *Ibid.,*, Art.57
30 *Ibid.,*, Art.56§1.a)
31 *Ibid.,* Art.56§1. b)

ZEE tous les Etats « jouissent […] des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites […] ».[32]

La définition de la haute mer fit longuement débat lors de l'élaboration de la Convention, notamment afin de décider si la ZEE en ferait partie ou non. Dans la version finalement adoptée, la seule certitude est que la colonne d'eau qui n'est sous la juridiction d'aucun Etat se trouve en haute mer, aucune précision ne fut cependant apportée concernant la ZEE. Le cadre légal régissant l'utilisation de cette partie est « la liberté en haute mer ». Celui-ci repose sur deux grands principes : 1) les navires de tous les Etats peuvent naviguer librement et entreprendre des activités licites en mer ; 2) l'Etat dont le navire bat pavillon a juridiction exclusive sur ce navire en haute mer (sauf rares exceptions).[33] Le principe général de la liberté en haute mer (article 87) comprend notamment la *liberté de navigation*. Cette liberté est basée sur le fait que les navires battant pavillon de tous Etats ont le droit de naviguer en haute mer sans aucune ingérence d'un autre Etat souverain.

Au vu de ces éléments, plusieurs questions apparaissent. En premier lieu, les dispositions sur le droit de passage inoffensif (en mer territoriale) n'apportent aucune précision quant aux types de navires disposant de ce droit. Ceci pose ainsi la question des navires de guerre et le fait de savoir s'ils ont un droit passage inoffensif dans les mêmes mesures que tout autre type de navire.[34] En second lieu, la zone économique exclusive soulève également des questions quant à savoir ce qui y est autorisé exactement.

Tous ces éléments nous amène ainsi à nous interroger sur la façon dont les Etats-Unis, reconnue comme puissance maritime majeure et la République Populaire de Chine, dont les revendications en mer de Chine méridionale sont importantes et dont les capacités militaires sont en forte augmentation, interprètent respectivement la liberté de navigation et ce qu'elle implique. D'abord, nous analyserons les arguments mis en avant par les Etats-Unis, pour ensuite nous pencher sur ceux avancés par la Chine. Enfin, nous comparerons les deux visions et mettrons leurs divergences en avant.

32 *Ibid.,* Art.58§1.

33 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *op.cit.,* p.13

34 COLIN Sébastien, *loc.cit.,* p.60

II. Les Etats-Unis

Malgré les appels de plusieurs présidents américains à la ratification de la Convention Nations Unies sur le droit de la mer, dont le Président Barack Obama qui insista sur le fait que les Etats-Unis « manquaient de crédibilité » lorsqu'ils demandaient à la Chine de « *resolve its maritime disputes under the Law of the Sea Convention when the United States Senate has refused to ratify it* »,[35] les Etats-Unis ne comptent toujours pas parmi les 168 Etats partie.[36] Bien que participant actif lors des négociations de la Convention et contribuant notamment aux débats sur la zone économique exclusive, la protection de l'environnement marin ou encore le règlement des différends, le processus de ratification ne réussit jamais à passer l'étape du Sénat.[37] Ce n'est toutefois pas pour autant qu'ils n'ont aucune obligation en droit de la mer. En effet, la Convention est considérée comme coutume internationale dans sa grande majorité et les Etats-Unis ont intégré de nombreuses règles qu'elle contient dans leur droit interne.[38]

A. Le droit de passage inoffensif

Le droit de passage inoffensif en mer territoriale est une règle coutumière bien établie mais fait controverse quant à savoir s'il est également accordé aux navires de guerre. Sur ce point, les Etats-Unis n'ont pas toujours eu la même position. Alors que dans les années 1930, l'administration américaine estimait que les navires de guerre devaient demander l'autorisation à l'Etat côtier pour entrer dans ses eaux territoriales,[39] après la Seconde Guerre mondiale le pays changea d'attitude et se montra en faveur du passage inoffensif des navires de guerre sans notification préalable.[40] La raison principale de ce revirement est le renforcement de sa marine. En effet, les grandes puissances maritimes effectuent de nos jours de nombreuses missions en mer et tiennent à avoir un cadre légal leur permettant de continuer à

35 TELESETSKY Anastasia, "Implementation of the Law of the Sea in the United States: Can the US become Exceptional in Affirming the United Nations Law of the Sea Convention?", in LEE Seokwoo et GULLET Warwick, *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy, Approaches to the Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff, 2016, p.197

36 Vérifié en décembre 2017

37 TELESETSKY Anastasia, *loc.cit.,* p.199

38 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *op.cit.,* pp.7-8

39 FRANCKX Erik, "Innocent passage of warships: Recent developments in US-Soviet relations", *Marine policy,* 1990, pp.484-485

40 ZOU Keyuan, *loc.cit.,* pp.72-73

les exercer. Parmi ces grandes puissances, le revirement de position de l'Union Soviétique a marqué un développement important dans la controverse.[41] En 1989, Washington et Moscou inscrivirent dans la *Bilateral Uniform Interpretation of Norms of International Law Governing Innocent Passage* que : « All ships, including warships, regardless of c*argo, armament or means of propulsion, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea in accordance with international law, for which neither prior notification nor authorization is required.* »[42] Ce n'est toutefois pas pour autant que le débat est clos, puisque des Etats tels que la Chine, l'Algérie, l'Iran ou le Yémen (pour n'en citer que quelques-uns) ont une vision opposée, soutenant que la notification ou l'autorisation préalable est un élément nécessaire.

Les Etats-Unis tirent leur raisonnement pour affirmer le droit de passage inoffensif des navires de guerre de l'article 19§2 de la Convention, article qui énonce une liste d'activités qui ne sont pas considérées comme passage inoffensif :

> *2. Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :*
>
> *a) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;*
>
> *b) exercice ou manœuvre avec armes de tout type; Convention sur le droit de la mer (+ annexes) 8/198*
>
> *c) collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier;*
>
> *d) propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier;*
>
> *e) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;*

41 RODRIGUEZ BALLESTER Gamaliel, "The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue", *Revista de Derecho Puertorriqueño,* vol.54, 2014, p.97

42 OFFICE FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, *Law of the Sea Bulletin,* n°14, décembre 1989, accessible via le lien http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulE14.pdf, p.13 point 2

f) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires;

g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier;

h) pollution délibérée et grave, en violation de la Convention;

i) pêche;

j) recherches ou levés;

k) perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement ou installation de l'Etat côtier;

l) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

A partir de cet article, les Etats-Unis déduisent que la Convention reconnaît implicitement le droit de passage aux navires de guerre –dont la définition est donnée à l'article 29-, ceux-ci n'étant pas repris dans la liste.[43] La position américaine apparaît d'ailleurs très clairement dans le *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* :

> *All warships enjoy the right of innocent passage on an unimpeded and unannounced basis. If a warship does not comply with coastal nation regulations that conform to established principles of international law and disregards a request for compliance that is made to it, the coastal nation may require the warship immediately to leave the territorial sea in which case the warship shall do so immediately.* [44]

Afin de s'assurer ce droit, l'*US Navy* effectue régulièrement des *freedom of navigation operations* en passant à l'intérieur de la ligne des 12 milles. Bien que peu nombreuses dans les années 2000 (le nombre tournant autour de 5 à 8), les FONOP's sont aujourd'hui revenues au niveau des années 1980 (soit environ 35) suite aux efforts conjoints du Département de la Défense et du Département d'Etat

