



## Assemblée générale

Distr.  
GENERALE

A/40/535  
17 septembre 1985  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarantième session  
Point 68 b) de l'ordre du jour provisoire\*

### DESARMEMENT GENERAL ET COMPLET

#### Etude sur la course aux armements navals

#### Rapport du Secrétaire général

1. Par sa résolution 38/188 G du 20 décembre 1983, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'effectuer, avec le concours d'experts gouvernementaux qualifiés, une étude d'ensemble sur la course aux armements navals, sur les forces et systèmes d'armements navals, y compris les systèmes d'armes nucléaires, ainsi que sur le renforcement, le déploiement et le mode d'opération de ces forces et systèmes navals, l'objectif recherché étant d'analyser leurs incidences possibles sur la sécurité internationale, la liberté de la haute mer, les routes de navigation internationales et l'exploitation des ressources marines, et de faciliter ainsi l'identification de domaines justiciables de mesures de désarmement et de mesures propres à accroître la confiance. L'Assemblée générale a également prié le Secrétaire général de présenter un rapport final à l'Assemblée lors de sa quarantième session.

2. En application de cette résolution, le Secrétaire général a l'honneur de transmettre ci-joint à l'Assemblée l'étude sur la course aux armements navals.

---

\* A/40/150.

ANNEXE

Etude sur la course aux armements navals

TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                         | <u>Paragraphes</u> | <u>Pages</u> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|
| AVANT-PROPOS DU SECRETAIRE GENERAL .....                                                                                                |                    | 5            |
| LETTRE D'ENVOI .....                                                                                                                    |                    | 6            |
| <u>Chapitres</u>                                                                                                                        |                    |              |
| I. GENERALITES ET CONTEXTE DE L'ETUDE .....                                                                                             | 1 - 52             | 9            |
| A. Objectifs de l'étude .....                                                                                                           | 3 - 7              | 9            |
| B. Principes pertinents du Document final et de la<br>Convention des Nations Unies sur le droit de la<br>mer .....                      | 8 - 17             | 10           |
| C. Bref historique des mesures prises concernant<br>la limitation des armements navals et les<br>questions connexes jusqu'en 1945 ..... | 18 - 28            | 12           |
| D. La mer et ses ressources et leur valeur pour<br>l'humanité .....                                                                     | 29 - 52            | 15           |
| II. DEVELOPPEMENT DE LA PUISSANCE NAVALE .....                                                                                          | 53 - 80            | 23           |
| A. Mobiles des Etats .....                                                                                                              | 53 - 61            | 23           |
| B. La puissance maritime dans le contexte général de<br>la politique, de l'économie et de la sécurité ....                              | 62 - 68            | 24           |
| C. Les différentes marines .....                                                                                                        | 69 - 73            | 27           |
| D. Transferts d'armes navales .....                                                                                                     | 74 - 80            | 29           |
| III. FORCES NAVALES ET SYSTEMES D'ARMES NAVALES .....                                                                                   | 81 - 138           | 31           |
| A. Les principales transformations des 50 dernières<br>années .....                                                                     | 81 - 82            | 31           |
| B. La révolution nucléaire .....                                                                                                        | 83 - 87            | 31           |
| C. La révolution électronique .....                                                                                                     | 88 - 94            | 32           |
| D. Les systèmes d'armes .....                                                                                                           | 95 - 98            | 34           |

TABLE DES MATIERES (suite)

| <u>Chapitres</u>                                                                                                                                                 | <u>Paragraphes</u> | <u>Pages</u> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|
| E. Techniques nouvelles .....                                                                                                                                    | 99 - 100           | 35           |
| F. Les forces navales existantes .....                                                                                                                           | 101 - 138          | 35           |
| IV. APPLICATIONS ET UTILISATIONS DES CAPACITES NAVALES ....                                                                                                      | 139 - 170          | 48           |
| A. Déploiement et modes d'opérations .....                                                                                                                       | 139                | 48           |
| B. Dissuasion nucléaire stratégique .....                                                                                                                        | 140 - 141          | 48           |
| C. Capacité de combat .....                                                                                                                                      | 142 - 143          | 48           |
| D. Maîtrise des mers/blocus maritime .....                                                                                                                       | 144 - 146          | 49           |
| E. Opérations dans les zones maritimes couvertes<br>de glace .....                                                                                               | 147 - 152          | 50           |
| F. Affirmation de souveraineté, présence et<br>surveillance navales .....                                                                                        | 153 - 155          | 51           |
| G. Services d'intérêt général .....                                                                                                                              | 156 - 170          | 52           |
| V. L'ETAT DU DROIT MARITIME .....                                                                                                                                | 171 - 254          | 55           |
| A. Règles générales de droit international<br>restreignant l'emploi de la force, droit de<br>légitime défense et mesures de sécurité<br>collectives en mer ..... | 173 - 180          | 55           |
| B. Convention sur le droit de la mer .....                                                                                                                       | 181 - 228          | 58           |
| C. Traités multilatéraux postérieurs à 1945 .....                                                                                                                | 229 - 241          | 69           |
| D. Accords bilatéraux .....                                                                                                                                      | 242 - 245          | 72           |
| E. Déclarations .....                                                                                                                                            | 246 - 254          | 73           |
| VI. INCIDENCES SUR LA SECURITE ET LES UTILISATIONS<br>PACIFIQUES DE LA MER .....                                                                                 | 255 - 281          | 76           |
| A. Incidences sur la sécurité internationale .....                                                                                                               | 255 - 273          | 76           |
| B. Incidences sur la liberté de navigation et sur le<br>libre accès aux voies maritimes internationales ..                                                       | 274 - 277          | 81           |

TABLE DES MATIERES (suite)

| <u>Chapitres</u>                                                                                         | <u>Paragraphes</u> | <u>Pages</u> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|
| C. Incidences sur l'exploitation des ressources marines .....                                            | 278 - 281          | 82           |
| VII. MESURES DE DESARMEMENT ET MESURES PROPRES A ACCROITRE LA CONFIANCE QUI POURRAIENT ETRE PRISES ..... | 282 - 307          | 84           |
| A. Limitations quantitatives .....                                                                       | 287                | 85           |
| B. Limitations qualitatives ou techniques .....                                                          | 288 - 289          | 86           |
| C. Limitations géographiques et/ou opérationnelles ..                                                    | 290 - 295          | 87           |
| D. Mesures propres à accroître la confiance .....                                                        | 296 - 298          | 89           |
| E. Vérification .....                                                                                    | 299 - 301          | 90           |
| F. Modernisation des lois sur la guerre navale .....                                                     | 302 - 304          | 91           |
| G. Rapport avec le droit de la mer .....                                                                 | 305                | 93           |
| H. Instances qualifiées pour les négociations .....                                                      | 306 - 307          | 93           |
| VIII. RESUME ET CONCLUSIONS .....                                                                        | 308 - 326          | 94           |
| Notes .....                                                                                              |                    | 100          |

ANNEXES

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| I. Exemples de mesures portant sur la limitation des armements navals et des questions connexes antérieures à 1945 ..... | 104 |
| II. Types d'armes nucléaires tactiques navales .....                                                                     | 107 |
| III. Cartes .....                                                                                                        | 109 |

#### AVANT-PROPOS DU SECRETAIRE GENERAL

1. La présente étude a été établie par un groupe d'experts gouvernementaux qualifiés nommés par le Secrétaire général en application de la résolution 38/188 G de l'Assemblée générale en date du 20 décembre 1983. Dans cette résolution, l'Assemblée générale a demandé l'établissement d'une étude d'ensemble sur la course aux armements navals dans le but d'en analyser les incidences possibles sur la sécurité internationale, la liberté de la haute mer, les routes de navigation internationales et l'exploitation des ressources marines, et de faciliter ainsi l'identification de domaines justiciables de mesures de désarmement et de mesures propres à accroître la confiance.
2. Au début du rapport, les experts rappellent que les mers et les océans recouvrent 71 p. 100 de la surface du globe et que plus des deux tiers des habitants de la planète vivent à moins de 300 km d'une côte. Les mers et les océans constituent une source importante de protéines et d'énergie. Ils ont déjà joué un rôle important dans l'exploration et la mise en valeur de la planète et, selon toute probabilité, ils revêtiront à l'avenir un rôle encore plus important pour l'humanité.
3. Depuis les années 20 et 30, au cours desquelles les questions relatives au désarmement naval ont pour la dernière fois fait l'objet d'entretiens multilatéraux, des modifications importantes sont intervenues. En décrivant les différentes marines du monde, le présent rapport indique leur puissance actuelle et leurs différences qui s'expliquent par divers facteurs géopolitiques ou autres. Il expose en outre les graves conséquences pour la sécurité internationale du renforcement de la présence en mer des forces nucléaires stratégiques, de l'accroissement du nombre et de la portée des armes nucléaires tactiques, ainsi que de l'introduction récente de missiles de croisière de longue portée lancés par mer qui rendront encore plus difficile la négociation de mesures de désarmement nucléaire. Le rapport décrit également le rôle plus traditionnel des forces navales et ses conséquences positives ou négatives pour l'utilisation des mers et des océans.
4. Après avoir énuméré un certain nombre de mesures de désarmement naval et de mesures propres à accroître la confiance qui ont été proposées au cours des dernières années, le Groupe définit deux objectifs : tout d'abord, l'adoption, par voie de négociation, de mesures efficaces de désarmement nucléaire en mer, l'objectif global étant d'arrêter et d'inverser la course aux armements; en second lieu, l'étude des moyens par lesquels l'organisation, les capacités et l'expérience des forces navales pourraient contribuer à la mise en oeuvre de politiques efficaces de gestion des mers et des océans aux fins de leur utilisation pacifique au cours des années à venir afin que les générations futures puissent tirer parti au mieux des ressources marines pour le bien de l'humanité tout entière. Le rapport des experts souligne l'importance que cet aspect revêtira lors de l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
5. Le Secrétaire général remercie les membres du Groupe d'experts pour leur rapport qui est présenté ci-joint à l'Assemblée générale afin qu'elle l'examine. Il convient de noter que les observations et les conclusions qui sont formulées dans le présent rapport sont celles des membres du Groupe d'experts et que le Secrétaire général n'est pas en mesure de porter un jugement sur tous les aspects des travaux réalisés par le Groupe.

LETTRE D'ENVOI

26 juillet 1985

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le rapport du Groupe d'experts gouvernementaux chargé de faire une étude d'ensemble sur la course aux armements navals, les forces navales et des systèmes d'armements navals que vous avez nommé conformément au paragraphe premier de la résolution 38/188 G de l'Assemblée générale, en date du 20 décembre 1983.

Les experts gouvernementaux nommés en application de la résolution de l'Assemblée générale étaient ceux dont les noms suivent :

M. Ali Alatas  
Ambassadeur  
Représentant permanent de l'Indonésie auprès  
de l'Organisation des Nations Unies  
New York

M. Hervé Coutau-Bégarie  
Chargé de conférences à l'Ecole pratique  
des Hautes Etudes (IVème section)  
Paris  
France

M. Deng San Rui  
Professeur d'architecture navale  
Institut technique de construction navale de Harbin  
Harbin  
Chine

M. Minko-Mi-Endamne  
Ambassadeur  
Directeur général pour le droit de la mer  
Ministère des domaines, du cadastre et de l'urbanisme  
Chargé du droit de la mer  
Gabon

M. Jorge Morelli-Pando  
Ambassadeur du Pérou en Autriche et auprès  
des organisations internationales à Vienne

Son Excellence  
Javier Pérez de Cuéllar  
Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies  
New York

M. Jan Prawitz  
Assistant spécial pour le désarmement  
Ministère de la défense  
Suède

M. Jan Hendrick van Rede  
Contre-amiral (en retraite)  
Marine royale des Pays-Bas  
Pays-Bas

Le rapport a été établi entre les mois d'avril 1984 et de juillet 1985. Au cours de cette période, le Groupe a tenu quatre sessions : la première du 9 au 13 avril 1984, la deuxième du 15 au 26 octobre 1984, la troisième du 4 au 15 mars 1985 et la quatrième du 17 au 26 juillet 1985. Toutes les sessions ont été tenues à New York, à l'exception de la deuxième qui s'est déroulée à Genève.

Les membres du Groupe d'experts tiennent à exprimer leur gratitude aux membres du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies pour l'assistance que ceux-ci leur ont fournie. Ils tiennent en particulier à remercier M. Jan Mártenson, secrétaire général adjoint aux affaires du désarmement, M. Derek Boothby, qui a assuré les fonctions de secrétaire du Groupe et M. L. Dolliver Nelson, du Bureau du Représentant spécial au Secrétaire général pour le droit de la mer.

Au cours de ses travaux, le Groupe a décidé de charger un certain nombre de consultants, soit à titre individuel, soit au nom d'institutions nationales, de lui soumettre des documents et, dans la mesure du possible, de prendre part à des séminaires aux deuxième et troisième sessions. Les membres du Groupe ont estimé que cet arrangement pourrait être très utile dans la mesure où il permettrait de compléter les connaissances que le Groupe possédait sur divers aspects de la question. A cet égard, les membres du Groupe tiennent à exprimer en particulier leur gratitude aux personnes dont les noms suivent : M. Barry Blechman du Georgetown Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.); sir James Cable, auteur spécialisé dans les questions internationales et les affaires navales, Cambridge (Royaume-Uni); M. Vojin Dimitrijevic, représentant de l'Institut de politique et d'économie internationales de Belgrade (Yougoslavie); M. Gunnar Gunnarsson de la Commission islandaise de la sécurité et des affaires internationales, Reykjavik (Islande); M. Hiran W. Jayewardene de l'Agence nationale des ressources aquatiques de Colombo (Sri Lanka) et l'amiral Fernando A. Milia du Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Buenos Aires. Des invitations similaires ont été adressées à titre officieux à d'autres institutions nationales, mais sont restées sans réponse.

Je suis heureux de pouvoir vous informer au nom de tous les membres du Groupe, que l'ensemble du rapport a été adopté par consensus.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, les assurances de ma très haute considération.

Le Président du Groupe d'experts gouvernementaux  
chargé de faire une étude d'ensemble sur la  
course aux armements navals, les forces  
navales et les systèmes d'armements navals,

(Signé) A. ALATAS

## CHAPITRE PREMIER

### GENERALITES ET CONTEXTE DE L'ETUDE

1. Par sa résolution 38/188 G du 20 décembre 1983, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'effectuer, avec le concours d'experts gouvernementaux qualifiés, une étude d'ensemble sur la course aux armements navals, sur les forces et systèmes d'armes navals, y compris les systèmes d'armes nucléaires, ainsi que sur le renforcement, le déploiement et le mode d'opération de ces forces et systèmes navals. Elle précisait dans le même paragraphe que l'objectif de l'étude était d'analyser les incidences possibles de ces systèmes sur la sécurité internationale, la liberté de la haute mer, les routes de navigation internationales et l'exploitation des ressources marines et de faciliter ainsi l'identification de domaines justiciables de mesures de désarmement et de mesures propres à accroître la confiance.

2. Le présent rapport, établi en application de cette résolution, contient huit chapitres : on trouvera au chapitre premier une présentation de la question dans ses grandes lignes, au chapitre II les principales raisons motivant le développement de la puissance navale; au chapitre III un exposé d'ensemble sur les forces navales et les systèmes d'armes navals existants; au chapitre IV l'examen des applications et des utilisations des systèmes d'armes navals; au chapitre V un tableau du contexte juridique, en particulier les incidences de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée Convention sur le droit de la mer); au chapitre VI une analyse des incidences de ces facteurs sur la sécurité internationale et les utilisations pacifiques de la mer; au chapitre VII les mesures de désarmement et les mesures propres à accroître la confiance qui pourraient être prises; et au chapitre VIII un résumé de l'étude et les conclusions du Groupe d'experts.