43 SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *op.cit.,* p.222

44 DEPARTMENT OF THE NAVY, OFFICE OF THE CHIEF OF NAVAL OPERATIONS AND HEADQUARTERS, U.S. MARINE CORPS, DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY AND U.S. COAST GUARD, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations,* Juillet 2007, accessible via le lien http://www.jag.navy.mil/documents/NWP_1-14M_Commanders_Handbook.pdf, pp.2-5

pour « *reinvigorate [the] Freedom of Navigation Program* ».[45] Alors qu'elles sont normalement gardées secrètes jusqu'à la fin de l'opération,[46] la *freedom of navigation operation* du destroyer USS *Lassen* en octobre 2015 a fait exceptionnellement couler beaucoup d'encre bien avant son lancement. Cette publicité, critiquée par certains pour la contre-productivité qu'elle engendrerait, fut applaudie par d'autres y voyant une amélioration dans la transparence aux yeux de la communauté internationale.[47]

Outre l'USS *Lassen*, d'autres navires américains ont mené des opérations similaires en mer de Chine méridionale. Cela fut par exemple le cas de l'USS *Curtis Wilbur* (fin janvier 2016) qui navigua dans les 12 milles de l'île Triton, de l'USS *P. Lawrence* (mai 2016) dans les 12 milles du Récif de Fiery Cross[48] ou encore de l'USS *Dewey* dans les 12 milles du récif de Mischief (mai 2017).[49] Ces récifs et îles font parties des archipels des îles Paracels et Spratleys et sont occupés par la Chine mais revendiqués par Taiwan, les Philippines et le Vietnam. Outre la revendication par plusieurs Etats, ce qui pose problème est la construction par Pékin d'îles artificielles sur des récifs submergés ou sur des hauts-fonds découvrants (élévations naturelles découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute[50]). Selon la Convention de Montego Bay « *une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute* »[51] et ce n'est que dans ces conditions qu'une île entraîne une mer territoriale ainsi que les autres zones maritimes.

Les Etats-Unis estiment donc que les FONOP's montrent qu'il n'y a ni souveraineté ni juridiction sur les eaux entourant ces « îles » puisqu'en réalité elles n'en sont pas. De plus, les américains se basent sur l'argument selon lequel aucune notification préalable ne doit être faite pour exercer son droit de

45 WAGNER Benjamin K., *loc.cit.*,p.141

46 *Ibid.*, p.142

47 *Ibidem*

48 PANDA Ankit, "The US Navy's First Trump-Era South China Sea FONOP Just Happened: First Takeaways and Analysis", site The Diplomat, 25 mai 2017,

https://thediplomat.com/2017/05/the-trump-administrations-first-south-china-sea-fonop-is-here-first-takeaways-and-analysis/, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

49 KENHMANN Henri, "Le destroyer USS Dewey intercepté par deux frégates chinoises", site East Pendulum, 25 mai 2017, http://www.eastpendulum.com/le-destroyer-uss-dewey-intercepte-par-2-fregates-chinoises, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

50 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.13

51 *Ibid.*, Art.121§1

passage inoffensif.[52]

B. Les activités militaires dans la zone économique exclusive

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'utilisation des mers doit être faite à des fins pacifiques, c'est-à-dire que les Etats « s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, ou de toute autre manière incompatible avec les principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies ».[53]

Dès le début des discussions sur la Convention deux visions se sont opposées : la première considérait que l'utilisation des mers à des fins pacifiques signifiait l'interdiction de l'utiliser à des fins militaires, la seconde, soutenue par les Etats-Unis, défendait le point de vue que les fins militaires étaient autorisées tant que cela était compatible avec la Charte des Nations Unies et le droit international.[54] Ces deux opinions divergentes sont dues au fait que rien dans la Convention ne régule les activités militaires (si ce n'est quelques exceptions comme par exemple l'immunité des navires de guerre).[55] Comme l'avaient fait remarquer deux spécialistes en droit de la mer, la Convention de Montego Bay « *consciously avoided negotiation of the rules applicable to military operations on the seas* », les grandes puissances n'étant pas prêtes à négocier sur ce sujet.[56] La partie de la Convention consacrée plus spécifiquement à la zone économique exclusive n'est pas d'une plus grande aide puisque l'article sur les droits et obligations dans cette zone (article 58) fait référence aux libertés en haute mer, aux autres dispositions de la Convention et au droit international.

Le Service de recherche du Congrès américain a publié un rapport en 2015 dans lequel il expose la position de Washington sur les conflits territoriaux maritimes et de la zone économique exclusive im-

52 WAGNER Benjamin K., *loc.cit.*, p.161

53 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.301

54 TREVES Tullio, « La notion d'utilisation des espaces marins à des fins pacifiques dans le nouveau droit de la mer », *Annuaire français de droit international,* vol.26, 1980, p.691

55 PIRTLE Charles E., "Military Uses of the Ocean Space and the Law of the Sea in the New Millenium", *Ocean Development & International law,* 31, 2000, p.9

56 *Ibidem*

pliquant la Chine. Cependant, celui-ci n'offre pas de description complète du régime applicable à la ZEE, se contentant d'affirmer « *a country's EEZ includes waters extending up to 200 nautical miles from its land territory. Coastal states have the right under the United Nations Convention on the Law of the Sea to regulate foreign economic activities in their own EEZ's* ».[57] Le rapport ne reconnaît donc ni que les Etats côtiers « *also have jurisdiction in their EEZs over marine scientific research and the protection and preservation of the marine environment*»,[58] ni le fait que les Etats « *tiennent dûment compte* des droits et des obligations de l'Etat côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention […] ».[59] Ce dernier point, repris dans le troisième paragraphe de l'article 58, est interprété par les Etats-Unis comme le fait qu'aucune règle de la Convention ni du droit international coutumier ne permet à la Chine de restreindre les activités militaires dans la ZEE. De plus, puisque les activités militaires sont réglementées expressément dans d'autres zones maritimes (comme la mer territoriale), Washington estime que si elles étaient interdites dans la ZEE, cela se retrouverait de façon explicite dans la Convention.[60]

Selon le gouvernement américain, la liste reprise dans l'article 58 n'est pas exhaustive puisque les termes « à d'autres fins internationalement licites » sont utilisés, ce qui a pour conséquence que les activités militaires sont autorisées de façon implicite[61] :

> *Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'art. 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre*

57 CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, O'ROURKE Ronald, *Maritime territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) disputes involving China: Issues for Congress*, 7 August 2015, accessible via le lien https://news.usni.org/2015/08/13/document-report-to-congress-on-maritime-territorial-disputes-involving-china, p.1

58 BATEMAN Sam, *loc.cit.*, p.274

59 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.58§3. Nous soulignons

60 HOUCK James W. and ANDERSON Nicole M., *loc.cit.*, p.444

61 ZOU Keyuan, *loc.cit.*, p.77

de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.[62]

De plus, selon Raul (Pete) Pedrozo –ancien capitaine de l'*US Navy*-, la zone économique exclusive a été créée dans le but de donner des droits supplémentaires aux Etats côtiers dans des domaines bien déterminés comme la gestion des ressources et non pour réguler des activités militaires. Il soutient ainsi que l'article 56 de la Convention est clair quant au fait que les Etats côtiers ont des droits souverains limités dans la ZEE à des fins d'exploration et d'exploitation des ressources ainsi qu'un droit de juridiction limité qui ne concerne que les îles artificielles, installations, ouvrage, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin. Les activités militaires ne font donc pas partie des activités comprises dans les droits de l'Etat côtier.[63]

Les Etats-Unis estiment également que la pratique des Etats, en plus des textes, appuie sa position. En effet, seuls vingt-sept Etats, dont la Chine, considèrent que la Convention de Montego Bay leur permet de réguler les activités militaires dans leur ZEE en plus des activités économiques.[64] Bien que de nombreux Etats interprètent la Convention du même point de vue que les Etats-Unis en ce qui concerne les activités militaires dans la ZEE, peu d'Etats exercent réellement ce type d'activités. Assez étonnamment par contre, la Chine compte parmi ces Etats. Elle a en effet reconnu en 2013 s'être prêtée à des activités de collecte de données dans la ZEE de plusieurs Etats dont notamment celle des Etats-Unis.[65] La marine américaine a d'ailleurs confirmé que Pékin avait « *started 'reciprocating' the US Navy's practice of sending ships and aircraft into the 200-nautical mile zone off China's coast*. »,[66] ce qui est

62 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.58§1. Nous soulignons.

63 Capt. PEDROZO Raul "Pete", "Military activities in and over the Exclusive Economic Zone", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, p.243

64 CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, O'ROURKE Ronald, *Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress,* 12 décembre 2017, accessible via le lien https://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf, p.9. Bangladesh, Brésil, Birmanie, Cambodge, Cap Vert, Chine, Egypte, Haïti, Inde, Iran, Kenya, Malaisie, Maldives, Mauritanie, Corée du Nord, Pakistan, Portugal, Arabie Saoudite, Somalie, Sri Lanka, Soudan, Syrie, Thaïlande, Emirats Arabes Unis, Uruguay, Venezuela, et Vietnam.

65 MEDCALF Rory, "Maritime Game-Changer Revealed at Shangri-La Dialogue", site The Diplomat, 2 juin 2013, https://thediplomat.com/2013/06/maritime-game-changer-revealed-at-shangri-la-dialogue/, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

66 HILLE Kathrine, "Chinese Navy Begins US Economic Zone Patrols", site du Financial Times, 2 juin 2013, https://www.ft.com/content/02ce257e-cb4a-11e2-8ff3-00144feab7de

en contradiction avec les actions que la Chine mène dans sa ZEE puisqu'elle continue de protester contre les activités militaires américaines en mer de Chine méridionale.[67]

La collecte de données hydrographiques et la recherche scientifique marine font également partie de la zone grise de la zone économique exclusive. Selon le Bureau Hydrographique International (organe principal de l'Organisation Hydrographique Internationale), le relevé hydrographique est défini comme

> *A survey having for its principal purpose the determination of data relating to bodies of water. A hydrographic surveying may consist of the determination of one or several of the following classes of data: depth of water, configuration and nature of the bottom; directions and force of currents; heights and times of tides and water stages; and location of topographic features and fixed objects for survey and navigation purposes.*[68]

La Convention est claire au niveau de la réglementation lorsque des relevés hydrographiques veulent être faits dans les eaux intérieures, la mer territoriale et les eaux archipélagiques de l'Etat côtier : il faut une autorisation préalable.[69] Cependant, cette activité n'est pas mentionnée dans la partie de la Convention consacrée à la zone économique exclusive.

La recherche scientifique marine est, quant à elle plus réglementée puisque la Partie XIII de la Convention y est consacrée et déclare notamment que les Etats côtiers ont le droit de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leur ZEE,[70] mais elle n'est pas pour autant définie.

La controverse relative à la collecte de données hydrographiques fut bien résumée par le *Council for Security Cooperation in the Asia Pacific* (CSCAP)

Different opinions exist as to whether coastal State jurisdiction extends to activities in the EEZ such as hydrographic surveying and collection of other marine environmental data that is not resource related or is not done for scientific purposes. While UNCLOS has established a clear regime for marine sci-

67 HOUCK James W. and ANDERSON Nicole M., *loc.cit.,* p.446

68 ZOU Keyuan, *loc.cit.*,p.77

69 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.19§2(j) ; 21§1(g) ; 40 ;54 ; 245

70 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.246

entific research, there is no specific provision in UNCLOS for hydrographic surveying. Some coastal States require consent with respect to hydrographic surveys conducted in their EEZ by other States while it is the opinion of other States that hydrographic surveys can be conducted freely in the EEZ.[71]

Selon les Etats-Unis, la collecte de données hydrographiques, ainsi que d'autres types de relevés dont les relevés hydrographiques militaires, font partie des libertés de la haute mer et ne sont pas soumis aux mêmes parties de la Convention que la recherche scientifique marine.[72] Bien que le terme « recherche scientifique marine » soit utilisé de façon générale pour décrire les activités entreprises dans les eaux côtières et océans ayant pour but d'augmenter la connaissance scientifique sur l'environnement marin, plusieurs puissances maritimes (dont les Etats-Unis et la Grande-Bretagne) distinguent clairement cette activité de la collecte de données.[73] Les Américains considèrent que le concept de « collecte de données marines » est un concept général qui comprend la recherche scientifique marine mais également d'autres types de collecte de données comme les données hydrographiques et données militaires. La recherche scientifique marine se fait à des fins scientifiques et les données sont généralement disponibles publiquement alors que la collecte de données hydrographiques est faite pour la sécurité de la navigation.[74] Les données militaires se distinguent également de la recherche scientifique marine par le fait qu'elles sont récoltées à des fins militaires (et non scientifiques) et que leur contenu est classé secret dans certains cas.[75] Washington base donc son argumentation sur le fait que la Convention distingue la « recherche » des « levés » (ou collecte de données) dans plusieurs de ses dispositions, ce qui démontre selon elle que les dispositions sur la recherche scientifique marine ne peuvent pas s'appliquer à la collecte de données militaires.[76]

Ce n'est pas parce qu'il y a controverse que les Etats-Unis ne revendiquent pas leur perspective par le

71 COUNCIL FOR SECURITY COOPERATION IN THE ASIA PACIFIC (CSCAP), Memorandum n°6, *The Practice of the Law of the Sea in the Asia Pacific*, p.3

72 BATEMAN Sam, "Hydrographic Surveying in Exclusive Economic Zones : Jurisdictional Issues", *International Hydrographic Review,* vol.5, n°1, Avril 2004, p.25

73 BATEMAN Sam, "Hydrographic surveying in the EEZ: differences and overlaps with marine scientific research", *Marine policy,* 29, 2005, pp.164-165

74 Capt. PEDROZO Raul "Pete", *loc.cit.,* p.245

75 *Ibidem*

76 Notamment dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.21§1(g)

biais des actions. En effet, en décembre 2016 un incident eut lieu entre les Chinois et les Américains en mer de Chine méridionale, plus précisément au large de la Baie de Subic dans la ZEE des Philippines. Un sous-marin océanographique de la marine américaine lancé à partir de l'USNS *Bowditch* fut intercepté par un navire chinois alors qu'il collectait des données scientifiques. Bien que pour la Chine l'activité du drone sous-marin américain relevait de la catégorie « recherche scientifique marine », le gouvernement américain avança l'argument que les données collectées l'étaient à des fins militaires et que, par conséquent, leur action était légale puisque relevant de la liberté de navigation.[77]