#### A. Objectifs de l'étude

3. Les mers constituent 71 p. 100 environ de la surface du globe et plus des deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 300 kilomètres d'une côte; malgré cela, la grande majorité de l'humanité ne se préoccupe pas outre mesure de l'importance des mers, de leurs ressources, de leurs avantages actuel et potentiel et des conséquences de leur exploitation.

4. Le développement constant des forces navales et des systèmes d'armes navals et la dimension nouvelle que ce facteur a conférée au problème de la sécurité internationale n'ont guère retenu l'attention jusqu'à présent dans le cadre des négociations multilatérales de désarmement. Toutefois, la modernisation et l'expansion des forces navales et la complexité accrue des systèmes d'armes navals ont développé et créé de nouvelles capacités opérationnelles, notamment parmi les Etats dotés d'armes nucléaires et d'autres Etats militairement importants, et préoccupent de nombreuses nations. Celles-ci s'inquiètent des conséquences éventuelles de cette situation sur les chances de parvenir à un désarmement mondial, sur la sauvegarde de la liberté de la haute mer, sur le principe de non-ingérence en ce qui concerne le maintien des voies internationales de circulation maritime ouvertes au commerce et à la navigation et l'exploitation économique des ressources maritimes.

5. L'une des raisons pour lesquelles la course aux armements navals a été négligée dans les négociations multilatérales sur le désarmement tient au fait qu'il était difficile de discuter de ces questions tant que les négociations sur le droit de la mer n'avaient pas abouti et que la situation était incertaine sur le plan juridique. La Convention sur le droit de la mer signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982 a incorporé des principes nouveaux ou déjà en vigueur au régime juridique régissant l'utilisation des océans 1/. Elle est maintenant ouverte à la ratification des Etats. Lorsque cet instrument sera entré en vigueur, les discussions ayant trait à la course aux armements navals, aux mesures de désarmement naval et aux questions connexes pourront être menées sur des bases plus précises. Le chapitre V traite de la question plus en détail.

6. Dans la résolution 38/188 G, l'Assemblée générale souligne qu'il est de la plus haute importance pour la sécurité et le bien-être de toutes les nations, pour le commerce international et les transports internationaux et pour l'exploitation économique des ressources marines de sauvegarder la liberté de la haute mer et de maintenir les voies internationales de circulation maritime ouvertes au commerce et à la navigation, conformément aux dispositions de la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international. Compte tenu de ces considérations et de l'évolution récente du droit de la mer, l'étude a pour but :

a) D'appeler l'attention sur un aspect de la course aux armements qui a des incidences majeures sur la sécurité internationale;

b) De décrire les divers facteurs et l'interaction de certaines évolutions importantes du milieu marin;

c) D'analyser leurs incidences éventuelles sur la sécurité internationale, la liberté de la haute mer, les routes de navigation internationales et l'exploitation des ressources marines.

7. L'étude a un double objectif :

a) Permettre à la communauté internationale de mieux comprendre les questions en jeu;

b) Faciliter l'identification de domaines susceptibles de se prêter à la négociation de mesures propres à accroître la confiance et de mesures de désarmement sur les océans du globe, dans le cadre du processus de désarmement dans son ensemble.

#### B. Principes pertinents du Document final et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

8. Le Document final adopté par consensus par l'Assemblée générale à sa dixième session extraordinaire en 1978, la première consacrée au désarmement, revêt une importance capitale du fait qu'il définit une stratégie internationale du désarmement 2/.

9. En déclarant que l'objectif ultime des efforts des Etats dans le processus du désarmement est le désarmement général et complet sous un contrôle international efficace, le Document final indique que pour progresser vers ces objectifs il faut

conclure et appliquer des accords prévoyant la cessation de la course aux armements et de véritables mesures de désarmement tenant compte de la nécessité pour les Etats de sauvegarder leur sécurité. Au nombre de ces mesures, des mesures efficaces de désarmement nucléaire et la prévention de la guerre nucléaire ont la plus haute priorité.

10. Le Document final indique que, parallèlement à des négociations sur des mesures de désarmement nucléaire, il faudrait procéder à des négociations sur la réduction équilibrée des forces armées et des armements classiques reposant sur le principe de la non-diminution de la sécurité des parties en vue de promouvoir ou de renforcer la stabilité à un niveau de forces moins élevé, compte tenu de la nécessité pour tous les Etats de sauvegarder leur sécurité. Ces négociations devraient être menées en mettant tout particulièrement l'accent sur les forces armées et les armes classiques des Etats dotés d'armes nucléaires et d'autres Etats militairement importants.

11. Afin de promouvoir l'utilisation pacifique du fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol et d'empêcher qu'ils ne soient le lieu d'une course aux armements, le Comité du désarmement - devenu la Conférence du désarmement - est prié dans le Document final d'entreprendre sans retard l'examen de nouvelles mesures dans le domaine du désarmement visant à empêcher une course aux armements dans ce milieu. A cet égard, la Conférence du désarmement est priée de procéder à cet examen en consultation avec les Etats parties au Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol (voir annexe à la résolution 2660 (XXV) de l'Assemblée générale).

12. Parmi les autres principes énoncés dans le Document final, dont bon nombre peuvent être considérés comme étant susceptibles de contribuer à limiter et à inverser la course aux armements navals, l'Assemblée générale a recommandé que l'adoption d'accords ou d'autres mesures soit résolument poursuivie sur une base bilatérale, régionale et multilatérale en vue de renforcer la paix et la sécurité à un niveau de forces moins élevé. Le Document final a suggéré que ces mesures impliquent notamment l'organisation de consultations et de conférences bilatérales, régionales et multilatérales, là où existent les conditions appropriées, sur la limitation de tous types de transfert international d'armes classiques entre les principaux pays fournisseurs et acquéreurs d'armes, reposant sur le principe de la non-diminution de la sécurité des parties, en vue de promouvoir ou de renforcer la stabilité à un niveau de force moins élevé, compte tenu de la nécessité pour tous les Etats de sauvegarder leur sécurité ainsi que du droit inaliénable à l'autodétermination et à l'indépendance des peuples sous domination coloniale et étrangère et de l'obligation des Etats de respecter ce droit.

13. Comme on l'a noté précédemment, le Document final est une stratégie de désarmement portant sur tous les aspects de la course aux armements. Etant donné que la course aux armements navals reproduit bon nombre des caractéristiques de la course mondiale aux armements, les principes cités dans de précédents paragraphes ne sont pas les seuls éléments du Document final applicables au contexte naval. On peut dire en fait que la plus grande partie du Document final s'applique aux mesures visant à arrêter et à inverser la course aux armements navals.

14. La Convention sur le droit de la mer ne prescrit pas de mesures de désarmement. L'utilisation pacifique des espaces marins est la norme fondamentale sur laquelle elle repose explicitement, et l'utilisation des mers à des fins pacifiques y est un thème constant : en tant que règle générale (art. 301), en ce qui concerne l'affectation de la haute mer à des fins pacifiques (art. 88), la zone économique exclusive (art. 58), la Zone internationale des fonds marins (art. 141) et la conduite de la recherche scientifique marine (art. 240).

15. Sans faire l'unanimité, nombreux sont ceux qui estiment que les accords relatifs au désarmement naval qui sont indirectement mais clairement liés à la Convention sur le droit de la mer devraient être considérablement élargis si l'on veut appliquer efficacement le principe de l'utilisation des mers à des fins pacifiques. On citera à titre d'exemple le Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol, dont la portée devrait être élargie.

16. La Convention sur le droit de la mer applique le principe de l'utilisation des mers à des fins pacifiques à la haute mer et à la zone économique exclusive. Les eaux de ces zones doivent être réservées à des utilisations pacifiques ainsi que le fond des mers et des océans. L'application de la Convention signifie en fait que le fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale seront utilisés à des fins pacifiques. Telle est la raison de l'importance du régime de la Convention régissant l'utilisation des fonds marins ou de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (c'est-à-dire dans la "Zone") ainsi que ses ressources qui constituent "le patrimoine commun de l'humanité" (art. 136); ce régime prévoit que les activités dans la Zone sont organisées et menées pour le compte de l'humanité tout entière, eu égard en particulier aux intérêts et aux besoins des Etats et des peuples en développement qui n'ont pas encore atteint l'indépendance ou un autre statut autonome. A cet égard, le régime contribue à répondre aux exigences d'un nouvel ordre économique international.

17. La Convention sur le droit de la mer fait l'objet d'un examen plus détaillé au chapitre V, et il est incontestable que son entrée en vigueur, 12 mois après la ratification ou l'adhésion par 60 Etats, aura des incidences capitales sur la conduite des relations internationales touchant l'utilisation et l'exploitation des mers et des océans.

C. Bref historique des mesures prises concernant la limitation des armements navals et les questions connexes jusqu'en 1945

18. Même si récemment la limitation des armements navals n'a guère retenu l'attention, il n'en était pas de même avant la seconde guerre mondiale; en fait, nombre de mesures avaient été prises pour amener la limitation et même la réduction des armements navals 3/. L'un des premiers exemples, parmi les mieux connus, est l'accord Rush-Bagot de 1817 concernant les forces navales sur les grands lacs d'Amérique du Nord, qui consacrait la démilitarisation d'une partie de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Cet accord s'est révélé très satisfaisant et est toujours en vigueur. Le climat politique entre les deux Etats s'en est trouvé tellement amélioré qu'ils ont pu cesser de protéger militairement leur frontière commune.

19. La Conférence de la paix qui a eu lieu à Paris en 1856, après la guerre de Crimée, est intéressante à trois égards. Premièrement, le Traité de paix démilitarisait la mer Noire, et le détroit des Dardanelles et le Bosphore étaient interdits aux navires de guerre. La Russie et la Turquie s'engageaient à n'élever et à ne conserver sur leur littoral aucun arsenal militaire maritime. En outre, elles décidaient de ne maintenir en mer Noire d'autres navires de guerre que six vapeurs ne dépassant pas 50 mètres de long et ne jaugeant pas plus de 800 tonneaux, et quatre bateaux-feux ne dépassant pas 200 tonneaux chacun. Deuxièmement, le Traité démilitarisait l'archipel des îles d'Aland dans la Baltique et prévoyait que ces îles ne seraient plus fortifiées. Troisièmement, la Conférence de la paix adoptait une déclaration sur certains principes de base concernant le droit maritime en temps de guerre. Les dispositions concernant la démilitarisation de la mer Noire ont cependant été presque entièrement abrogées par un traité conclu à Londres en 1871.

20. En 1902, l'Argentine et le Chili décidaient par les "Pactos de Mayo" d'annuler leurs commandes de navires de guerre en construction et d'indiquer à l'avance s'ils envisageaient de construire de nouveaux bâtiments. Cet accord fut respecté pendant six ans et interrompit provisoirement la course aux armements navals dans la région.

21. En 1907, 13 conventions furent adoptées à La Haye, presque toutes concernant le droit de la guerre et la neutralité, et huit d'entre elles le droit maritime en temps de guerre (Nos VI à XIII). Ces différentes conventions portaient principalement sur les mines sous-marines automatiques de contact, les bombardements par des forces navales et les principes humanitaires de la Convention de Genève de 1906 adaptés à la guerre navale.

22. En 1920, un traité conclu à Paris reconnaissait la pleine souveraineté de la Norvège sur l'archipel du Spitzberg (Svalbard). De son côté, la Norvège s'engageait "à ne créer et à ne laisser s'établir aucune base navale dans les régions visées". Aux termes de ce traité, lesdites régions ne devaient "jamais être utilisées dans un but de guerre."

23. En 1921, une conférence convoquée par la Société des Nations adoptait une convention sur les îles d'Aland. La convention réaffirmait et prorogeait les dispositions de 1856 en matière de non-fortification et instituait un régime de neutralisation en cas de guerre. Le régime de démilitarisation était applicable à une zone bien définie, à savoir les îles Aland et une bande de trois milles marins autour de ces îles.

24. La Conférence de Washington sur la limitation des armements en 1921-1922 a abouti à l'adoption d'accords de limitation des armes navales et de certaines activités des puissances contractantes, à savoir les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon. Le traité naval du 6 février 1922 visait à restreindre le tonnage, la qualité et le nombre des gros navires de guerre. Ainsi, il était fait mention nommément des navires de lignes que chaque puissance pouvait conserver; des limites étaient fixées au tonnage de remplacement des navires de ligne et des porte-aéronefs, au tonnage maximum d'un navire de ligne et d'un porte-aéronef et au calibre des canons; et des accords

visaient l'échange de certains renseignements et le transfert de navires de guerre à d'autres Etats. Le traité contenait aussi une clause (art. XIX) qui interdisait en fait l'établissement de nouvelles fortifications ou bases navales dans les îles du Pacifique, sauf exception, par exemple, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et Hawaii.

25. Un autre traité adopté lors de la Conférence de Washington (également le 6 février 1922) établissait des règles concernant spécifiquement l'utilisation des sous-marins en temps de guerre. Ces règles, connues familièrement en anglais sous le nom de "Root Resolution", interdisaient toute attaque surprise contre des navires de commerce et imposaient aux sous-marins certaines normes dans la conduite de leurs activités, normes qui étaient considérées comme des "règles établies du droit international". Mais ce traité n'est jamais entré en vigueur.

26. Le Traité pour la limitation et la réduction des armements navals, signé à Londres le 22 avril 1930, comportait d'autres restrictions (quantitatives et qualitatives) applicables aux bâtiments de guerre. Le Traité de Londres contenait également une reformulation des règles établies à Washington sur la guerre sous-marine (art. 22). Il était indiqué dans le Traité que cet article, étant un article déclaratif de droit international, devait rester en vigueur sans limite de durée. En conséquence, lorsque le Traité de 1930 vint à expiration à la fin de 1936, l'article 22 resta en vigueur. Cependant, compte tenu du dernier paragraphe de l'article 22 qui indique que les Parties contractantes invitent toutes les autres puissances à exprimer leur assentiment aux règles énoncées dans cet article (à savoir, les sous-marins ne peuvent couler un navire de commerce sans avoir, au préalable mis les passagers et l'équipage en lieu sûr), un nouveau document fut établi. Il s'agit du célèbre Protocole de Londres du 6 novembre 1936 qui reprenait textuellement les dispositions de l'article 22 du Traité de 1930. Un très grand nombre d'Etats accédèrent à ce protocole, mais par la suite, au cours de la seconde guerre mondiale, les commandants des sous-marins reçurent l'ordre de ne pas tenir compte de ces règles.

27. La question des détroits turcs des Dardanelles et du Bosphore fut l'objet d'une attention considérable entre les deux guerres. Une convention séparée concernant les détroits fut conclue en 1923. La Convention créait notamment des zones démilitarisées le long des deux rives des détroits, d'où était exclu tout poste militaire. Cette disposition fut abrogée en 1936, date à laquelle une nouvelle convention relative aux détroits fut conclue à Montreux. La Convention de Montreux établissait des dispositions complexes sur le passage des navires de commerce et de guerre en temps de paix et en temps de guerre. Par exemple, en temps de paix, le tonnage maximum des forces navales étrangères en transit, à l'exception de celles des puissances riveraines de la mer Noire, ne devait pas dépasser 15 000 tonnes et aucun navire de guerre d'un tonnage supérieur à 10 000 tonnes ne pouvait être admis, sauf pour des visites de courtoisie à la demande du Gouvernement turc. Des dispositions plus favorables s'appliquaient aux navires de guerre des puissances riveraines de la mer Noire 4/. Tous les Etats parties continuent d'adhérer aux dispositions de la Convention.

28. On trouvera à l'annexe I les mesures relatives à la limitation des armements mentionnées ci-dessus ainsi que quelques autres exemples des dispositions prises en matière de limitation des armements navals avant 1945.

D. La mer et ses ressources et leur valeur pour l'humanité

29. L'utilisation de la mer au profit de l'homme est aussi ancienne que l'histoire, mais ce n'est que depuis 500 ans que les océans sont utilisés intensivement à des fins autres que la pêche locale ou l'exploration.