III. La Chine

La Chine estime que la liberté de navigation est une liberté nécessaire à tout le monde et dont elle n'aurait aucun intérêt à demander la restriction. Etant le plus grand commerçant de la région, Pékin considère que les problèmes avec les pêcheurs vietnamiens dans les îles des Spratleys est une question de droits de pêche et non un problème de liberté de navigation.[78]

Au contraire des Etats-Unis, la République populaire de Chine signa la Convention internationale sur le droit de la mer dès 1982 et la ratifia le 15 mai 1996. Selon Pékin, « *the* adoption of the LOS Convention is a victory of the long-term struggle of the third world countries for equal maritime right and against the superpowers' maritime hegemony ».[79] Elle n'était pourtant pas favorable aux Conventions de Genève de 1958[80] sur le droit de la mer les percevant comme une manipulation des nouveaux Etats indépendants du tiers-monde par les grandes puissances.[81] Pour cette raison, après son entrée

77 BATEMAN Sam (2017), *loc.cit.,* p.275 ; BORGER Julian, "Chinese warship seizes US underwater drone in international waters", site The Guardian, 16 décembre 2016, https://www.theguardian.com/world/2016/dec/16/china-seizes-us-underwater-drone-south-china-sea, [dernière consultation le 17 décembre 2017]

78 FU Kuen-Chen, "Freedom of Navigation and the Chinese Straight Baselines in the South China Sea", in NORQUIST Myron H., NORTON MOORE John, BECKMAN Robert C., LONG Ronán, *Freedom of Navigation and Globalization,* Leiden-Boston, Nijhoff, 2015, p.190

79 GAO Zhiguo, "China and the Law of the Sea", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, p.276

80 The Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (CTS), Genève, 29 avril 1958 ; the Convention on the High Seas (CHS), Genève, 29 avril 1958 ; the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas (CFCLR), Genève, 29 avril 1958; the Convention on the Continental Shelf (CCS), Genève, 29 avril 1958

81 COLIN Sébastien, *loc.cit.,* p.58

aux Nations Unies en 1971, la Chine se rallia aux pays en développement pour demander l'écriture d'une nouvelle Convention. Lors des négociations, Pékin argumenta notamment en faveur d'une mer territoriale de douze milles nautiques (et non plus trois comme auparavant), en faveur d'une zone économique exclusive d'une largeur de 200 milles nautiques, réitéra sa demande pour que le droit de passage inoffensif en mer territoriale ne soit accordé qu'aux navires civils et le contrôle exclusif de l'Etat côtier sur les recherches scientifiques marines dans la ZEE.[82] Malgré son désaccord persistent sur certains éléments à la fin des négociations, la délégation pointant du doigt « *there are quite a number of articles in the LOS Convention which are imperfect or even have serious drawbacks* »,[83] Pékin signa tout de même la Convention pour des raisons principalement d'ordre politique. En effet, la Chine qui aspirait à devenir un leader pour les pays du tiers-monde, estima que la nouvelle Convention était « plus propice à combattre l'hégémonie maritime » que les anciennes conventions régissant le droit de la mer. De plus, au moment de la signature, Pékin vit la Convention de Montego Bay comme un moyen de montrer son soutien à la lutte menée par les pays du tiers-monde pour l'établissement d'un nouvel ordre économique mondial. La Chine démontra ainsi son envie de se soumettre au droit international et considéra les conséquences politiques dans son choix de signer la Convention.[84] Ce n'est toutefois pas pour autant qu'elle abandonna ses revendications puisqu'elle continua à s'opposer à certains articles de la Convention en promulguant une législation maritime nationale.[85] Les deux lois centrales sont la loi de 1992 sur la mer territoriale et la zone contigüe et la loi de 1998 sur la zone économique exclusive et le plateau continental.[86]

A. Le droit de passage inoffensif

L'interprétation du droit de passage inoffensif repris dans la Convention est en point de dis-

82 *Ibid.* p.59

83 GAO Zhiguo, "China and the Law of the Sea", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, p.277

84 YUAN Paul C., "The United Nations Convention on the Law of the Sea from a Chinese Perspective", *Texas International Law Journal,* vol.19, 1984, p.417

85 COLIN Sébastien, *loc.cit.,* p.59

86 ZOU Keyuan, "Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in China", in LEE Seokwoo et GULLET Warwick, *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy, Approaches to the Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff, 2016, p.15

corde entre les Etats-Unis et la Chine. En effet, l'article pertinent déclare que « les navires de tous les Etats »[87] jouissent du droit de passage inoffensif sans apporter de précision quant à la nature de ces navires, ce qui a été vivement critiqué par la Chine suite aux différentes interprétations sur lesquelles cela pouvait déboucher.[88]

Bien que la Convention de Montego Bay interdise expressément les réserves,[89] l'article 310 permet aux Etats de faire des déclarations lors de la signature ou de la ratification « en vue d'harmoniser ses lois et règlements avec la Convention ». Souhaitant exprimer son point de vue, la Chine fit une déclaration sur le droit de passage inoffensif lors de sa ratification en 1996 :

> *The People's Republic of China reaffirms that the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea concerning innocent passage through the territorial sea shall not prejudice the right of a coastal State to request, in accordance with its laws and regulations, a foreign State to* obtain advance approval from or give prior notification to the coastal State *for the passage of its warships through the territorial sea of the coastal State.*[90]

Pékin affirme par cette déclaration son intention de maintenir ses dispositions nationales demandant notification préalable lors du passage inoffensif de navire de guerre.[91] En effet, selon l'article 6 de la loi du 25 février 1992 sur la mer territoriale et la zone contigüe :

> *Non-military foreign ships enjoy the right of innocent passage through the territorial sea of the People's Republic of China according to law. To enter the territorial sea of the People's Republic of China,* foreign military ships must obtain permission *from the Government of the People's Republic of China.*[92]

87 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.17

88 GAO Zhiguo, *loc.cit.,* p.284

89 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.309

90 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, *Declarations made upon signature, ratification, accession or succession or anytime thereafter, China,* accessible via le site http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#China Upon ratification. Nous soulignons.

91 ZHANG Xinjun, "The Latest Developments of the US Freedom of Navigation Programs in the South China Sea: Deregulation or Re-Balance*?", Journal of East Asia and International Law*, 9, 2016, p.172

92 http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf. Nous soulignons.

Selon la Chine, les navires de guerre sont une potentielle menace pour la sécurité de l'Etat côtier puisqu'ils sont armés et sont par conséquent capables d'attaquer.[93] La Chine a d'ailleurs exposé sa position en détail lors de la troisième Conférence sur le droit de la mer :

> *The regime of passage in the territorial sea is of vital importance to the sovereignty and security of the coastal state, so that all relevant provisions shall protect the sovereignty of the coastal state against any encroachment and threat. In the interest of the convenience of international navigation, China agrees in principle to the regime of innocent passage. However, military vessels and merchant ships should be treated differently by setting down different provisions because military vessels and merchant ships are different in their nature. The coastal state shall decide, in accordance with its own laws and regulations, whether or not the right of innocent passage through the territorial sea to foreign military vessels shall be granted. It is an infringement of the sovereignty of the coastal state and constitutes a threat to its independence and security if a warship does not comply with the laws and regulations of the coastal state requiring prior notification or prior approval from that state in order to pass through its territorial sea. This shall not be allowed.*[94]

La position chinoise reste inchangée depuis lors. Les autorités chinoises estimèrent ainsi que la traversée de l'USS *Lassen* en décembre 2016, dans une zone qu'elles considèrent comme étant leur mer territoriale était illégale, les Etats-Unis ne les ayant pas préalablement informées.[95] Dans le cas de l'USS *Curtis Wilbur,* la Chine n'a pas critiqué le passage en lui-même mais bien le fait qu'il n'y ait pas eu d'autorisation préalable de leur part. Le porte-parole du Ministre chinois des affaires étrangères a souligné ce dernier aspect en déclarant « *According to the Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, foreign ships for military purposes shall be subject to approval by the Government of the People's Republic of China for entering the territorial sea of the People's Republic of China. The US navy vessel violated the relevant Chinese law and entered China's*

93 ZOU Keyuan, "Innocent Passage for Warships: The Chinese doctrine and practice", *Ocean Development and International Law,* 29:3, juillet 1998, p.200

94 ZOU Keyuan, *loc.cit.,* pp.200-201

95 Zhang Xinjun, *loc.cit.,* p.168

territorial sea without authorization. »[96]

Des raisons historiques peuvent permettre de comprendre la position que la Chine tient aujourd'hui. D'abord, à la fin du XIXe siècle, suite à la faiblesse de la dynastie au pouvoir, l'Empire se fit envahir par la mer à plusieurs reprises.[97] La Chine dût payer des indemnités et céder des territoires aux puissances coloniales occidentales victorieuses. De plus, elle fut obligée d'accepter le stationnement et la navigation de bateaux étrangers dans ses eaux ainsi que d'accorder des privilèges et droits aux puissances occidentales, expérience qui ne fut jamais oubliée par les chinois.[98] Ensuite, une fois la République populaire de Chine fondée, le pays subit de nouvelles intrusions, notamment par de nombreux navires américains. Des protestations eurent lieu et l'Etat condamna ces intrusions en les qualifiant de violations de l'intégrité territoriale et de la souveraineté. La *Déclaration du gouvernement de la République Populaire de Chine sur la mer territoriale chinoise* de 1958 qui affirme que des navires étrangers ne peuvent pénétrer la mer territoriale chinoise sans autorisation préalable[99] est ainsi une forme de réponse aux intrusions américaines récurrentes. Enfin, pendant la Guerre froide, en particulier entre les années 1950 et 1960, les Etats communistes exigeaient une autorisation préalable pour que les navires militaires étrangers puissent exercer leur droit de passage inoffensif en mer territoriale. La Chine n'y faisait pas exception.[100]

De surcroît, la Chine craint que les Etats-Unis ne la perçoivent comme une menace. Les Américains feraient alors tout ce qui est en leur pouvoir afin de s'assurer que Pékin ne remette pas en cause leur place de puissance hégémonique sur la scène internationale. L'obligation de demander une autorisation préalable à la pénétration de leur mer territoriale pour les navires de guerre serait donc une façon comme une autre de tenter de restreindre la possibilité pour les USA de surveiller les activités chinoises

96 MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PRC, *Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Remarks on US Navy Vessel's Entry into Territorial Waters of Zhongjian Dao of China's Xisha Islands*, 30 janvier 2016, accessible via le lien, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1336822.shtml

97 Maj. Gen. PENG Guangqian (PRC), "China's maritime rights and interests", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, p.16

98 ZOU Keyuan (1998), *loc.cit.,* p..212

99 *Declaration of the Government of the People's Republic of China on China's territorial sea,* Pékin, 4 septembre 1958, accessible via le lien https://www.chinausfocus.com/upload/file/2014/Annex1-4.pdf, point 3.

100 ZOU Keyuan (1998), *loc.cit.,* p.212

(par exemple éviter que les américains ne se livrent à des activités d'espionnage).[101]

Le gouvernement chinois accordant une grande importance à la sauvegarde de sa sécurité nationale et se basant sur cet argument officiellement, défend donc que l'autorisation ou notification préalable est nécessaire au passage inoffensif des navires de guerre dans sa mer territoriale.[102]

B. Les activités militaires dans la zone économique exclusive

Selon un article publié par le Directeur du Centre de recherche du droit et de la mer à la *Shanghai Academy of Social Science,* le différend en mer de Chine méridionale implique deux conflits juridiques dont un concerne les interprétations des Etats-Unis et de la Chine sur les activités militaires en zone économique exclusive.[103] Il n'y a cependant pas que Pékin dans la région de l'Asie-Pacifique qui s'inquiète de l'ingérence de la marine américaine puisque l'Indonésie et l'Inde ont également contesté les activités des navires de l'*US Navy* dans leur zone économique exclusive.[104]

Le débat autour des activités militaires dans la zone économique exclusive vient de l'article 58 de la Convention. Alors qu'il régit les droits et obligations des autres Etats que l'Etat côtier dans la ZEE et qu'il mentionne la « liberté de navigation et de survol […] ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites »,[105] l'article ne prend ni en compte la question de la sécurité, ni celle des intérêts militaires. Par conséquent, la question de savoir si, et quels types d'activités militaires sont autorisés dans la zone économique exclusive d'un Etat reste en suspens.[106]

La préoccupation numéro un de Pékin étant sa sécurité nationale, les activités militaires dans sa zone économique exclusive sont vues comme une potentielle menace pour celle-ci. La Chine craint en effet que les données collectées par des navires de guerre ne soient utilisées à des fins militaires mettant ainsi

101 RODRIGUEZ BALLESTER Gamaliel, *loc.cit.,* p.99

102 *Ibid.* pp.99-100

103 MENEGAZZI Silvia, "Military Exercises in the Exclusive Economic Zones: The Chinese perspective", *Maritime Safety and Security Law Journal,* 1/2015, p.69

104 Capt. PEDROZO Raul "Pete", *loc.cit.,* p.237

105 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.58§1

106 MENEGAZZI Silvia, *loc.cit.,* pp.65-66

en péril sa sécurité.[107]

En se basant sur l'article 301 qui exige que « les Etats Parties s'abstiennent de recourir à la menace ou l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, ou de toute autre manière incompatible avec les principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies », Pékin considère que les activités militaires menées dans leur zone économique exclusive pourraient servir à des opérations militaires contre elle et ainsi violer les articles 301 et 88 (affectation de la haute mer à des fins pacifiques).[108]

Toujours pour défendre sa position, et au contraire des Etats-Unis, la Chine invoque le fait que la collecte de données hydrographiques et les levés militaires font partie de la recherche scientifique marine.[109] Ceci a une conséquence significative : la recherche scientifique marine devant se faire avec le consentement de l'Etat côtier,[110] les autorités chinoises appliquent le même principe aux levés hydrographiques et estiment ainsi que leur autorisation préalable est nécessaire à ce genre de pratiques.[111]

Conformément à la Convention de Montego Bay, la Chine a promulgué des lois nationales pour mettre en œuvre certains régimes. La loi de 1998 sur la zone économique exclusive et le plateau continental chinois consacre plusieurs dispositions à la recherche scientifique marine. L'article 3 rédigé en ces termes : « *The People's Republic of China* shall have jurisdiction *in the exclusive economic zone with regard to the establishment and use of artificial islands, installations and structures;* marine scientific research*; and the protection and preservation of the marine environment* »[112] rappelle l'article 56 de la Convention de Montego Bay qui dit que l'Etat côtier a juridiction en ce qui concerne notamment la recherche scientifique marine. La loi affirme également que « *all international organizations, for-*