30. Le développement des voiliers au long cours entraîna celui du commerce international, puis l'ère d'expansion colonialiste. Mais, pendant longtemps, la mer est demeurée un moyen de transport et ce n'est qu'au XX<sup>e</sup> siècle, à l'époque du développement technique général dans le monde, que des ressources marines ont été utilisées pour le bien de l'humanité. Maintenant encore, les dangers naturels et les problèmes technologiques à résoudre pour les surmonter empêchent l'humanité d'avoir accès à maints bienfaits importants qu'elle pourrait tirer des vastes ressources de la mer. C'est donc là une raison de plus pour créer un climat de sécurité internationale, de confiance mutuelle et de coopération renforcées propice à la mise en valeur des ressources de la mer et visant à répondre à certains des besoins socio-économiques croissants de la population mondiale.

1. Pêche

31. Le poisson étant l'une des grandes sources de protéines, il joue un rôle important dans l'alimentation humaine presque partout dans le monde, et en particulier dans certains pays en développement où il représente souvent la principale source de protéines animales en complément du riz ou du maïs. Il fournit près d'un quart des ressources mondiales en protéines et si l'on classe les pays selon l'importance que revêt chez eux la consommation de protéines animales tirées du poisson, 39 des 40 premiers sont des pays en développement 5/.

32. Les principales zones de pêche, qui fournissent les trois quarts de la production mondiale, sont les suivantes :

- Les eaux tempérées et subarctiques de l'Atlantique nord et du Pacifique nord
- Les hauts-fonds continentaux des mêmes océans
- Les zones au large des côtes occidentales des continents africain et américain (entre la Californie et le Chili) où des eaux froides riches en éléments nutritifs remontent à la surface.

Sur les 76,5 millions de tonnes de poissons pêchées en 1983, 67 millions provenaient de la mer. A l'heure actuelle, plus de 95 p. 100 des prises ont lieu dans une zone située à moins de 200 milles des côtes 6/ : en d'autres termes, la quasi-totalité des prises s'effectue sur moins de 35 p. 100 de la superficie mondiale des mers (voir annexe III, carte 1).

33. Depuis 1945, les techniques se sont beaucoup améliorées avec l'utilisation de matériel électronique pour repérer le poisson, d'instruments de navigation très précis, d'engins de pêche automatisés, de matériel frigorifique de grande capacité pour conserver le poisson pendant longtemps et de bateaux de pêche équipés de

moteurs plus puissants. En outre, la transformation de la pêche en activité industrielle pour produire de la poudre de poisson utilisée comme engrais ou comme nourriture pour les animaux et l'apparition de flottes de navires-usines autonomes font que les prises sont bien plus importantes qu'on ne le croyait possible il y a 40 ans.

34. Ces méthodes avancées ont parfois dépeuplé certaines parties des océans; parfois encore ce sont des causes naturelles comme le déplacement des courants marins qui ont rendu le poisson plus rare; c'est ainsi qu'entre 1975 et 1980, les prises de hareng en mer du Nord sont tombées de 3,7 millions de tonnes à 675 000 tonnes, et celles de sardines au large des côtes du sud-ouest de l'Afrique de 1 million de tonnes à 12 000 tonnes 5/.

35. A l'heure actuelle, la consommation mondiale moyenne est de 11,6 kilos par an, mais pour maintenir cette moyenne avec l'accroissement prévu de la population mondiale, il faudra que le volume total des prises dépasse les 100 millions de tonnes par an d'ici à l'an 2000. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) estime qu'une gestion judicieuse et la reconstitution des stocks dépeuplés permettraient de stabiliser à 100 millions de tonnes le volume des prises de poissons d'espèces courantes et même de dépasser ce chiffre en exploitant des ressources comme les calmars, les poissons mésopélagiques et le krill qui sont actuellement soit négligés soit sous-utilisés.

36. L'apparition des zones économiques exclusives de 200 milles instituées par la Convention sur le droit de la mer donnera une autre dimension aux droits et aux devoirs des Etats et un certain nombre d'entre eux auront ainsi la possibilité d'exploiter de nouvelles ressources mais devront aussi trouver les moyens d'accroître leur puissance maritime pour protéger leurs intérêts et de faire respecter leurs obligations par les Etats qui pêchent dans leur zone. D'où, pour un certain nombre d'autres Etats le problème de l'accès, jusqu'ici garanti par des droits historiques, aux zones de pêche traditionnelles qui relèvent désormais d'un autre régime. Exempte des arrangements nouveaux pris en la matière, la politique commune de pêche instituée en janvier 1983 dans le cadre des Communautés européennes prévoit notamment que l'on décidera chaque année quelles quantités de chaque espèce de poisson chaque Etat membre sera autorisé à pêcher.

37. Sur la scène mondiale, un événement de première importance a été la Conférence mondiale de la FAO sur l'aménagement et le développement des pêches qui s'est tenue à Rome du 27 juin au 6 juillet 1984 et a adopté une résolution intitulée "Stratégie d'aménagement et de développement des pêches" qui expose les principes et les idées directrices dont doivent tenir compte les gouvernements et les organismes au niveau de la planification et de la mise en oeuvre de politiques d'aménagement et de développement des pêches. La Conférence a également adopté une série de cinq programmes d'action intégrés destinés à aider les pays en développement à accroître leur production de poisson et à acquérir davantage d'autonomie individuelle et collective dans le domaine de la pêche.

38. En résumé, on peut constater que la pêche en mer représente une ressource essentielle. Avec l'accroissement de la population, la demande de protéines d'origine marine augmentera, et la meilleure façon d'y satisfaire sera de faire un usage judicieux de la technologie et des méthodes modernes et d'associer la gestion

internationale et la gestion nationale des ressources de poisson tant disponibles que potentielles. En outre, les droits et devoirs accrus que la Convention sur le droit de la mer confère aux Etats dans leurs zones économiques exclusives respectives inciteront chaque pays à s'intéresser davantage à l'amélioration des méthodes et des instruments de gestion dans les divers secteurs de la pêche industrielle et augmenteront les besoins dans ce domaine.

## 2. Ressources minérales des fonds marins

39. Il faut distinguer quatre catégories de minéraux :

- Groupe I Les substances liquides et gazeuses telles que pétrole, gaz, produits de condensation, hélium, azote, gaz carbonique, eau, vapeur, eau chaude, soufre et sels en solution. Ce groupe qui comprend d'importantes sources d'énergie, sera étudié plus loin aux paragraphes 40 à 42 ci-après.
- Groupe II Les minéraux que l'on trouve sous le fond des mers à des profondeurs supérieures à 3 m et qui ne seront probablement pas récupérés tant que les gisements à faible teneur plus accessibles à terre ne seront pas près de s'épuiser.
- Groupe III Les vases et les saumures métallifères. On en a trouvé des quantités massives dans quatre bassins profonds du lit de la mer Rouge, mais l'extraction du fer, du zinc et du cuivre coûte trop cher pour que l'exploitation en soit rentable à l'heure actuelle.
- Groupe IV Les minéraux utiles que l'on trouve sous forme de nodules polymétalliques à la surface du fond des mers ou à des profondeurs inférieures à 3 m, mêlés à des limons calcaires et siliceux. Ce groupe comprend les nodules de phosphorite, que l'on trouve plus souvent sur la marge continentale et les nodules de manganèse, situés sur les fonds marins profonds dans certaines parties du monde.

40. L'exploitation des ressources des fonds marins a fait l'objet de nombreuses discussions et négociations au cours de la préparation de la Convention sur le droit de la mer. Utilisant le terme la "Zone" pour désigner les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale, la Convention stipule dans sa partie XI que la Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité et énonce les dispositions qui y régissent les activités. Le soutien apporté par la communauté internationale à la Convention, quoique très considérable, n'était pas tout à fait unanime; en effet, les principes en ont été acceptés, mais un certain nombre de pays industrialisés ont fait des objections, notamment aux effets des dispositions de la partie XI.

### 3. Energie tirée de la mer et du fond des mers

41. Depuis 1947, date à laquelle on a pour la première fois extrait du pétrole en mer dans le golfe du Mexique, les techniques d'exploitation des champs de pétrole et de gaz naturel au large des côtes se sont beaucoup développées. Les fortes hausses de prix du pétrole enregistrées dans les années 70 ont contribué encore à accélérer l'exploration en mer, où l'exploitation devenait plus économique. En outre, la consommation rapide de cette source d'énergie non renouvelable a entraîné un gros effort de prospection de nouveaux gisements. Tout cela s'est traduit par l'avènement d'une puissante industrie pétrolière en mer, dont la production s'élevait en 1983 à plus de 26 p. 100 de la production mondiale totale. Selon certaines estimations 7/, les dépenses annuelles de cette industrie s'élèvent aux alentours de 40 milliards de dollars et, en 1990, elles auront dépassé les 100 milliards de dollars, et la production sera de l'ordre de 24 millions de barils par jour.

42. On prévoit que les gisements de pétrole qui seront découverts se répartiront en gros en trois catégories : un tiers à terre, un tiers en mer à la limite extérieure du plateau continental, et un tiers en mer en eaux profondes et dans les régions polaires 8/. Au large des côtes, une forte proportion des gisements potentiels d'hydrocarbures repérés se situent à l'intérieur de la Zone économique exclusive de 200 milles fixée par la Convention sur le droit de la mer, et beaucoup de pays voudront exploiter les gisements qui peuvent se trouver dans les zones relevant de leur juridiction.

43. Il y a bien des années qu'on exploite le charbon au large des côtes, d'ordinaire en suivant les filons qui se prolongent sous la mer. En tout état de cause, on a découvert d'importantes quantités de charbon à de grandes profondeurs au-dessous de la plate-forme continentale dans de nombreuses parties du monde et, bien qu'ils soient inaccessibles avec les techniques actuelles, ces gisements seront peut-être exploités dans l'avenir par des techniques de gazéification.

44. Il ne faut pas oublier les sources d'énergie renouvelables telles que l'énergie marémotrice, l'énergie houlomotrice, les gradients de salinité et l'énergie thermique des mers. On a calculé que les océans absorbaient environ les trois quarts de l'énergie solaire reçue par la Terre : convenablement exploités, ils pourraient fournir des sources d'énergie énormes et potentiellement inépuisables pour l'avenir.

### 4. Commerce et transport maritimes

45. La mer est aussi un bien d'une valeur considérable pour l'humanité : elle permet l'échange des produits et la circulation des personnes entre les nations. Le transport maritime est de beaucoup le moyen le moins cher d'acheminer de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, et le volume du trafic maritime représente plus de 80 p. 100 du commerce international. En 1982, en dépit de la récession mondiale, il a atteint 3 273 millions de tonnes de marchandises, dont 1 793 millions de tonnes de cargaison solide et 1 480 millions de tonnes d'hydrocarbures liquides 9/, les activités de transport des flottes marchandes représentant quelque 13 699 milliards de tonnes-milles pour un coût de fret moyen de 0,6 cent E.-U. par tonne-mille (voir annexe III, carte 2).

46. Les principales marchandises transportées sont le pétrole brut et ses dérivés, le minerai de fer, le charbon, les céréales, la bauxite et l'alumine, ainsi que les phosphates en vrac. Quelque 50 p. 100 des cargaisons solides sont constitués de marchandises diverses, notamment fruits, viande et autres produits alimentaires, articles manufacturés, produits chimiques et matières premières. La répartition du commerce maritime en 1982 par groupes de pays est indiquée ci-dessous pour trois catégories de marchandises :

# REPARTITION DU COMMERCE MARITIME EN 1982

(En pourcentage du commerce maritime international)

## PETROLE BRUT

Exportations



Importations



## PRODUITS PETROLIERS

Exportations



Importations



## CARGAISONS SOLIDES

Exportations



Importations



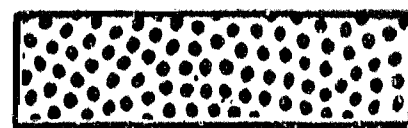
Légende :



Pays développés à  
économie de marché



Pays en  
développement



Pays socialistes  
d'Europe de l'Est  
et d'Asie

Source : "Etude sur les transports maritimes, 1983", Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (TD/B/C.4/226), tableau 3.

/...

47. De 1971 à 1983, la flotte marchande mondiale est passée d'environ 33 000 à 37 000 navires, soit quelque 686 millions de tonnes de port en lourd, ainsi répartis : les pays développés en possédaient un peu plus de 47 p. 100, les pays à immatriculation libre 29,1 p. 100, les pays en développement quelque 15,3 p. 100, et les pays socialistes d'Europe de l'Est et d'Asie 7,9 p. 100 10/. La répartition du commerce maritime fait l'objet de concertations très actives dans le cadre de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes qui est entrée en vigueur le 6 octobre 1983 et dont on peut attendre des effets considérables sur la répartition des cargaisons dans l'avenir. Le tableau ci-dessous donne une idée des tonnages comparés transportés par bateau :

Pourcentage du tonnage  
de la flotte mondiale

|                                        |      |
|----------------------------------------|------|
| Pétroliers                             | 44,1 |
| Vraquiers                              | 24,7 |
| Transporteurs de marchandises diverses | 16,5 |
| Transporteurs de vrac et de pétrole    | 7,1  |
| Porte-conteneurs                       | 2,1  |
| Transbordeurs et navires à passagers   | 0,4  |
| Transporteurs de véhicules             | 0,5  |
| Porte-barges                           | 0,1  |
| Divers                                 | 1,2  |

---

Source : "Etudes sur les transports maritimes, 1983", Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (TD/B/C.4/266), p. 11.

48. L'Organisation maritime internationale (OMI) joue un rôle important dans le domaine de la coopération internationale en matière de transport maritime. Elle poursuit essentiellement deux objectifs. En premier lieu l'adoption et l'application, dans le cadre de la coopération internationale, des normes les plus élevées possibles pour assurer la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation et d'autres opérations maritimes, ainsi que la prévention de la pollution des mers par les navires et l'immersion de déchets et faciliter ainsi la mise en place de services de transport maritime sûrs et efficaces pour le commerce mondial. Le deuxième objectif de l'OMI, en tant qu'institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies, est de promouvoir des programmes de coopération technique avec les pays en développement en vue de les aider à renforcer leurs capacités techniques dans le domaine maritime et à se doter de flottes marchandes et d'installations portuaires adéquates.

49. L'OMI a encouragé l'adoption de plus de 30 conventions internationales et traités internationaux, dont 27 sont actuellement en vigueur. Elle a également adopté un grand nombre de codes et de recommandations concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Elle consacre en outre une grande partie de ses efforts à venir en aide aux pays en développement en élargissant son programme d'assistance technique.

## 5. Pollution

50. Ces dernières années, l'opinion publique mondiale s'est de plus en plus inquiétée de l'aggravation de la pollution des océans et des mers. La Convention sur le droit de la mer (art. 1, par. 4) définit la pollution du milieu marin 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 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."

51. Bien qu'à l'heure actuelle une bonne partie de la haute mer ne soit pas sérieusement menacée, tel n'est pas le cas des eaux plus proches des côtes. Les principales sources de pollution marine sont, à 80 p. 100, des activités qui se déroulent à terre. Les produits chimiques pénètrent dans la mer après avoir été rejetés par les industries côtières ou y sont transportés par les fleuves, c'est le cas, par exemple, des insecticides et des engrais provenant des écoulements agricoles, ou des produits déposés dans l'atmosphère ou encore des déchets chimiques rejetés dans la mer. Les métaux lourds libérés par les opérations minières et industrielles sont emportés par les cours d'eau. Les eaux usées sont rejetées dans les mers, directement par les réseaux d'assainissement ou à partir de barges. Le pétrole et les produits dérivés pénètrent dans les mers à la suite de fuites accidentelles parmi les effluents industriels, avec les écoulements urbains ou encore lorsque des navires nettoient leurs citernes. La pollution radioactive provient des émissions des déversoirs industriels, de l'immersion de fûts de déchets industriels radioactifs, des déchets nucléaires de faible radioactivité rejetés par les installations nucléaires côtières ou encore d'anciens essais nucléaires.