107 COLIN Sébastien, *loc.cit.,* p.63

108 HOUCK James W., ANDERSON Nicole M., *loc.cit.,* p.448

109 WU Jilu, "The Concept of Marine Scientific Research", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, p.65

110 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.246

111 COLIN Sébastien, *loc.cit.,* p.63

112 Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act, Adopted at the thrid session of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress, China, 26 juin 1998, accessible via le lien http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf. Nous soulignons

eign organizations or individuals shall obtain approval *from the competent authorities of the People's Republic of China* for carrying out marine scientific research *in its exclusive economic zone and on its continental shelf, and shall comply with the laws and regulations of the People's Republic of China* »[113] et que « *the People's Republic of China shall have the right to take necessary measures against violations of its laws and regulations in the exclusive economic zone and on the continental shelf* ».[114]

A la suite de l'incident de l'USS *Bowditch*, Pékin renforça son contrôle pour les relevés hydrographiques en 2002 en révisant sa loi de 1992 sur le *Surveying and Mapping,* dont la disposition principale déclare :

> *Surveying and mapping to be conducted within the territory and other sea areas under the jurisdiction of the People's Republic of China by a foreign organization or individual must be approved by the competent department of surveying and mapping administration under the State Council together with the competent department of surveying and mapping administration of the Army, and shall comply with relevant laws, administrative rules and regulations of the People's Republic of China. A foreign organization or individual that conducts surveying and mapping within the territory of the People's Republic of China must adopt the form of joint venture or of cooperation with a relevant department or unit of the People's Republic of China, and shall not involve any State secret and endanger the State security.*[115]

Par ces dispositions, les autorités chinoises ont une base légale pour contrôler la recherche et les levés dans sa zone économique exclusive.[116] Selon Yu Zhirong, un des arguments que pourrait avancer la Chine pour renforcer son point de vue sur l'interdiction des levés militaires dans la zone économique

113 Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act, Adopted at the thrid session of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress, China, 26 juin 1998, Art.9 .Nous soulignons.

114 Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act, Adopted at the thrid session of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress, China, 26 juin 1998, Art.12§2

115 Law of Surveying and Mapping, Adopted at the 29th Meeting of the Standing Committee of the Seventh National People's Congress on December 28, 1992; revised at the 29th Meeting of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress on August 29, 2002 and promulgated by Order No.75 of the President of the People's Republic of China on August 29, 2002, art.7

116 XUE Guifang, "Surveys and Research Activities in the EEZ", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, p.95

exclusive est la pollution du milieu marin.[117] L'exemple de cas qu'il donne est l'incident impliquant l'USNS *Impaccable* du 5 mars 2009. Selon la déclaration faite par Ma Zhaoxu, porte-parole du ministre des affaires étrangères de la Chine, le navire américain est entré dans les eaux sous juridiction chinoise dans le but de faire des levés militaires ce qui est illégal au regard de la Convention de Montego Bay et les lois nationales chinoises.[118] L'USNS *Impaccable* est un catamaran naviguant entre quatre et six nœuds, introduisant des câbles dans la mer, émettant des ondes sonores pour étudier ce qu'il se passe sous l'eau, et qui ne publie pas d'avis de navigation alors qu'il navigue dans des routes maritimes et parmi des lieux de pêche. Cela serait suffisant pour faire rentrer les opérations américaines de ce type dans la définition de la pollution du milieu marin définie par la Convention comme :

> *L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.*[119]

Selon Yu, si les Etats-Unis soutiennent que leurs levés militaires n'a pas d'impact négatif tel qu'énoncé dans la définition de la pollution du milieu marin, c'est à eux qu'incombe la charge de la preuve. Si au contraire, leurs activités sont reconnues comme rentrant dans la définition, alors les Etats côtiers (ici la Chine) peuvent se retourner contre les Etats-Unis et entreprendre des négociations diplomatiques conformément à la partie XII de la Convention internationale sur le droit de la mer.[120]

Le gouvernement chinois se base donc « *on national security interests . . . exclusive jurisdiction over*

117 YU Zhirong, "Jurisprudential Analysis of the U.S. Navy's Military Surveys in the Exclusive Economic Zones of Coastal Countries", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, p.42

118 *Déclaration du porte-parole du Ministère des Affaires étrangères Ma Zhaoxu au sujet des activités d'un navire de surveillance américain dans la zone économique exclusive chinoise,* 11 mars 2009, accessible via le lien http://www.fmprc.gov.cn/fra/xwfw/fyrth/fyrth/t541701.shtml

119 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, Art.1§4

120 YU Zhirong, *loc.cit.,* pp.41-42

marine scientific research and resource management [and] environmental protection interests »[121] pour expliquer sa position.

IV. Conclusion

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a marqué un tournant dans le droit de la mer. Bien qu'elle codifie le droit international coutumier en grande partie, elle instaura notamment la mer territoriale d'une largeur de douze milles nautiques et la zone économique exclusive. Cependant malgré cette codification, l'interprétation de certaines dispositions est loin de faire l'unanimité entre la République populaire de Chine et les Etats-Unis. Tout au long de ce travail, nous avons essayé de mettre en exergue les différents points de discorde de ces deux puissances sur la liberté de navigation et ses implications. Nous avons mis en avant les deux points principaux posant problème soit : le droit de passage inoffensif en mer territoriale et les activités militaires menées en zone économique exclusive.

Le fait que les Etats-Unis n'aient jamais ratifié la Convention n'est pas perçu d'un bon œil par Pékin, qui elle l'a signée et ratifiée. Cette dernière considère en effet qu'ils tentent d'en obtenir les bénéfices sans en devenir partie et garde ainsi la perçoit ainsi Washington comme un « *intermeddling hegemon with little interest in true partnership with regional nations* ».[122]

Le droit de passage inoffensif fait débat quant à savoir si les navires de guerre jouissent de ce droit sans notification ou autorisation préalable. Alors que les Etats-Unis assurent que tous les navires, peu importe la catégorie à laquelle ils appartiennent, disposent de droit, la Chine défend une position contraire. Cette dernière invoque le fait qu'elle a fait des déclarations, conformément à l'article 310 de la Convention, montrant que selon elle, les navires militaires étrangers devaient obtenir une autorisation ou envoyer une notification préalable avant de pouvoir pénétrer sa mer territoriale. Pékin invoque également comme argument les lois nationales chinoises. Selon sa loi nationale du 25 février 1992 sur la mer territoriale et la zone contigüe, les Etats doivent demander une autorisation pour jouir du droit

121 HOUCK James W., ANDERSON Nicole M., *loc.cit.,* p.447
122 *Ibid.* p.448

de passage inoffensif. Les Etats-Unis n'invoquent pas les mêmes arguments à l'appui de leur théorie. Au contraire des Chinois qui mettent en avant l'article 310 et leur législation nationale, Washington se base sur l'article 19 (« Signification de l'expression 'passage inoffensif' ») et une autorisation implicite pour les navires de guerre découlant de cet article. Les américains considèrent que les navires militaires n'étant pas repris parmi les activités listées comme « portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier », leur passage est inoffensif et ne peut être restreint par l'obligation d'obtenir une autorisation préalable.