52. Tant dans le cadre des Nations Unies qu'en dehors, on s'est efforcé à plusieurs reprises de prendre des mesures multilatérales pour limiter et combattre la pollution marine; il faudra de toute évidence persévérer si l'on veut conserver aux mers toute leur valeur pour l'humanité. Les forces navales et aéronavales peuvent contribuer, et contribuent déjà, de façon considérable, à la lutte contre la pollution en particulier dans les secteurs où la Convention sur le droit de la mer assigne aux Etats une responsabilité primordiale. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) conclue en 1973 et modifiée par le Protocole de 1978 (généralement désigné sous le nom de MARPOL 73/78), est le fondement de cette action.

## CHAPITRE II

### DEVELOPPEMENT DE LA PUISSANCE NAVALE

#### A. Mobiles des Etats

53. Autorité incontestée pour sa définition de la puissance maritime et de ses utilisations, l'amiral Alfred Thayer Mahan (Etats-Unis d'Amérique), écrivant à la fin du XIXe siècle, considérait la mer comme une "grande voie de circulation" pour le transport commercial et militaire 11/. Dans une perspective historique, on peut dire que Mahan assignait un double objectif aux marines nationales : protéger le commerce et promouvoir les intérêts des nations commerçantes par l'acquisition de comptoirs, de colonies et de bases dans les territoires étrangers.

54. Certes, de nos jours, les Etats n'utilisent plus la puissance maritime pour acquérir des colonies, mais au fond, les mobiles que Mahan leur attribuait restent encore vrais aujourd'hui, près d'un siècle plus tard. Comme le montre ce qui a été dit plus haut, de nombreux Etats ont beaucoup investi dans le commerce maritime et ont tout intérêt à préserver la viabilité des routes maritimes, à en assurer la protection et celle des navires qui y circulent en temps de paix comme en temps de guerre. La question de l'accès aux voies de communication maritimes en temps de guerre peut devenir vitale pour une nation, comme peut l'être le fait d'en barrer l'accès aux adversaires. Tel a toujours été le principal mobile poussant les Etats à se doter d'une puissance navale, et ceux qui ont jugé nécessaire d'avoir une stratégie maritime, et qui en ont eu les moyens, ont pris des mesures pour développer leurs forces navales en conséquence. Mais le souci de se protéger contre les attaques par mer ou les effets de la piraterie a lui aussi joué.

55. Toutefois, le monde moderne est beaucoup plus complexe que celui du siècle dernier. Le déclin du colonialisme et la naissance d'un grand nombre d'Etats souverains, ayant chacun ses responsabilités et ses intérêts propres, ainsi que leur refus d'accepter l'ordre politique et économique établi sont des événements d'une importance capitale et irréversibles. L'accroissement continu de la population mondiale, les progrès considérables de l'industrialisation et de la technologie et les besoins du développement économique et social - en particulier dans les pays en développement - ont créé des exigences nouvelles qui nécessitent l'adoption de méthodes ou mécanismes neufs.

56. Les nouvelles utilisations de l'espace océanique et les possibilités d'exploitation des ressources marines définies dans les années 60 par la communauté internationale et maintenant consacrées par la Convention sur le droit de la mer, conféreront à de nombreux Etats de nouveaux droits et de nouvelles responsabilités dont il faudra assurer la surveillance et la protection - autant d'autres raisons, par conséquent, pour les Etats, d'accroître leurs forces navales, y compris pour ceux qui naguère ne pouvaient s'en doter.

57. Par ailleurs, l'existence d'un bien plus grand nombre d'Etats souverains et leur droit naturel de légitime défense conduiront probablement certains pays à estimer qu'ils ont besoin d'une puissance navale pour exercer leurs droits et pour résister à l'ingérence et à l'intervention étrangères, en l'absence, en particulier, d'un système efficace de sécurité internationale.

58. Et surtout, le progrès technologique le plus important aura été l'avènement de l'arme nucléaire. La mer est maintenant devenue le milieu opérationnel de sous-marins armés de missiles balistiques, transportant chacun une charge explosive supérieure à celle utilisée par tous les belligérants pendant la deuxième guerre mondiale. La mise au point de missiles et d'ogives nucléaires, de systèmes de propulsion atomique, de systèmes hautement perfectionnés de navigation et d'orientation, de modèles de coques et de techniques de construction sophistiquées a permis de créer une puissance navale entièrement nouvelle conçue en vue d'objectifs spécifiques.

59. Ce qui a incité à déployer cet équipement et à continuer de l'améliorer, c'est l'affrontement politique entre certaines grandes puissances et leurs alliés respectifs auquel on assiste depuis 1945. Pour préserver l'efficacité de ces forces nucléaires stratégiques et la puissance navale tous usages aux niveaux jugés nécessaires par chaque partie, les Etats se sont dotés de forces navales extrêmement puissantes et coûteuses.

60. La mise sur pied d'une puissance navale répond donc à plusieurs mobiles - de la légitime défense locale à la disposition d'un potentiel stratégique nucléaire, de la préparation d'un appareil d'intervention outre-mer à la protection et la sécurité côtières, de la protection traditionnelle du commerce et des intérêts nationaux à celle des nouvelles zones économiques exclusives soumises à la juridiction nationale. Outre ces raisons majeures, il y a d'autres considérations qui jouent : prestige national, protection de l'intégrité territoriale, affirmation d'une présence outre-mer, soutien à des Etats amis ou alliés, défense contre le débarquement d'éléments subversifs, emploi de la force et de l'intimidation contre les adversaires ou volonté de contrebalancer la capacité des adversaires d'agir dans une certaine zone. On continue également d'utiliser les forces navales dans le contexte de la rivalité mondiale entre les deux grandes puissances nucléaires et leurs alliés. Ce sont tous ces facteurs, et les atouts économiques et les priorités de chacun, qui conduisent certains Etats à consacrer des ressources considérables aux forces et armements navals.

61. La possession et le développement continu de la puissance maritime sous toutes ses formes sont partie intégrante de la course mondiale aux armements, dont le coût a été estimé à plus de 800 milliards de dollars en 1984 <sup>12/</sup>. Etant admis que la sécurité nationale et les nécessités de la légitime défense sont de première importance pour les Etats, une dépense pareille constitue néanmoins un détournement massif des ressources précieuses qui pourraient servir à répondre aux besoins économiques et sociaux d'un monde en difficulté. En outre, en utilisant des ressources humaines, matérielles et financières considérables qui pourraient être employées avec plus de profit ailleurs, les dépenses militaires pèsent souvent lourdement sur l'économie d'un pays.

B. La puissance maritime dans le contexte général de la politique, de l'économie et de la sécurité

62. Les auteurs d'ouvrages sur la stratégie maritime s'accordent généralement à reconnaître que la puissance maritime comprend de nombreux éléments imbriqués. Mahan avait identifié six facteurs nécessaires à un Etat pour se doter d'une puissance navale : la position géographique (sur le passage de voies maritimes);

les avantages conférés par le relief (ports naturels, par exemple); l'étendue du territoire (suffisamment grand pour pouvoir entretenir une marine, mais pas assez pour encourager une stratégie continentale); la taille de la population; le caractère national; la position du gouvernement (favorable à une politique maritime). Dans ces conditions, un Etat serait à même de s'assurer une marine marchande et un commerce outre-mer profitable, d'acquérir des bases et de se doter d'une marine permettant de protéger ses voies de communication maritimes. Selon un observateur plus moderne, S. G. Gorshkov, amiral de la flotte de l'Union soviétique et commandant en chef de la marine soviétique, la puissance maritime d'un Etat se juge à ses possibilités d'explorer les océans et d'en exploiter les richesses, à l'état de sa flotte marchande et de sa flotte de pêche et à leur capacité de satisfaire à ses besoins, enfin à l'existence d'une marine qui soit à la mesure de ses intérêts 13/. Dans ce sens, les forces navales ne sont en soi qu'un élément de la puissance maritime, plus étendue et plus complète, qui peut avoir d'importantes implications politiques et économiques et du point de vue de la sécurité. Il n'en reste pas moins vrai avant tout qu'une force navale équivaut à la proclamation par une nation d'intérêts maritimes spécifiques et de la volonté politique de les protéger.

63. A l'instar des autres instruments de la force militaire, la marine doit être conçue, construite, équipée et formée en vue de la guerre, alors qu'elle se trouve le plus souvent dans un environnement de paix. Dans bien des cas, elle n'a pas les mêmes objectifs et la même mission en temps de paix qu'en temps de guerre. L'Etat s'efforce de veiller à l'efficacité et à la bonne préparation de sa marine pour la guerre, mais en pratique, il doit souvent accepter divers compromis pour répondre aux exigences contradictoires de l'activité du temps de paix. Il faut donc examiner la question générale des forces navales dans ces deux contextes différents, bien qu'il y ait inévitablement des fonctions qui s'appliquent aux deux.

64. Il y a une différence fondamentale entre la guerre sur terre et la guerre sur mer. Historiquement, ce qui est en jeu dans la guerre sur terre, c'est la possession et l'occupation effectives d'un territoire, alors que sur mer, il s'agit de s'assurer la liberté de circulation. Les océans ne se prêtent en général pas à la notion d'occupation, mais ils offrent d'innombrables possibilités de communication. Ainsi, parvenir à une supériorité maritime, puis la préserver - de préférence par une bataille décisive - revient à réussir à utiliser la mer sans entrave à ses fins propres et/ou à refuser cette utilisation à l'ennemi. Une fois cette condition remplie dans les zones maritimes jugées vitales, la force navale peut ensuite servir à promouvoir et protéger les intérêts et les priorités que l'Etat considère comme nécessaires à la réalisation de ses desseins politiques et militaires plus généraux - invasion de territoires étrangers, blocus effectif des approvisionnements et mouvements de l'ennemi par mer, ou encore protection de ses propres routes maritimes pour s'approvisionner en produits alimentaires et en matériel de guerre par exemple. D'un point de vue politique, la suprématie en mer n'est donc pas une fin en soi : en dernière instance, c'est sans doute un moyen d'assurer la survie de la nation ou de favoriser la victoire sur terre. Il s'ensuit que les Etats qui considèrent que leur sécurité en temps de guerre est subordonnée à l'utilisation sans entrave des voies de communication maritimes prendront des mesures pour se doter d'une puissance navale à même de les protéger. Ce faisant, ils pourront se constituer une force navale perçue par d'autres Etats

comme capable de mettre en péril leur sécurité ou leurs intérêts, ce qui conduira ces derniers à mettre sur pied une force navale équivalente pour enrayer la menace perçue. Et c'est ainsi que l'on peut aboutir à une course aux armements navals, phénomène dont l'histoire a déjà été témoin dans le passé et qui se répète actuellement.

65. En temps de paix, les forces navales jouent plusieurs rôles. En premier lieu, une forte puissance navale, capable d'opérer loin de ses bases, représente une importante capacité d'intervention dans les différends ou les conflits régionaux. Elle offre ainsi, par sa présence et sa puissance, toute une série de possibilités d'action qui n'existeraient pas sans elle : s'engager à fond, utiliser la coercition ou dissuader les autres Etats d'agir. C'est ce rôle, et la capacité d'appuyer les opérations sur terre ou sur mer contre des cibles terrestres dont il s'assortit, qui constitue la "projection de puissance".

66. La puissance navale a ceci d'unique que par sa simple présence dans une région, elle y exerce une influence sans avoir nécessairement à débarquer des forces en territoire étranger. En temps de paix, elle l'exerce beaucoup plus en assurant la liberté de son propre trafic maritime et celui d'autres nations qu'en interdisant l'utilisation des océans aux autres. C'est là le rôle de la "présence navale", qui, en faisant savoir qu'une flotte de guerre croise en permanence dans la région, devient un facteur qui compte dans la politique de la région. Ainsi, des éléments comme la protection des intérêts, la présence navale à l'étranger (qui se manifeste souvent par des escales de courtoisie dans des ports étrangers, l'objectif étant de "déployer les couleurs") et la surveillance des océans sont considérées par les Etats maritimes comme des fonctions navales importantes. En faisant la preuve de sa capacité de déployer une puissance maritime sous toutes ses formes - force navale, marine marchande, navires océanographiques, flotte de pêche et autres - un Etat peut créer une forte impression politique, d'autant plus forte aujourd'hui que la mise en valeur des ressources marines retient davantage l'intérêt des Etats comme de la communauté internationale.

67. La possession en temps de paix par les puissances maritimes de forces navales suffisantes pour remplir leurs missions en temps de guerre est un élément qui possède sa dynamique propre. En moyenne, la durée de vie utile d'un vaisseau de guerre est d'au moins 20 ans et peut atteindre plus de 30 ans. Il faut parfois plus de 10 ans entre le moment de la conception et celui de la mise en service d'une nouvelle classe de navires de guerre. Pour disposer d'une force navale capable de pleinement jouer son rôle en temps de guerre, il faut mobiliser d'importantes ressources économiques en temps de paix. La recherche-développement, la production, l'armement, l'entretien, la modernisation et le remplacement des bâtiments représentent, surtout avec les systèmes d'armes et le matériel de pointe en usage de nos jours, des engagements financiers très lourds et constants. A ces dépenses il faut encore ajouter des coûts extrêmement élevés de main-d'oeuvre, en mer comme à terre, et les coûts ordinaires de fonctionnement des forces navales.

68. Enfin et surtout, l'avènement de l'arme nucléaire et la décision d'utiliser les océans au déploiement d'un grand nombre de forces nucléaires stratégiques et tactiques donnent aux opérations navales un caractère tout à fait nouveau et particulièrement dangereux. Bien que seules cinq nations possèdent l'arme

nucléaire, celle-ci peut être extrêmement lourde de conséquences pour la sécurité de tous. La nature des déploiements d'armements nucléaires stratégiques par les marines de ces Etats sera analysée plus loin.

### C. Les différentes marines

69. Les marines du monde se distinguent par leurs dimensions, leurs forces et leur composition propres, qui traduisent la stratégie, les responsabilités et les atouts économiques particuliers de chaque Etat nation. Pour les besoins de la présente étude, il est commode de les classer en trois catégories :

a) Les marines planétaires : ce sont celles qui peuvent être, et sont souvent, déployées en permanence sur la plupart des océans du globe; leurs opérations exigent qu'elles puissent avoir un accès très sûr à des bases lointaines et à des ports en pays ami, qu'elles disposent d'un soutien logistique puissant et d'un nombre suffisant de navires de guerre pour pouvoir maintenir une présence au loin malgré la nécessité de procéder à intervalles réguliers à leur entretien, à leur réparation, à leur réarmement et à leur modernisation, ce qui les immobilise pendant un certain temps. En fait, à l'heure actuelle, deux Etats seulement possèdent une telle marine : les Etats-Unis d'Amérique et l'Union soviétique.

b) Les marines "de haute mer" : ce sont celles qui sont normalement déployées dans les eaux qui bordent l'Etat intéressé, mais souvent à une distance appréciable des côtes, et qui sont en outre capables d'effectuer, de façon limitée, des déploiements occasionnels et des opérations en force loin de leurs bases nationales. Il y a sans doute une quinzaine de marines qui peuvent être rangées dans cette catégorie.

c) Les marines côtières : ce sont celles qui sont presque exclusivement déployées dans les eaux immédiatement adjacentes au territoire national et qui assurent les missions traditionnelles - défense maritime, protection des intérêts souverains dans les eaux territoriales, protection des intérêts économiques nationaux au large des côtes, police et lutte contre la contrebande maritime, recherches et opérations de sauvetage locales et autres. Ce n'est qu'occasionnellement que ces flottes peuvent se déployer plus loin, et en général, il ne s'agit que de petits groupes de navires effectuant des visites de courtoisie. La plupart des marines se situent dans cette catégorie, encore que l'étendue de leurs capacités varie beaucoup.

70. Comparer la marine des Etats-Unis et la marine soviétique du point de vue du nombre de leurs unités ne présente qu'un intérêt limité, du fait que chacune est conditionnée par des données historiques et géopolitiques qui lui sont propres et qui ont abouti à des stratégies maritimes différentes. Les Etats-Unis sont baignés par deux océans et possèdent des côtes extrêmement longues qui, pour l'essentiel, ne sont jamais prises par les glaces et donnent accès à la haute mer en toutes saisons. En revanche, l'Union soviétique possède un territoire très étendu, dont l'accès à la mer est limité et dont le littoral peut être en grande partie bloqué chaque année par les glaces. Historiquement, les Etats-Unis sont depuis de nombreuses années une puissance navale importante, tandis que les capacités navales d'intervention lointaine de l'Union soviétique se sont développées relativement récemment, encore que la marine soviétique soit numériquement plus importante

depuis beaucoup plus longtemps. Les Etats-Unis et l'Union soviétique, comme beaucoup d'autres pays, ont particulièrement intérêt à ce que soient respectés les principes de la liberté de la haute mer et du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales.

71. Le fait que ces deux Etats soient dotés d'une force nucléaire stratégique massive sur mer, et les activités qui en ont découlé du fait que chacun cherche à parer ce qu'il perçoit comme une menace de l'autre, ont eu une influence considérable sur la composition et la conception opérationnelle de leurs forces, mais là encore, il existe des différences importantes qui rendent les comparaisons numériques peu intéressantes. Outre leurs missions nucléaires stratégiques, les deux marines sont déployées sur tous les océans et possèdent une puissante capacité d'intervention pour des opérations de caractère général loin de leurs eaux nationales. C'est leur capacité de conduire un échange nucléaire stratégique, la possibilité d'un conflit sur mer comportant l'emploi d'armes nucléaires tactiques et leur capacité d'intervention à l'étranger qui inquiètent beaucoup d'autres Etats.

72. Les marines de haute mer, à l'instar des Etats eux-mêmes sont d'importance extrêmement variable, tant par la taille que par la puissance militaire. Certains des Etats qui en possèdent une ont conservé des responsabilités sur des territoires lointains, ou sont liés par des accords avec des Etats amis qui donnent lieu de temps à autre à des manoeuvres et exercices navals. Dans un certain nombre de cas, il s'agit d'Etats particulièrement tributaires du commerce maritime et de voies de communication maritimes qu'ils s'efforceront de défendre en temps de guerre pour assurer leur survie. Trois Etats (la Chine, la France et le Royaume-Uni) disposent de forces nucléaires stratégiques navales et, vraisemblablement aussi d'une capacité nucléaire tactique. Ces capacités, quoique modestes par rapport à celles des Etats-Unis et de l'Union soviétique, font néanmoins partie du stock mondial d'armes nucléaires.

73. Enfin, plus de 125 nations ne peuvent pratiquement effectuer que des opérations côtières, et encore, dans bien des cas, sur une très petite échelle seulement. Là encore, les marines diffèrent beaucoup par leurs dimensions et leur puissance de feu, et les comparaisons numériques n'auraient guère d'intérêt. Bien que certains bâtiments de guerre et que certaines armes ne soient pas modernes et que la puissance navale totale d'un Etat puisse être très faible, cela suffit parfois tout à fait à remplir les missions limitées définies par la politique nationale. Dans d'autres cas, en revanche, la conception moderne des navires, ainsi que leur équipement en armes et moyens de détection les plus récents assurent une grande efficacité sur des distances réduites : des missiles d'une grande précision peuvent, par exemple, être montés sur de petits bâtiments peu coûteux et constituer une force navale non négligeable dans un engagement limité. Bien que l'on dispose de moyens de production accrus dans différentes régions du monde, la plupart de ces marines, et en particulier celles des pays en développement, sont souvent tributaires de l'étranger pour se procurer les armes nécessaires à leurs navires et une bonne partie de leur matériel naval ainsi que pour une aide à la formation.

#### D. Transferts d'armes navales

74. Les raisons pour lesquelles les Etats peuvent juger nécessaire de disposer d'une force navale sont multiples. La composition de cette force, ses dimensions, le nombre de ses unités et des autres éléments qui la constituent, ainsi que la capacité de ses systèmes d'armes varient selon les missions qu'elle peut être appelée à remplir. Toutefois, hormis le cas des navires de guerre relativement simples, la grande majorité des nations doivent bien souvent s'adresser à l'étranger pour trouver les compétences techniques nécessaires à la construction navale et à la fabrication d'armes. Le transfert d'armes navales donne donc lieu à un commerce florissant.

75. Les principaux facteurs qui déterminent l'offre et la demande d'armes classiques ont été décrits dans l'étude consacrée par l'ONU à tous les aspects de la course aux armements classiques et au désarmement en ce qui concerne les armes classiques et les forces armées, qui a été soumise à l'Assemblée générale en 1984 14/. Du côté de l'offre, ces facteurs vont de l'escalade perpétuelle de la course aux armements et de l'accroissement des arsenaux militaires des grandes puissances à des considérations de profit commercial immédiat ou d'amélioration de l'état de la balance des paiements des fournisseurs, en passant par des tentatives pour exercer une influence politique ou s'assurer la fourniture de matières premières. Les transferts d'armes servent aussi à aider au financement de la recherche-développement et de la production, dans les pays fournisseurs d'armes. Du côté de la demande jouent les exigences de la légitime défense ou d'autres responsabilités, le besoin d'acquérir une puissance militaire, l'ambition de s'assurer une supériorité locale ou régionale et, sur une plus grande échelle, les incertitudes qui persistent dans certaines régions quant à l'avenir de la stabilité régionale et internationale.

76. Les transferts découlent d'arrangements dans le cadre d'alliances ou de coopérations militaires, tels que dons, compensations, coproduction, normalisation, coopération technique ou transfert de technologie. Dans le contexte du transfert d'armes navales, il importe également de tenir compte des causes et des conséquences des transferts eux-mêmes et de la technologie qui s'y trouve associée. Il en résulte notamment, pour la production nationale d'armes dans certains pays en développement, une expansion des activités mixtes de fabrication sous licence d'armes ou de pièces détachées.

77. Il est difficile d'évaluer avec précision l'étendue et la valeur des transferts d'armes navales, à la fois parce que l'information est lacunaire par suite de la "sensibilité" de nombreux Etats sur ces questions, parce que les intentions de vente, d'achat ou de transfert annoncées ne sont pas nécessairement poussées jusqu'au bout et parce que les bases d'évaluation sont des moins fiables dans un monde qui ne connaît que des taux de change variables. Pour toutes ces raisons, les statistiques qu'on trouvera ci-dessous doivent être considérées avec prudence et ne servent qu'à illustrer des tendances générales. En premier lieu, il est utile de relever que le nombre des destinataires potentiels a augmenté. L'index de la publication Jane's Fighting Ships, qui est une source d'information navale unanimement reconnue et respectée, recensait 67 marines en 1958-1959, 91 en 1966-1967, 135 en 1976-1977 et 143 en 1984-1985. La majeure partie de cette augmentation correspond à l'accession à l'indépendance des jeunes Etats.

78. Selon l'Arms Control and Disarmament Agency des Etats-Unis, les quantités cumulées d'armes livrées aux pays en développement sur l'ensemble de la période 1978-1982 par certains pays fournisseurs se répartissent, par principaux types d'armes, comme suit :

Tableau 1

Livraisons d'armes navales aux pays en développement, quantités cumulées pour la période 1978-1982

| <u>Navires</u>                               | <u>Fournisseur</u> |             |                                            |                   |               |                    |                                 |              |
|----------------------------------------------|--------------------|-------------|--------------------------------------------|-------------------|---------------|--------------------|---------------------------------|--------------|
|                                              | <u>Total</u>       | <u>URSS</u> | <u>Autres membres du Pacte de Varsovie</u> | <u>Etats-Unis</u> | <u>France</u> | <u>Royaume-Uni</u> | <u>Autres membres de l'OTAN</u> | <u>Chine</u> |
| Grande unité de combat de surface <u>a/</u>  | 125                | 32          | 5                                          | 27                | 17            | 13                 | 31                              | -            |
| Autres unités de combat de surface <u>b/</u> | 497                | 134         | 7                                          | 97                | 48            | 35                 | 155                             | 21           |
| Sous-marins                                  | 20                 | 8           | -                                          | 1                 | 2             | -                  | 7                               | 2            |
| Vedettes d'attaque lance-missiles            | 94                 | 53          | -                                          | -                 | 16            | 6                  | 11                              | 8            |

Source : United States Arms Control and Disarmament Agency, World Military Expenditure and Arms Transfers 1972-1982 (Washington, D.C., avril 1984), p. 99.

a/ Les grandes unités de combat de surface comprennent les porte-avions, les croiseurs, les destroyers, les escorteurs d'escadre et les frégates.

b/ Les autres unités de combat de surface comprennent les vedettes lance-torpilles, les chasseurs anti-sous-marins et les dragueurs de mines.

79. Comme dans le cas des autres armes classiques, il y a eu un accroissement très sensible de la demande d'armes les plus modernes, y compris les missiles autoguidés antinavires, dont la livraison a permis à des marines côtières relativement modestes d'augmenter considérablement leur capacité de combat.

80. De nombreux facteurs mettent en péril la stabilité internationale, notamment l'augmentation parfois disproportionnée des transferts d'armes, du double point de vue quantitatif et qualitatif, qui tend à diffuser à l'échelle mondiale les technologies d'armement les plus perfectionnées. Malgré les déclarations de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui, dans le Document final de la dixième session extraordinaire, tenue en 1978, affirmait que la limitation et la réduction

progressive des forces armées et des armes classiques devraient être résolument poursuivies dans le cadre du progrès vers le désarmement général et complet (par. 81), et que des consultations sur la limitation de tout type de transfert international d'armes classiques devraient être entreprises entre les principaux pays fournisseurs et acquéreurs d'armes (par. 85), lesdites consultations n'ont pas eu lieu. Les transferts d'armes navales ne se sont pas plus ralentis que ceux des autres armes classiques.

### CHAPITRE III

#### FORCES NAVALES ET SYSTEMES D'ARMES NAVALES

##### A. Les principales transformations des 50 dernières années

81. A la fin de la seconde guerre mondiale, la physionomie des marines avait beaucoup changé. Le cuirassé, qui était le navire de guerre par excellence en 1939, avait dû céder la place au porte-avions. Les combats se livraient par-delà l'horizon, sans échange d'artillerie. Groupés autour du porte-avions, d'autres bâtiments l'escortaient ou bombardaient les côtes pendant les opérations de débarquement. Le sous-marin également avait beaucoup évolué : l'invention du schnorkel (appareil affleurant à la surface, qui permet d'aspirer de l'air et donc de faire marcher des moteurs diesel pour recharger les accumulateurs) lui permettait de rester en plongée plus longtemps, ce qui était indispensable pour échapper aux radars des navires de surface et des avions. En même temps, néanmoins, la mise au point du radar et des instruments de détection acoustique sous-marine (sonar) avait considérablement accru les capacités de détection des navires de surface, des sous-marins et des avions.

82. Ces transformations étaient relativement mineures en comparaison de ce qui devait suivre. Depuis les années 50, les navires ont connu une évolution si radicale que leur aspect a complètement changé. L'énergie nucléaire, l'électronique et les nouveaux systèmes d'armes ont élargi leurs capacités dans une mesure inconcevable voici 30 ou 40 ans. Des informations récentes suggèrent que nous sommes sur le point d'assister à de nouveaux changements dont les conséquences sont encore difficiles à évaluer.

##### B. La révolution nucléaire

83. De tous les changements, ceux qui sont liés à l'énergie nucléaire sont sans aucun doute les plus importants et ils ont multiplié les capacités des navires et des armes qu'ils portent. Les aspects les plus frappants de cette révolution sont sans aucun doute l'utilisation de l'énergie nucléaire pour la propulsion et le déploiement de missiles balistiques intercontinentaux à ogive nucléaire sur des sous-marins à propulsion nucléaire, comme on le verra plus loin aux paragraphes 102 à 106.

84. L'énergie nucléaire est également utilisée pour la propulsion de certains bâtiments, en particulier des sous-marins. On estime à l'heure actuelle que le nombre de réacteurs de puissance nucléaire qui équipent des navires ou des sous-marins excède 550, chiffre supérieur à celui des réacteurs à terre, dont la puissance totale est toutefois largement plus grande.

85. Les sous-marins à propulsion nucléaire n'ont jamais besoin de remonter à la surface et leur autonomie n'a d'autre limite que celle de l'endurance physique et psychologique de l'équipage. Le sous-marin, qui autrefois était souvent l'arme des pays incapables de dominer les océans avec leurs forces de surface, est devenu un élément essentiel des marines les plus puissantes. Ses performances se sont immensément accrues. Le premier sous-marin nucléaire, le USS Nautilus, armé en 1954, pouvait dépasser la vitesse de 20 noeuds et plonger à 200 mètres de profondeur. Une coque en forme de larme, plus efficace sur le plan hydrodynamique, et des réacteurs plus puissants ont permis aux modèles suivants d'atteindre 30 noeuds. Les coques en titane, les progrès de l'hydrodynamique et les réacteurs encore plus puissants permettent à certains des sous-marins nucléaires actuels d'atteindre des vitesses de plus de 40 noeuds et de plonger à 1 000 mètres et davantage.

86. Le sous-marin nucléaire est donc devenu une arme extrêmement redoutable dans la guerre navale, souvent capable de prendre de vitesse toute unité de surface et de déjouer les poursuites en se dérochant à la détection dans les profondeurs de l'océan. Or, le sous-marin nucléaire dépasse actuellement les moyens techniques et financiers de presque tous les pays. Le sous-marin traditionnel à moteur diesel offre cependant certains avantages : étant à la fois plus petit et souvent plus silencieux sous la surface que son homologue nucléaire et d'utilisation plus facile en eau peu profonde, il échappe plus aisément à la détection dans les zones littorales. Il est d'autre part moins coûteux à construire et à entretenir.

87. L'énergie nucléaire n'est pas aussi largement utilisée dans les navires de surface. En raison de caractéristiques propres - technologie nucléaire et techniques particulières de soudure, etc. -, les navires à propulsion nucléaire sont environ deux fois plus coûteux que les navires traditionnels et leur construction comme leur utilisation exigent un personnel plus qualifié. Les Etats-Unis disposent de quatre porte-avions et de neuf croiseurs à propulsion nucléaire. Selon le Jane's Fighting Ships 1984-1985, l'Union soviétique possède deux croiseurs lourds à propulsion nucléaire et un porte-avions nucléaire est en construction; de plus, trois brise-glaces nucléaires sont en service et un quatrième est en construction. La France envisage d'utiliser l'énergie nucléaire pour son nouveau porte-avions, qui devrait devenir opérationnel à la fin de la prochaine décennie. A l'exception des brise-glaces mentionnés plus haut et de trois navires commerciaux expérimentaux, la propulsion nucléaire demeure l'apanage des navires de guerre.

### C. La révolution électronique

88. Jusqu'en 1940, les navires ne différaient d'un pays à l'autre que par leur nombre, la qualité de la construction et par certains aspects essentiellement quantitatifs : puissance du moteur, calibre des canons, épaisseur du blindage, etc. Il était donc relativement facile de comparer les flottes de guerre, et le Traité de Washington (1922) avait pu fixer des limites au tonnage et à l'armement des navires, caractéristiques précises et faciles à vérifier. De telles comparaisons sont aujourd'hui beaucoup plus difficiles. L'étalon qui sert à mesurer l'efficacité d'un navire et de son armement n'est plus quantitatif mais qualitatif : un élément déterminant à cet égard est le système électronique qui commande toutes les opérations, de la navigation aux communications et de la détection au guidage.