Les activités militaires dans la zone économique exclusive est le second point majeur sur lequel Pékin et Washington n'arrivent pas à s'accorder. Les Etats-Unis fondent leur argumentation sur l'article 58 et la distinction entre « recherche scientifique marine » et « collecte des données hydrographiques et militaires ». Premièrement, ils considèrent que la formulation de l'article 58 ne donne aucun droit à la Chine, que ce soit par les dispositions de la Convention ou par le droit international coutumier, de restreindre les activités militaires en ZEE. Deuxièmement, l'article 58 autoriserait de façon implicite les activités militaires puisque l'article n'est pas exhaustif, preuve en est de l'utilisation des termes « *ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à* d'autres fins internationalement licites […] ». De plus, si elles étaient interdites, les autorités américaines estiment que l'interdiction serait expresse comme c'est le cas pour d'autres zones maritimes que la ZEE. Troisièmement, les Etats-Unis considèrent que la collecte de données militaires est également autorisée du fait qu'elle ne fait pas partie de la recherche scientifique marine. En faisant clairement la distinction entre la collecte de données et la recherche scientifique marine, ils insistent sur le fait que les articles s'appliquant à cette dernière ne le sont pas à la collecte de données hydrographiques et militaires (leur but final n'étant pas le même). En opposition avec la distinction des Etats-Unis, la Chine considère que la collecte de données hydrographiques et militaires relève de la recherche scientifique marine et doit donc se faire avec le consentement de l'Etat côtier. Pékin estime également que les activités militaires pourraient la menacer et ainsi violer les articles 301 et 88 de la Convention des Nations Unies.

Comme nous avons pu le voir, la Convention laisse des zones grises quant à certains droits que les Etats

estiment avoir. Les Etats-Unis ayant la marine la plus puissance au monde et souhaitant maintenir son statut d'hégémon sur les mers, mettent tout en œuvre pour avoir les libertés les plus étendues possibles. La Chine met plutôt l'accent sur l'importance de sa sécurité nationale et fait tout pour éviter les éléments qu'elle perçoit comme des menaces. Les différends entre la Chine et les Etats-Unis ne se limitent bien sûr pas à l'interprétation de dispositions concernant la liberté de navigation en droit international de la mer, mais cette dernière reflète les tendances des deux puissances.

V. Bibliographie

a. Monographies

GROTIUS Hugo, *Dissertation de Grotius sur La liberté des mers*, Paris, Imprimerie royale, 1845, 80p.

SOHN Louis B., GUSTAFSON JURAS Kristen, NOYES John E., FRANCKX Erik, *Law of the Sea in a Nutshell*, United States, West Publishing Co., 2nd edition, 2010, 545p.

b. Chapitres d'ouvrages collectifs

FU Kuen-Chen, "Freedom of Navigation and the Chinese Straight Baselines in the South China Sea", in NORQUIST Myron H., NORTON MOORE John, BECKMAN Robert C., LONG Ronán, *Freedom of Navigation and Globalization,* Leiden-Boston, Nijhoff, 2015, pp.190-195

GAO Zhiguo, "China and the Law of the Sea", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, pp.265-296

(Capt.) PEDROZO Raul "Pete", "Military activities in and over the Exclusive Economic Zone", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, pp.235-248

(Maj. Gen.) PENG Guangqian (PRC), "China's maritime rights and interests", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, pp.15-22

TELESETSKY Anastasia, "Implementation of the Law of the Sea in the United States: Can the US become Exceptional in Affirming the United Nations Law of the Sea Convention?", in LEE Seokwoo et GULLET Warwick, *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy, Approaches to the Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff, 2016, pp.197-220

WOLFRUM Rüdiger, "Freedom of Navigation : New Challenges", in NORDQUIST Myron H., KOH Tommy T.B., NORTON MOORE John, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff Publishers, 2009, pp.79-94

WU Jilu, "The Concept of Marine Scientific Research", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, pp.65-74

XUE Guifang, "Surveys and Research Activities in the EEZ", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, pp.89-106

YU Zhirong, "Jurisprudential Analysis of the U.S. Navy's Military Surveys in the Exclusive Economic Zones of Coastal Countries", in DUTTON Peter (ed.), *Military Activities in the EEZ, a US-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons,* New Port, Rhode Island, China Maritime Studies Institute, 2010, pp.37-48

ZOU Keyuan, "Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in China", in LEE Seokwoo et GULLET Warwick, *Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy, Approaches to the Law of the Sea Convention,* Leiden/Boston, Nijhoff, 2016, pp.14-33

c. Articles scientifiques

BATEMAN Sam, "Hydrographic Surveying in Exclusive Economic Zones: Jurisdictional Issues", *International Hydrographic Review,* vol.5, n°1, Avril 2004, pp.24-33

BATEMAN Sam, "Hydrographic surveying in the EEZ: differences and overlaps with marine scientific research", *Marine policy,* 29, 2005, pp.164-165

BATEMAN Sam, "U.S. Responses to the Arbitration Tribunal's Ruling – A Regional Perspective", *Journal of Chinese Political Science/Association of Chinese Political Studies*, 18 mars 2017, pp. 269-282

COLIN Sébastien, "China, the US and the Law of the Sea", *China Perspectives,* 2016/2, pp.57-62

ETZIONI Amitai, "Freedom of Navigation Assertions: The United States as the World's Policeman", *Armed Forces & Society,* vol.42(3), 2016, pp.501-517

FRANCKX Erik, "Innocent passage of warships: Recent developments in US-Soviet relations", *Marine policy,* 1990, pp.484-490

HOUCK James W. and ANDERSON Nicole M., "The United States, China, and Freedom of Navigation in the South China Sea, *Washington University Global Studies Law Review,* volume 12, issue 3, 2014, pp.441-452

MENEGAZZI Silvia, "Military Exercises in the Exclusive Economic Zones: The Chinese perspective", *Maritime Safety and Security Law Journal,* 1/2015, pp.56-70

PIRTLE Charles E., "Military Uses of the Ocean Space and the Law of the Sea in the New Millenium", *Ocean Development & International law,* 31, 2000, pp.7-45

RODRIGUEZ BALLESTER Gamaliel, "The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue", *Revista de Derecho Puertorriqueño,* vol.54, 2014, pp.87-118

TREVES Tullio, « La notion d'utilisation des espaces marins à des fins pacifiques dans le nouveau

droit de la mer », *Annuaire français de droit international,* vol.26, 1980, p.687-699

WAGNER Benjamin K., "Lessons from Lassen: Plotting a Proper Course for Freedom of Navigation Operations in the South China Sea", *Regional focus & Controversies,* 2016, pp.137-166

YUAN Paul C., "The United Nations Convention on the Law of the Sea from a Chinese Perspective", *Texas International Law Journal,* vol.19, 1984, pp.415-433

ZHANG Xinjun, "The Latest Developments of the US Freedom of Navigation Programs in the South China Sea: Deregulation or Re-Balance?", *Journal of East Asia and International Law*, 9, 2016, pp.167-182

ZOU Keyuan, "Innocent Passage for Warships: The Chinese doctrine and practice", *Ocean Development and International Law,* 29:3, *juillet* 1998, pp.195-223