89. L'électronique est devenue un élément essentiel des instruments de navigation. Les systèmes de navigation par inertie, d'abord utilisés pour les missiles, sont maintenant largement utilisés sur les sous-marins qui n'ont plus besoin de remonter à la surface pour déterminer leur position. Ils doivent encore recalculer, de temps en temps, leur système de guidage par inertie à l'aide de données satellite. Les navires de surface font aussi un usage croissant des satellites de navigation.

90. Les satellites jouent également un rôle extrêmement important dans les communications. Les flottes n'opèrent plus indépendamment de leurs bases mais sont en contact constant avec le littoral et seules les transmissions par satellite permettent d'assurer une telle densité de trafic sur de très grandes distances.

91. Les communications avec les sous-marins ont longtemps posé un problème, car les ondes radio normales se transmettent mal dans l'eau. Les sous-marins utilisaient jusqu'à présent pour la transmission des antennes qui s'élèvent au-dessus de la surface de l'eau et, pour la réception, des antennes filaires (fils flottant à la surface de l'eau); cette solution est loin d'être idéale, car aucun objet flottant, si petit soit-il, n'échappe à la détection. On met actuellement au point des transmissions à extrêmement basse fréquence, qui traversent beaucoup mieux l'eau, mais les difficultés techniques sont loin d'être résolues.

92. Quant à la détection, au-dessus de la surface, elle se fait surtout par radar. Il existe de nombreux types de radar : radars de veille (surface et air) et de navigation, l'altimétrie, etc. Avec des radars, les formations de navires de surface peuvent établir une zone de détection d'un rayon de plus de 700 km. Des ordinateurs intégrés permettent d'envoyer les renseignements relatifs à l'identification et à la poursuite des cibles à un système de traitement de l'information tactique qui indique les différentes armes appropriées pour éliminer la menace. On utilise aussi maintenant de plus en plus les satellites pour la détection, soit la caméra à haute résolution pour le renseignement photographique, soit des appareils très perfectionnés (détecteurs thermiques ou radars ultrasensibles).

93. Sous la surface, le plus important système de détection est le sonar. Le sonar actif moderne peut être utilisé à bord de navires, de sous-marins, d'hélicoptères ou d'appareils largués d'avion. Qu'ils soient embarqués ou remorqués par un navire (dans ce dernier cas, au-dessous de la surface de manière à éviter les couches superficielles où le son se transmet mal), la portée des sonars actifs peut dépasser 30 km dans de bonnes conditions. Le sonar actif émet des impulsions sous-marines et capte ensuite l'écho alors que le sonar passif est en fait un appareil d'écoute qui n'émet pas lui-même. Le sonar passif permet aux sous-marins d'écouter les bruits externes sous la mer, sans trahir leur présence par des émissions. Il a en général une portée sous-marine bien plus grande que le sonar actif. Cependant, l'environnement marin est si divers qu'un sous-marin silencieux se dissimulant dans une couche d'eau froide, a encore de bonnes chances d'échapper à la détection. En pratique, les sous-marins nucléaires sont souvent les véhicules les mieux adaptés aux opérations anti-sous-marins et plusieurs pays ont mis au point des types de sous-marins spécialement conçus à cette fin. Pour multiplier les chances d'échapper à la détection, les sous-marins sont parfois

revêtus d'une couche de matériau anéchoïque spéciale, qui absorbe une partie des ondes sonores, et on utilise des montages spéciaux pour toute machine susceptible de vibrer à l'intérieur.

94. Un autre aspect très important de la guerre navale - les contre-mesures électroniques - est également né de la révolution électronique : les cibles potentielles cherchent à échapper à la détection, à dissimuler leurs positions et mouvements véritables ou à faire échouer l'attaque en perturbant le lancement de missiles et autres armes. Les appareils et les techniques utilisés sont très divers : certains sont relativement simples, comme le brouillage des émissions radar ennemies, d'autres sont très perfectionnées et exigent du matériel hautement spécialisé. Plusieurs contre-mesures électroniques peuvent permettre, si on les utilise à temps, de détourner les missiles, mais elles risquent également d'être déjouées par des contre-contre-mesures électroniques.

#### D. Les systèmes d'armes

95. Les progrès technologiques ont profondément modifié l'armement des navires de guerre. L'arme de base est maintenant le missile, qui a remplacé le canon; il en existe de nombreux types à usages très divers. Depuis les premiers modèles introduits dans les années 50, les missiles sont devenus beaucoup plus légers et plus perfectionnés. Déployés à bord de sous-marins, de navires de surface, d'hélicoptères et d'avions, ils peuvent être utilisés contre des cibles de surface, sous-marines, aériennes et terrestres. Il existe aussi des missiles qui fonctionnent dans différents milieux, par exemple se transformant en torpilles au-dessous de la surface. Les missiles sont dotés de divers systèmes de guidage, allant des systèmes par inertie au radar et au capteur infrarouge, avec en général une tête chercheuse active pour la dernière phase de l'approche.

96. Ils peuvent être entièrement indépendants une fois tirés ("fire-and-forget") ou guidés durant une partie de leur trajectoire, soit par la plate-forme de lancement, soit par un véhicule relais, par exemple un hélicoptère. Chaque type a ses avantages et ses inconvénients. Les missiles "fire-and-forget" ont une portée limitée (jusqu'à l'horizon, c'est-à-dire 40 km) et il est impossible d'en corriger la trajectoire, mais la plate-forme de lancement peut se protéger au maximum d'une contre-attaque de la cible. D'autres missiles sont équipés d'ordinateurs de bord et de systèmes de guidage qui se déclenchent dès que la cible se trouve dans le rayon de détection du missile. La mise au point de missiles supersoniques à longue portée est en bonne voie et les premiers sont déployés. Leur vitesse exclut toute possibilité de corriger la trajectoire à mi-course et la cible dispose d'un temps de réponse dangereusement court. Le périmètre de danger autour des navires de guerre s'en trouvera considérablement accru. Un navire doit aujourd'hui surveiller tout ce qui se passe dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres, mais ce rayon sera probablement porté à plusieurs centaines de kilomètres dans les prochaines décennies.

97. Pourtant, les canons n'ont pas complètement disparu. Les missiles sont trop coûteux pour être utilisés contre des cibles mineures ou non défendues. De plus, les canons sont souvent plus efficaces à courte distance, contre des cibles volant à basse altitude ou pour bombarder le littoral. On les a rétablis sur les navires d'où on les avaient retirés; souvent placés dans des tourelles automatiques, ils

fonctionnent sans personnel et ont une cadence de tir élevée. Une expérience récente a montré que, dans certains cas, on peut en dernier recours utiliser des canons à faible portée pour abattre des missiles.

98. Malgré la récente tendance à embarquer plus de missiles sur les sous-marins, ils n'en constituent pas encore l'arme principale. Celle-ci demeure la torpille, qui peut également être embarquée sur des navires de surface, des avions ou des hélicoptères. Pendant la seconde guerre mondiale, la portée utile d'une torpille était peut-être de 2 à 3 km au maximum, alors que maintenant les torpilles filoguidées peuvent atteindre une cible jusqu'à 50 km de distance. On peut aussi doter les torpilles de systèmes de recherche et de têtes chercheuses capables de distinguer entre la cible réelle et une cible piège.

#### E. Techniques nouvelles

99. Les recherches en cours aboutiront probablement à une nouvelle transformation des marines. Parmi les éléments nouveaux les plus significatifs, il faut citer la propulsion anaérobie, qui repose sur le principe de la combustion en cycle fermé et devrait permettre à des sous-marins non nucléaires de demeurer en plongée plusieurs semaines (contre plusieurs jours maintenant), les nouvelles coques permettant de réduire le déplacement des bâtiments de grande profondeur sans nuire à leurs performances et les navires non classiques, comme les navires à effet de surface susceptibles de bouleverser l'équilibre des forces entre navires de surface et sous-marins grâce à leur rapidité. Des efforts considérables sont en cours pour améliorer la détection et la poursuite des sous-marins; des progrès rapides en technique informatique et matériel de communications permettent d'améliorer sans cesse la commande, le contrôle, les communications et le renseignement; le guidage et l'efficacité des missiles ne cessent de progresser.

100. Il est encore trop tôt pour évaluer l'effet des perfectionnements les plus récents et de ceux qui suivront. Il est néanmoins déjà clair qu'ils continueront à accentuer l'aspect qualitatif de la course aux armements navals. Les missiles se répandent de plus en plus, ce qui permet à des marines jusqu'alors considérées comme côtières d'acquérir une puissance de feu équivalente à certains égards à celle de certaines des marines à grand rayon d'action. L'évolution des techniques qui a eu lieu de la fin des années 40 aux années 70 a abouti à une concentration des forces navales entre les mains d'un petit nombre de pays qui étaient les seuls capables de se doter de marines complexes et coûteuses, en particulier de sous-marins nucléaires et de porte-avions. Mais la situation aujourd'hui n'est plus aussi simple : outre que les marines des Etats-Unis et de l'Union soviétique - et de leurs alliés - se disputent la suprématie, un nombre croissant de pays se dotent de forces navales et cette évolution aura certainement des conséquences profondes sur la sécurité des mers.

#### F. Les forces navales existantes

101. La présentation ci-après des forces navales existantes n'a qu'une valeur illustrative. Elle a été établie à partir d'informations non confidentielles publiées, qui ne sont pas nécessairement entièrement fiables ni reconnues par tous les Etats comme faisant autorité. Les renseignements fournis ici visent à donner une vue générale de la taille, de la puissance et du nombre d'unités des diverses

marines de guerre et des divers systèmes d'armes navals. Cette information n'est pas complète et ne doit pas être considérée comme une comparaison chiffrée; de grosses différences de taille, d'âge et d'armements entre des navires qui semblent appartenir à une même catégorie risquent de rendre toute comparaison extrêmement fallacieuse. Les paragraphes suivants ont pour but d'éclairer le lecteur qui ne serait pas au fait des questions navales sur l'importance et la complexité des forces navales. Cette description des unités et des systèmes navals sera certes jugée incomplète par le lecteur informé, mais on peut espérer qu'elle sera suffisamment étoffée pour donner aux autres lecteurs un tableau général des forces navales et de leur puissance.

1. Les forces nucléaires stratégiques 15/

a) Sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire

102. Les sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire se répartissent comme suit :

| <u>Etats-Unis</u>   | <u>URSS</u>      | <u>France</u> | <u>Royaume-Uni</u> | <u>Chine</u> |
|---------------------|------------------|---------------|--------------------|--------------|
| 6 classe OHIO       | 3 classe TYPHOON | 6             | 4                  | 2            |
| 19 classe LAFAYETTE | 36 classe DELTA  |               |                    |              |
| 12 classe FRANKLIN  | 23 classe YANKEE |               |                    |              |

(Note : Les chiffres donnés ci-dessus pour les Etats-Unis et l'URSS correspondent aux bâtiments auxquels s'applique l'Accord bilatéral conclu dans le cadre des négociations sur la limitation des armes stratégiques (SALT). D'autres sont en construction ou prévus; par ailleurs, l'URSS en a plusieurs qui sont plus petits et plus âgés et ne rentrent pas dans le cadre de l'Accord. Les Etats-Unis ont annoncé le 10 juin 1985 que compte tenu de la mise en service dans le cours de l'année du septième sous-marin de la classe OHIO, ils retireront et démantèleront un bâtiment de la classe LAFAYETTE/FRANKLIN, conformément aux procédures convenues, en vue de rester dans les limites de l'accord SALT II non ratifié.)

103. Les sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire sont de dimensions diverses, leur déplacement pouvant être de quelque 8 000 tonnes dans le cas des bâtiments britanniques et français, de 18 000 tonnes dans celui des sous-marins de la classe OHIO et de quelque 25 000 tonnes pour ceux de la classe TYPHOON. Il semble que ces sous-marins manoeuvrent généralement dans l'Atlantique Nord, le Pacifique Nord et l'océan Arctique et ils restent habituellement en plongée pendant plus de deux mois d'affilée. La plupart des sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire ont deux équipages, qui partent en patrouille à tour de rôle pour assurer une disponibilité opérationnelle maximale mais étant donné le temps consacré à l'entretien, au grand carénage, aux travaux de modernisation et aux essais, on peut considérer qu'en temps de paix normal la moitié environ d'entre eux sont opérationnels à un moment donné.

b) Missiles balistiques lancés par sous-marins

104. En nombre, les missiles balistiques lancés par sous-marins se répartissent comme suit :

| <u>Etats-Unis</u> | <u>URSS</u>   | <u>France</u> | <u>Royaume-Uni</u> | <u>Chine</u> |
|-------------------|---------------|---------------|--------------------|--------------|
| 640 <u>a/</u>     | 928 <u>b/</u> | 96            | 64                 | 24           |

---

a/ Mi-1985.

b/ Début 1985.

Ces sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire ont généralement 16 tubes lance-missiles, à l'exception des sous-marins soviétiques de la classe TYPHOON qui en auraient 20 et des sous-marins américains de la classe OHIO qui en ont 24. La portée des missiles varie entre 3 000 km et 8 000 km environ : les missiles à très longue portée permettent d'opérer à proximité du littoral national protégé. Le nombre d'ogives par missile (entre 1 et 14) varie selon le type de missile; dans la plupart des cas, les missiles balistiques des sous-marins américains ont plus d'ogives que les missiles des sous-marins soviétiques, ce qui donnerait, estime-t-on, une supériorité numérique appréciable aux Etats-Unis. La plupart des missiles balistiques modernes installés sur les sous-marins à propulsion nucléaire américains et soviétiques sont dotés de vecteurs à têtes multiples indépendamment guidées : bien que leur précision ne cesse d'être améliorée, on pense que les missiles balistiques lancés d'un sous-marin ne sont pas encore aussi précis que les missiles balistiques basés à terre. Il ne fait aucun doute qu'au cours des années à venir de nouveaux progrès techniques permettront d'améliorer la précision. Sur les 3 992 missiles stratégiques (missiles balistiques intercontinentaux/missiles balistiques lancés par sous-marins) qui constituent l'arsenal total des Etats-Unis et de l'Union soviétique, 1 568 - soit 40 p. 100 environ - se trouvent à bord de navires. On a estimé 16/ que les marines des cinq Etats dotés d'armes nucléaires disposent au total de plus de 7 200 ogives nucléaires stratégiques, dont l'immense majorité se trouve à bord des sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire des Etats-Unis et de l'Union soviétique.

105. Jusqu'à la fin des années 70, on croyait généralement que les sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire étaient invulnérables. Comme on doutait de la capacité des bombardiers stratégiques de forcer les défenses antiaériennes et de la possibilité de lancer des missiles à partir du sol en cas d'attaque surprise, les sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire semblaient être l'élément de dissuasion le plus sûr. Avec la mise au point de nouveaux missiles plus précis, ces sous-marins sont maintenant capables d'atteindre certains objectifs avec une précision qui était auparavant l'apanage des bombardiers et des missiles basés à terre.

106. Les progrès réalisés dans la guerre anti-sous-marins, la mise en service de service de sous-marins "d'attaque" ou "tueurs" très rapides et silencieux et l'amélioration constante des dispositifs de détection ont fait craindre que les

sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire ne cessent d'être invulnérables. Ces craintes sont largement exagérées. Pour déceler de tels sous-marins en station, il faut surveiller des zones immenses, de plus en plus étendues, avec l'apparition de nouveaux missiles à plus longue portée. De surcroît, la détection sous-marine reste très difficile. Il y a donc peu de chances que l'on puisse détruire un nombre appréciable de sous-marins en patrouille et il en sera vraisemblablement ainsi au moins jusqu'à la prochaine décennie, car il paraît peu probable que des progrès technologiques décisifs viennent modifier cette situation. Toutefois, ce sentiment a contribué à l'accélération des programmes navals aux Etats-Unis et en Union soviétique.

## 2. Autres systèmes d'armes nucléaires en mer

107. A côté des forces nucléaires stratégiques, il existe aujourd'hui une grande diversité d'autres armes nucléaires utilisables dans le domaine maritime - soit en mer, soit contre des objectifs côtiers. On peut mentionner les missiles balistiques et non balistiques à courte portée, les missiles de croisière, les bombes et les grenades anti-sous-marines. Ces armes peuvent, selon leur nature, être déployées sur des porte-avions, des cuirassés, des croiseurs, des destroyers, des frégates, des sous-marins, des avions et des hélicoptères de guerre anti-sous-marins, des avions d'attaque et des chasseurs. On a estimé 17/ que les forces navales disposent actuellement de quelque 5 900 ogives nucléaires tactiques qu'elles peuvent utiliser contre des navires, des sous-marins, des aéronefs et des objectifs terrestres. On trouvera à l'annexe II une description des utilisations et des caractéristiques de certaines de ces armes. A l'heure actuelle, ces armes sont largement répandues dans les forces navales des Etats dotés d'armes nucléaires, mais on les trouve surtout à bord des navires de l'Union soviétique et des Etats-Unis. La nature des armes et les progrès technologiques continuels font qu'il est souvent impossible à l'observateur extérieur de dire si tel navire, tel sous-marin ou tel aéronef transporte ou non de telles armes et, si oui, en quelle quantité.

## 3. Missiles de croisière lancés par mer

108. Les missiles de croisière lancés par mer méritent une mention particulière. L'Union soviétique a déployé pendant plusieurs années des missiles de ce type à courte portée (500 km ou moins) anti-navires, mais en 1984 les marines des Etats-Unis et de l'Union soviétique ont commencé à se doter de missiles à longue portée (plus de 2 000 km). Pouvant être lancés à partir de sous-marins et, dans le cas des Etats-Unis, à partir de navires de surface, et être porteurs d'ogives nucléaires ou classiques, ces engins accroissent dans une mesure appréciable la capacité des marines en question. Les missiles de croisière lancés par mer des Etats-Unis se présenteront, a-t-on annoncé, sous trois versions : deux seront porteurs d'ogives classiques et un d'une ogive nucléaire. Ceux de ce dernier type (environ 758 sur un total de près de 4 000) seront utilisés contre des objectifs au sol. On a également annoncé que les missiles de croisière lancés par mer seront déployés sur des cuirassés, des croiseurs, des destroyers et des sous-marins d'attaque. On ignore les plans de déploiement de l'URSS, mais la version soviétique de ce missile - qui elle aussi peut être équipée de têtes nucléaires ou classiques - serait déployée sur des sous-marins.

#### 4. Les forces navales classiques 18/

109. Les forces navales varient considérablement en importance numérique et en efficacité. Certes, une simple comparaison des chiffres donne une première indication de leur importance numérique, mais de nombreux autres éléments interviennent quand on calcule la puissance navale d'un pays : par exemple, les contraintes politiques et financières, le temps passé en mer par les unités opérationnelles, l'étendue de la formation, le nombre de navires en radoub ou en réserve, l'âge des coques, des systèmes de propulsion ou des armes. L'élément humain est lui aussi très important et il faut notamment tenir compte des qualités de chef des officiers de carrière aux différents niveaux, de la durée moyenne du temps de service du personnel, des facteurs géographiques qui affectent les activités navales, de la force des intérêts et des traditions maritimes, etc.

110. Malgré certaines différences de nomenclature et autres, entre les publications, les évaluations de l'importance numérique des forces navales concordent généralement. Les informations données au tableau 2 ci-après concernent certaines des plus grosses marines du monde, et sont tirées d'une source dont l'autorité est largement reconnue. Il y a lieu de signaler qu'à l'intérieur d'une même catégorie de navire, la dimension et la puissance varient considérablement. C'est ainsi que les porte-avions peuvent aller de 13 000 tonnes à 90 000 tonnes et que le nombre et le type d'aéronefs transportés diffèrent sensiblement. Pareillement, les possibilités d'un petit sous-marin à diesel ne sauraient être comparées à celles des unités de pointe que sont les sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire actuellement en service dans certaines marines. On se heurte donc à de nombreuses difficultés quand on veut évaluer la puissance navale d'un pays et les comparaisons sont extrêmement sujettes à caution. C'est pourquoi, il ne faut pas considérer les renseignements fournis ci-après comme définitifs : ils visent plutôt à éclairer le lecteur et à indiquer des tendances.

##### a) Les grands navires de combat de surface

111. Aux fins de la présente étude, il suffit d'inclure ici tous les navires de guerre de surface de dimension égale ou supérieure à celle de la frégate. On peut les subdiviser en porte-avions (voir par. 113 à 116), cuirassés et croiseurs, destroyers et frégates. Une seule marine, celle des Etats-Unis, compte des cuirassés : deux sont actuellement en service, ils seront en principe quatre en 1988. Ils ont tous les quatre été construits au début des années 40, mais ils ont été récemment (ou sont actuellement) remis en service et équipés d'armes et de dispositifs modernes, notamment de missiles de croisière. L'Union soviétique a construit deux nouveaux croiseurs de bataille, sensiblement plus grands que les croiseurs traditionnels et dotés d'armes et de systèmes de détection très divers. Après les cuirassés et les croiseurs de bataille, les croiseurs sont un élément important des forces navales car ils fournissent des plates-formes appropriées pour missiles et canons, pour hélicoptères, pour matériel de détection et de communication et pour le commandement et le contrôle de la flotte.

112. De nombreuses marines de guerre comptent des destroyers et/ou des frégates. Ces bâtiments, qui varient considérablement par la taille (généralement entre 2 000 et 7 000 tonnes), l'âge, l'armement et les équipements divers, sont chargés des activités navales traditionnelles décrites au chapitre IV. Il est souvent impossible, surtout depuis quelques années, d'établir une différence entre destroyers et frégates, ces bâtiments sont généralement classés selon leur fonction principale : par exemple, les frégates ASM.

Tableau 2

Importance numérique des forces navales classiques (en service actif) de certains pays a/

|             | <u>Porte-avions b/</u> | <u>Cuirassés</u> | <u>Croiseurs</u> | <u>Destroyers<br/>et frégates</u> | <u>Corvettes/<br/>patrouilleurs<br/>rapides lance-<br/>missiles c/</u> | <u>Patrouilleurs<br/>rapides lance-<br/>torpilles ou<br/>armés de canons</u> | <u>Sous-marins<br/>(non compris<br/>les sous-marins<br/>armés de missiles<br/>balistiques)</u> |
|-------------|------------------------|------------------|------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Argentine   | 1                      | -                | -                | 11                                | 7/-                                                                    | 2/2                                                                          | 3                                                                                              |
| Brésil      | 1                      | -                | -                | 18                                | 16/-                                                                   | -/3                                                                          | 7                                                                                              |
| Chine       | -                      | -                | -                | 41                                | 14/222                                                                 | 250/345                                                                      | 103                                                                                            |
| Espagne     | 1                      | -                | -                | 26                                | 5/-                                                                    | -/-                                                                          | 9                                                                                              |
| Etats-Unis  | 14                     | 2                | 28               | 168                               | -/-                                                                    | -/-                                                                          | 99                                                                                             |
| France      | 2                      | -                | 2                | 43                                | -/5                                                                    | -/-                                                                          | 19                                                                                             |
| Inde        | 1                      | -                | 1                | 28                                | 3/16                                                                   | -/-                                                                          | 8                                                                                              |
| Indonésie   | -                      | -                | -                | 10                                | -/4                                                                    | 2/-                                                                          | 2                                                                                              |
| Italie      | 2                      | -                | 2                | 19                                | 8/-                                                                    | 4/-                                                                          | 10                                                                                             |
| Japon       | -                      | -                | -                | 52                                | -/-                                                                    | 5/-                                                                          | 14                                                                                             |
| Royaume-Uni | 2                      | -                | 4                | 56                                | -/-                                                                    | -/-                                                                          | 27                                                                                             |
| Suède       | -                      | -                | -                | 2                                 | -/30                                                                   | 6/-                                                                          | 12                                                                                             |
| Turquie     | -                      | -                | -                | 17                                | -/14                                                                   | 5/1                                                                          | 17                                                                                             |
| URSS        | 4                      | -                | 41               | 263                               | 59/105                                                                 | 10/-                                                                         | 279                                                                                            |

Source : Jane's Fighting Ships 1984-1985, p. 150 et 151.

a/ Les navires en réserve, en construction ou en voie de modernisation ne sont pas inclus dans les chiffres ci-dessus.

b/ Le terme "porte-avions" est pris dans un sens large. Certains des navires ainsi classés transportent surtout des hélicoptères. Dans la classification soviétique, les navires sont appelés "croiseurs porteurs d'aéronefs tactiques".

c/ FAC (Fast Attack Craft) : navire d'attaque rapide (voir par. 127).

b) L'aéronavale

113. Plusieurs nations possèdent d'importantes forces aéronavales, qui opèrent parfois à partir de porte-aéronefs auxquels diverses missions peuvent être confiées ou à partir de navires dotés de ponts d'envol, mais il existe plusieurs Etats qui, tout en n'ayant que quelques porte-aéronefs ou n'en ayant pas du tout, disposent d'importantes forces aéronavales basées à terre. La flotte aérienne de l'aéronavale comprend des chasseurs, des bombardiers, des avions anti-sous-marins, des avions dotés d'appareils de guerre électroniques, des avions équipés de systèmes d'alerte avancée, des avions-citernes pour le ravitaillement en vol, des avions de reconnaissance et toute une gamme d'hélicoptères. Ces derniers sont extrêmement utiles dans les opérations anti-sous-marines - pour lesquelles ils sont transportés sur des navires de toutes tailles, parfois très petites (frégates, par exemple) - et dans les attaques amphibies.

114. On considère que pour avoir la maîtrise des mers, il est nécessaire de s'assurer le contrôle effectif de l'espace aérien adjacent. C'est pourquoi, depuis les années 40, le porte-aéronefs supplante le cuirassé en tant que pièce maîtresse des forces navales de surface. Actuellement, c'est la marine de guerre américaine qui possède les plus grands porte-avions : il s'agit de bâtiments à propulsion nucléaire dont la longueur dépasse 330 mètres, déplaçant plus de 90 000 tonnes à pleine charge et capables de transporter plus de 90 appareils et un équipage de plus de 6 000 personnes. Le USS Théodore Roosevelt, quatrième bâtiment de sa catégorie, est actuellement en construction; son coût devrait largement dépasser 2 milliards de dollars. De son côté, l'Union soviétique serait en train de construire un porte-avions sur un chantier naval de la mer Noire; il s'agirait d'un bâtiment à propulsion nucléaire d'environ 65 000 tonnes pouvant transporter une soixantaine d'aéronefs 19/.

115. Les porte-avions à propulsion classique transportent plusieurs milliers de tonnes de carburant. De manière à avoir plus de vent sur le pont au moment des opérations, les bâtiments doivent naviguer à une vitesse quasi maximale, et la consommation élevée de carburant qui en découle impose des ravitaillements en mer plusieurs fois par semaine. Les réacteurs des porte-avions à propulsion nucléaire ne sont, quant à eux, rechargés que tous les 10 à 13 ans; aussi, leur autonomie dépend-elle davantage de la consommation de carburant de leurs avions et de la nécessité de reconstituer les stocks du navire.

116. Les grands porte-avions, qui sont dotés d'un équipement complet de catapultes et de brins d'arrêt, sont si coûteux que, malgré leurs avantages, la plupart des marines de guerre qui en possèdent sont obligées de renoncer à les remplacer. Si la tendance actuelle se poursuit, il ne restera d'ici quelques années que trois Etats à avoir de tels bâtiments. Cela ne signifie pas pour autant que les autres pays n'aient plus de forces aériennes en mer. Le porte-hélicoptères, qui est beaucoup moins onéreux, offre une solution de rechange intéressante; il peut également transporter des avions à décollage et à atterrissage vertical (ADAV) ou court (ADAC). Ces appareils se sont beaucoup améliorés ces dernières années; plusieurs pays en disposent déjà, et leur utilisation semble appelée à se propager.

117. Avec la mise en service des missiles aéroportés anti-navires dont on a pu voir les possibilités lors de conflits récents, l'aéronavale ne cesse de prendre de l'importance. Un nombre croissant de pays se sont dotés de ces armes qui font peser une lourde menace sur les navires se trouvant dans un rayon de 200 ou 300 kilomètres des côtes. Par ailleurs, plusieurs Etats maritimes possèdent des avions de patrouille maritime à long rayon d'action capables de poursuivre leurs cibles sur une zone marine très vaste. Certains de ces avions, utilisés traditionnellement dans la guerre anti-sous-marins, sont à présent armés de missiles, ce qui les dote d'une capacité de frappe anti-navires et de moyens de défense supplémentaires contre les bâtiments de surface.

c) Les sous-marins

118. La vitesse et l'autonomie en plongée des sous-marins à propulsion classique dépendent étroitement de l'énergie fournie par des batteries électriques qui doivent être rechargées par générateurs diesel tous les deux ou trois jours, opération qui oblige le sous-marin à naviguer au schnorkel ou à faire surface. Tel n'est cependant pas le cas des sous-marins nucléaires dont l'autonomie est davantage limitée par d'autres facteurs tels que le ravitaillement et l'approvisionnement en air de l'équipage. Les sous-marins nucléaires peuvent ainsi rester sous l'eau pendant plus de deux mois, naviguer longtemps sous la glace ou faire le tour du monde sans faire surface. En outre, leur vitesse en plongée est de loin supérieure à celle des sous-marins classiques - la vitesse de pointe de ces derniers n'est que d'environ 21 noeuds, contre plus de 40 noeuds pour les sous-marins nucléaires.

119. La plupart des sous-marins armés de missiles balistiques sont à propulsion nucléaire. Pendant longtemps, l'Union soviétique a déployé divers types de sous-marins armés de missiles de croisière d'une portée pouvant aller jusqu'à 650 kilomètres, dotés dans un premier temps de propulseurs classiques, puis de propulseurs nucléaires.

120. La plupart des sous-marins sont offensifs; ils sont équipés pour traquer et détruire navires et sous-marins. Les cinq Etats dotés de l'arme nucléaire disposent tous de sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire et à propulsion classique; dans le cas des Etats-Unis, ils sont presque tous à propulsion nucléaire. Les autres Etats ne possèdent actuellement que des sous-marins classiques.

121. Outre les 111 sous-marins nucléaires armés de missiles balistiques, évoqués au paragraphe 102 ci-dessus, on estime à plus de 800 le nombre des autres sous-marins en service dans le monde (soit approximativement plus de 200 sous-marins nucléaires et quelque 600 sous-marins classiques). Il y a d'un côté les sous-marins géants et, de l'autre, les sous-marins de poche conçus pour un équipage de deux ou trois hommes et utilisés dans les opérations côtières. On mentionnera également les engins non habités qui opèrent au fond de la mer.

d) Les forces amphibies

122. Les troupes participant aux attaques amphibies sont souvent des fusiliers marins. Certains Etats les considèrent comme faisant partie des forces navales, d'autres les classent dans l'armée de terre, d'autres encore en font une catégorie

à part. Les opérations amphibies nécessitent souvent des navires dotés de moyens tout à fait différents de ceux utilisés dans les opérations navales proprement dites. Ces navires doivent en effet transporter du matériel lourd, y compris des chars, un grand nombre de soldats et toutes les armes et les fournitures nécessaires à la réussite d'un débarquement. La capacité de débarquer rapidement de grandes quantités de munitions, de carburant, de lubrifiants, de vivres, de matériel de communications, des hôpitaux de campagne, des cantines ambulantes, etc. est en l'occurrence vitale. Durant ces dernières années, l'utilisation des hélicoptères dans les opérations amphibies a rapidement pris de l'ampleur. S'agissant du transport, des bâtiments commerciaux remplissant les conditions requises, et parfois conçus pour ce faire, peuvent être d'une grande aide dans ces opérations.