ZOU Keyuan, "Law of the Sea Issues between the United States and East Asian State", *Ocean Development & International Law,* 39:1, 2008, pp.69-93

D. Conventions et lois

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (CTS), Genève, 29 avril 1958

Convention on the High Seas (CHS), Genève, 29 avril 1958

Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas (CFCLR), Genève, 29 avril 1958

Convention on the Continental Shelf (CCS), Genève, 29 avril 1958

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

Law of Surveying and Mapping, Adopted at the 29th Meeting of the Standing Committee of the Seventh National People's Congress on December 28, 1992; revised at the 29th Meeting of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress on August 29, 2002 and promulgated by Order

No.75 of the President of the People's Republic of China on August 29, 2002

Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act, Adopted at the thrid session of the Standing Committee of the Ninth National People's Congress, China, 26 juin 1998

E. Jurisprudence

Cour permanente d'arbitrage, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale, la République des Philippines c. la République Populaire de Chine, cas n°2013-19, 12 juillet 2016

F. Documents officiels

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, O'ROURKE Ronald, *Maritime territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) disputes involving China: Issues for Congress*, 7 August 2015, accessible via le lien https://news.usni.org/2015/08/13/document-report-to-congress-on-maritime-territorial-disputes-involving-china, 79p.

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, O'ROURKE Ronald, *Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress,* 12 décembre 2017, accessible via le lien https://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf, 101p.

COUNCIL FOR SECURITY COOPERATION IN THE ASIA PACIFIC (CSCAP), Memorandum n°6, *The Practice of the Law of the Sea in the Asia Pacific*, 3p.

DEPARTMENT OF THE NAVY, OFFICE OF THE CHIEF OF NAVAL OPERATIONS AND HEADQUARTERS, U.S. MARINE CORPS, DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY AND U.S. COAST GUARD, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations,* Juillet 2007, accessible via le lien http://www.jag.navy.mil/documents/NWP_1-14M_Commanders_Handbook.pdf, 184p.

GOVERNMENT OF THE PRC, *Declaration of the Government of the People's Republic of China on China's territorial sea,* Pékin, 4 septembre 1958, accessible via le lien https://www.chinausfocus.com/upload/file/2014/Annex1-4.pdf

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (PRC), *Déclaration du porte-parole du Ministère des Affaires étrangères Ma Zhaoxu au sujet des activités d'un navire de surveillance américain dans la zone économique exclusive chinoise,* 11 mars 2009, accessible via le lien http://www.fmprc.gov.cn/fra/xwfw/fyrth/fyrth/t541701.shtml

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PRC, *Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Remarks on US Navy Vessel's Entry into Territorial Waters of Zhongjian Dao of China's Xisha Islands*, 30 janvier 2016, accessible via le lien, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1336822.shtml

NATIONS UNIES COLLECTION DES TRAITES, *Etat des traités*, https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=fr#1

OFFICE FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA*, Law of the Sea Bulletin,* n°14, décembre 1989, accessible via le lien http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulE14.pdf, 118p.

PERMANENT MISSION OF THE PRC TO THE UN, *Note verbale de la République populaire de Chine à l'ONU*, New York, 7 mai 2009, accessible via le lien http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf 2p.

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, *Declarations made upon signature, ratification, accession or succession or anytime thereafter, China,* accessible via le site http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#China Upon ratification

U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE, *The Asia-Pacific maritime security strategy: achieving U.S. National Security Objectives in a Changing Environment*, 2015, 40p.

G. Sources Internet

BORGER Julian, "Chinese warship seizes US underwater drone in international waters", site The Guardian, 16 décembre 2016, https://www.theguardian.com/world/2016/dec/16/china-seizes-us-un-

derwater-drone-south-china-sea, [dernière consultation le 17 décembre 2017]

"DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports", site du Département américain de la Défense, http://policy.defense.gov/OUSDP-Offices/FON/, [dernière consultation le 10 décembre 2017]

"Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Regular Press Conference on October 11, 2017", site du Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Chine, 11 octobre 2017, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1500871.shtml [dernière consultation le 10 décembre 2017]

HILLE Kathrine, "Chinese Navy Begins US Economic Zone Patrols", site du Financial Times, 2 juin 2013, https://www.ft.com/content/02ce257e-cb4a-11e2-8ff3-00144feab7de

KENHMANN Henri, "Le destroyer USS Dewey intercepté par deux frégates chinoises", site East Pendulum, 25 mai 2017, http://www.eastpendulum.com/le-destroyer-uss-dewey-intercepte-par-2-fregates-chinoises, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

LAGRONE Sam, "China Chides U.S. Over Latest South China Sea Freedom of Navigation Operation", site USNI News, 11 octobre 2017, https://news.usni.org/2017/10/11/china-chides-u-s-latest-south-china-sea-freedom-navigation-operation, [dernière consultation le 10 décembre 2017]

MEDCALF Rory, "Maritime Game-Changer Revealed at Shangri-La Dialogue", site The Diplomat, 2 juin 2013, https://thediplomat.com/2013/06/maritime-game-changer-revealed-at-shangri-la-dialogue/, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

"Navy organization: mission of the Navy", site de l'US Navy, http://www.navy.mil/navydata/organization/org-top.asp. [dernière consultation le 10 décembre 2017].

PANDA Ankit, "The US Navy's First Trump-Era South China Sea FONOP Just Happened: First Takeaways and Analysis", site The Diplomat, 25 mai 2017, https://thediplomat.com/2017/05/the-trump-administrations-first-south-china-sea-fonop-is-here-first-takeaways-and-analysis/, [dernière consultation le 15 décembre 2017]

Liste des notes d'analyse précédentes

(cliquez pour y accéder)

NASLIN F., *Défense de réalité par deux aigles*, Note d'analyse n°57, novembre 2017.

de WILDE T., de MONTPELLIER S.-P., *Herman Van Rompuy sur la scène politique mondiale (2009-2014) : Le premier président permanent du Conseil européen à l'épreuve des crises internationales*, Note d'analyse n°56, octobre 2017.

WALSCHOT M., *"Eau, conflit et coopération: l'enjeu des eaux transfrontalières au Moyen-Orient"*, Note d'analyse n°55, octobre 2017.

FOLLEBOUCKT X., *Kremlinologie 2.0 : la politique étrangère russe à l'épreuve du poutinisme*, Note d'analyse n°54, mars 2017.

DIDAT M., *Donald Trump et les élections présidentielles de 2016 aux États-Unis*, Note d'analyse n°53, février 2017.

EIFFLING V., *L'Iran face à la disparition d'Hachemi Rafsandjani : bilan et perspectives d'avenir pour la République islamique*, Note d'analyse n°52, janvier 2017.

WALSCHOT M., de WILDE T., LIEGEOIS M., *Les normes européennes d'étiquetage appliquées aux produits en provenance des établissements israéliens dans les territoires occupés*, Note d'analyse n°51, janvier 2017.

DESPLANQUE S., *22 novembre 1963 : aux origines des théories du complot*, Note d'analyse n°50, décembre 2016.

DIDAT M., DRESS K., *La relation australo-indonésienne: Une union forcée mais nécessaire, entre tensions et résilience*, Note d'analyse n°49, août 2016.

VIAUD A., *EU–Myanmar: From marginal EU sanctions to a move towards democracy (1996–2013)*, Note d'analyse n°48, juin 2016.