123. Certains des plus grands navires amphibies sont dotés de radiers qui s'ouvrent en poupe, ce qui permet d'immerger l'arrière du bâtiment et d'y faire accoster des engins de débarquement plus petits afin d'assurer le transport des troupes et véhicules jusqu'à terre. D'autres sont conçus pour que les véhicules puissent embarquer et débarquer directement; d'autres encore sont spécialement renforcés pour pouvoir transporter des chars - c'est le cas des navires s'apparentant à l'Ivan Rogov soviétique. C'est aux Etats-Unis qu'appartiennent les plus grands navires amphibies (39 000 tonnes à pleine charge), qui leur permettent de contrôler des opérations de vaste envergure, faisant intervenir des troupes d'assaut, des armements, des appareils de télé-détection, des engins de débarquement et des instruments de guerre électronique. A l'autre bout de l'éventail, on trouve les petits engins de débarquement dont le port en lourd varie entre 60 et 300 tonnes. On a également mis en service des véhicules à coussin d'air de 150 tonnes environ qui, propulsés par une turbine à gaz, opèrent à près d'un mètre au-dessus de la surface de l'eau avec un rayon d'action de 500 kilomètres et une vitesse supérieure à 40 noeuds.

124. Du point de vue de la sécurité, les opérations amphibies n'ont pas besoin d'avoir une grande envergure pour être efficaces. On peut aussi mener dans les eaux côtières, dans les ports, dans les estuaires, etc., des opérations de faible ampleur que l'on peut qualifier d'"activités en eaux littorales". Les objectifs en sont l'infiltration amphibie, la collecte des renseignements ou le sabotage et les instruments des petits sous-marins, des sous-marins de poche, d'autres engins submersibles et des nageurs de combat.

e) Les mines

125. Le minage offensif est considéré depuis longtemps comme l'un des moyens les moins coûteux et les plus efficaces d'interdire l'usage de la mer à l'ennemi. Le minage des secteurs par lesquels l'ennemi doit passer pour réaliser ses objectifs a souvent permis d'obtenir des résultats importants, en désorganisant les activités de l'adversaire; on a signalé récemment des cas d'utilisation de mines pour entraver le trafic commercial.

126. Les mines peuvent être déposées directement au fond de la mer ou y être ancrées. Elles sont dites à contact ou à influence selon la manière dont on les amorce et les fait exploser. Les unes éclatent au moment du contact avec le navire ou le sous-marin cible, les autres explosent sous l'effet de certaines influences,

magnétiques, acoustiques ou sous la pression engendrée par la cible. Il existe également des dispositifs sensibles à tous ces effets, permettant aux petits navires de passer, mais réagissant à l'approche d'engins d'une certaine taille. Les mines peuvent en outre être dotées d'un compteur, n'explosant qu'après le passage d'un certain nombre d'objets. Elles peuvent être larguées par des avions, des sous-marins ou des navires de surface, y compris des bâtiments commerciaux.

127. Il n'est pas facile de se défendre contre les mines. Le dragage de mines peut se faire soit par des moyens mécaniques - câbles de dragage reliés à des dragueurs et armés de cisailles, qui coupent au passage les orins des mines - soit par influence, auquel cas on utilise certains dispositifs pour faire exploser la mine sans causer de dégâts. La chasse aux mines est une tout autre méthode : des sonars à haut pouvoir de résolution repèrent et identifient les objets sous-marins; s'il s'agit de mines, on les fait exploser ou on envoie des plongeurs ou des engins télécommandés pour accomplir les opérations nécessaires.

128. La plupart des marines de guerre disposent au moins de quelques moyens de dragage de mines/chasse aux mines; quelques-unes sont dotées d'équipements perfectionnés. Au total, plus de 1 000 dragueurs/chasseurs de mines sont en service dans le monde; l'Union soviétique est le pays qui en possède le plus (environ le tiers du total). Comme moyens de déminage, les Etats-Unis comptent essentiellement 23 hélicoptères dragueurs de mines, mais ont annoncé qu'ils prévoyaient d'acheter 44 hélicoptères de lutte contre les mines et de leur adjoindre 30 navires équipés à cet effet.

#### f) Les patrouilleurs rapides

129. Pour de nombreuses marines de guerre côtières, les patrouilleurs rapides sont extrêmement utiles. Longs d'une cinquantaine de mètres, déplaçant 100 à 200 tonnes et pouvant transporter un équipage de 20 à 30 personnes, ils sont relativement peu coûteux. Ce sont des bateaux à coque ou des hydroptères équipés de moteurs diesel ou de turbines à gaz, dont la vitesse peut atteindre 55 noeuds. Armés de canons légers, de missiles ou de lance-torpilles, ils peuvent servir dans différentes opérations côtières, mais leur autonomie et leur capacité de prendre la mer par très mauvais temps sont limitées; on tend de plus en plus à construire des navires plus grands. Selon Jane's Fighting Ships, 1982-1983, il y a actuellement plus de 2 000 de ces bâtiments en service dans le monde. On a recensé en outre quelque 2 500 navires côtiers et autres patrouilleurs qui, bien qu'armés, ne peuvent pas être considérés comme des bâtiments d'attaque rapide.

### 5. Les services de soutien

#### a) Soutien logistique en mer

130. Les opérations prolongées en mer exigent un soutien logistique efficace et fiable. Les marines de guerre qui sont suffisamment importantes et bien organisées pour pouvoir envisager de telles opérations exigent un approvisionnement en carburants divers, en munitions, en alimentation et en fournitures générales - et les navires de ravitaillement, à leur tour, doivent être défendus. Le résultat est que les flottes des Etats-Unis et de l'Union soviétique, et certaines des flottes

de haute mer mentionnées plus haut, ont mis au point un nombre considérable de ravitailleurs à la mer, de pétroliers ravitailleurs d'escadre, de navires-ateliers spécialisés, en particulier dans les missiles, et d'autres types de bâtiments. Plus la flotte est importante et plus elle a d'opérations à longue distance, plus son organisation de soutien doit être développée et plus elle est onéreuse. En réalité, toute flotte qui cherche à avoir un grand rayon d'action doit élaborer de telles capacités de soutien logistique.

131. Les navires marchands ne font pas partie des forces navales, mais certains Etats disposent d'une structure de commandement intégrée leur permettant de contrôler toutes les activités de ces navires grâce à une association étroite, au moment de leur conception et de leur construction, entre les normes exigées des forces navales et la capacité de cette catégorie de navires à répondre auxdites normes ou à d'autres le cas échéant. Ainsi, l'installation de panneaux de chargement ayant certaines dimensions, de dispositifs de chargement bien précis, d'ateliers de réparation, ou d'aires d'atterrissage pour hélicoptères correspond davantage à une utilisation militaire éventuelle qu'à une activité commerciale normale. Il est également possible de concevoir des conteneurs de système d'armes ou de matériel d'entretien qui peuvent être placés très rapidement, en cas de besoin, à bord de navires marchands. La possibilité, en temps de guerre, de transformer rapidement les activités des navires marchands en activités de soutien constitue un atout naval d'une importance vitale dont ne peuvent réellement disposer que les Etats qui possèdent une flotte marchande de dimension respectable

132. Les flottes de grande ou de moyenne importance disposent également des services de certains navires spécialisés. En raison du développement de la guerre anti-sous-marine, en particulier de la guerre stratégique - c'est-à-dire la détection et la poursuite des sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire - il est devenu indispensable de mieux connaître le tracé du fond des mers, la direction et la vitesse des courants océaniques, la salinité et la température de la mer à différentes profondeurs, les mouvements de la glace de mer et autres détails océanographiques. Cela mis à part, il est indispensable de disposer de brise-glace puissants, de navires permettant de diriger et régler les tirs de missiles, de bateaux sauveteurs, de navires de sauvetage en haute mer, de remorqueurs de haute mer, de navires de renseignement, de navires câblés, de ravitailleurs sous-marins et d'un certain nombre de bâtiments auxiliaires et de bâtiments de servitude. Tous ces bâtiments font partie de la "hampe" qui soutient le "fer de lance" que sont les navires de guerre. Le tableau 3 donne une idée de l'ampleur de certaines forces de soutien naval.

Tableau 3

Navires et bâtiments de soutien

|             | <u>Navires-<br/>ateliers</u> | <u>Navires de<br/>recherche<br/>hydrographique</u> | <u>Navires<br/>ravi-<br/>tailleurs</u> | <u>Pétroliers<br/>ravi-<br/>tailleurs</u> | <u>Divers</u> |
|-------------|------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|---------------|
| Brésil      | 2                            | 15                                                 | 1                                      | 4                                         | 76            |
| Canada      | 1                            | 3                                                  | 3                                      | 1                                         | 46            |
| Chine       | 16                           | 39                                                 | 22                                     | 34                                        | 450 +         |
| Espagne     | -                            | 6                                                  | -                                      | 13                                        | 125           |
| Etats-Unis  | 25                           | 15                                                 | 33                                     | 47                                        | 1 300 +       |
| France      | 6                            | 7                                                  | 2                                      | 6                                         | 190           |
| Indonésie   | 4                            | 4                                                  | -                                      | 5                                         | 35            |
| Italie      | 7                            | 3                                                  | 1                                      | 9                                         | 103           |
| Japon       | 3                            | 6                                                  | 1                                      | 25                                        | 80            |
| Royaume-Uni | 3                            | 13                                                 | 5                                      | 20                                        | 191           |
| URSS        | 80                           | 144                                                | 7                                      | 59                                        | 360 +         |

Source : Jane's Fighting Ships 1984-1985, p. 150-151.

b) Services de soutien à l'étranger

133. Outre le soutien logistique en mer, les navires de guerre opérant loin des eaux territoriales ont besoin, sous une forme ou une autre, d'un soutien logistique à terre, étendu et fiable. Les porte-aéronefs et autres bâtiments n'ont pas besoin de rentrer au port très souvent mais ils ont par contre un besoin constant de soutien logistique. Toutefois, tous les navires ont besoin de relâcher dans les ports de temps à autre pour des réparations ou des opérations d'entretien qui ne peuvent pas être faites en mer, pour être modernisés ou remis en état et pour que leur équipage puisse bénéficier d'une permission de détente. Il est également extrêmement important de réduire autant que possible le délai de route entre la zone d'opération et la base. C'est pour ces raisons pratiques, considérations politiques mises à part, que les flottes entreprenant des missions lointaines sont forcées d'établir des bases navales à l'étranger ou du moins de se ménager un accès à des installations de soutien.

134. Une fois que ces bases sont établies, et pour qu'elles soient efficaces, il est nécessaire de disposer d'apports financiers considérables afin de prévoir les installations nécessaires - quais d'accostage, jetées, grues, ateliers, magasins, réservoirs de carburant, bâtiments et souvent installations pouvant accueillir des avions - et les moderniser. Ainsi développées, non seulement les bases navales étrangères offrent-elles rapidement un soutien commode à leur flotte, mais elles constituent également un élément important de la présence et du pouvoir militaires dans des régions éloignées du territoire des forces navales concernées, et elles sont souvent perçues par les autres Etats comme la preuve tangible de la projection du pouvoir politique.

135. Le nombre des grandes bases navales situées à l'étranger a fortement diminué au cours des 20 dernières années. Alors qu'il existait plusieurs de ces bases dans diverses parties du monde, leur nombre est aujourd'hui très réduit, car les ont remplacées des accords bilatéraux conclus entre les Etats souverains prévoyant des dispositifs de soutien naval beaucoup plus simples.

c) Commandement, contrôle, communications et renseignements

136. Toutes les flottes ont besoin, à terre, d'une infrastructure administrative et opérationnelle considérable - états-majors, installations d'entraînement, arsenaux et ateliers d'entretien, dépôts de munitions, installations de ravitaillement en carburant et de stockage, dépôts d'alimentation et dépôts généraux. Toute cette infrastructure est importante et onéreuse. Les flottes ont également besoin de s'appuyer sur des accords efficaces qui facilitent le contrôle, à divers niveaux, des activités navales se déroulant loin des centres de décision politique des capitales.

137. Les réseaux complexes de "commandement, contrôle, communication et renseignements" (C3R), que l'on qualifie, constituent le système nerveux des activités militaires. Les fonctions sont triples - évaluation des alertes et des menaces, commandement et prise de décision et communication. La fonction évaluation des alertes et des menaces exige une grande variété de détecteurs comme les radars, les sonars et autre matériel de détection. Les renseignements fournis par ces appareils de détection sont transmis aux centres de contrôle, qu'ils soient situés sur terre, en mer ou dans l'air. C'est là que l'on évalue les renseignements, que l'on prend des décisions et que l'on envoie les ordres selon les besoins. La fonction communications a pour but de transmettre les renseignements et les ordres au niveau approprié, ce qui exige un réseau étendu de services de transmission et de réception et un personnel qualifié capable de manipuler de grandes quantités de signaux et de données urgents, souvent en temps réel. Un tel réseau doit avoir la capacité voulue pour remplir sa tâche dans des conditions de tension extrême et même si les installations sont touchées en cas de combat.

138. Les systèmes modernes de C3R des flottes les plus importantes font appel aux satellites pour recueillir des renseignements et fournir des voies de communications bien protégées et fiables; aux systèmes de veille aérienne, d'alarme et de communications; aux systèmes de communication et de détection sous-marines, d'information et de contrôle tactiques; et, de plus en plus, aux ordinateurs ultra-rapides. Parvenir au degré nécessaire de coordination est extrêmement

coûteux et représente une part croissante des budgets de défense globaux de l'Union soviétique et des Etats-Unis. On estime que le coût total que représentent pour le Département de la défense des Etats-Unis les services de C3R équivalait en 1984 à plus de 6 p. 100 du budget de la défense de ce pays : cela illustre bien l'importance qui est accordée à cet élément 20/.

## CHAPITRE IV

### APPLICATIONS ET UTILISATIONS DES CAPACITES NAVALES

#### A. Déploiement et modes d'opérations

139. On peut constater d'après ce qui précède que les forces navales varient beaucoup en nombre et en qualité et que par conséquent leur capacité à exécuter certaines tâches est inégale. De toute évidence, la marine soviétique et la marine américaine peuvent déployer des forces très puissantes composées de navires et d'aéronefs modernes aptes à transporter des systèmes d'armement très puissants et extrêmement perfectionnés. D'autres Etats sont dotés de forces analogues, quoiqu'inférieures en puissance et composition. La façon dont sont déployés les bâtiments est différente, et les tâches qu'ils sont appelés à accomplir sont nombreuses et variées. Seuls quelques Etats possèdent une marine de guerre puissante, mais la plupart des pays sont dotés d'une flotte qui leur permet d'exécuter certaines opérations, fussent-elles limitées.

#### B. Dissuasion nucléaire stratégique

140. Dans le cadre général de la politique nucléaire stratégique des Etats dotés d'armes nucléaires, la dissuasion dans ce domaine est l'une des tâches les plus importantes qui soient confiées aux marines de guerre modernes. Comme on l'a vu au paragraphe 102, cinq Etats seulement possèdent les sous-marins nucléaires lance-missiles nécessaires, et la puissance des Etats-Unis et de l'Union soviétique dépasse considérablement celle des trois autres Etats. Du fait qu'ils opèrent dans l'hémisphère nord et que la portée et la précision de leurs missiles se sont considérablement améliorées, ces sous-marins peuvent rester plus près de leur port d'attache, où ils sont mieux protégés.

141. On s'efforce de protéger les sous-marins nucléaires lance-missiles lorsqu'ils effectuent des patrouilles afin d'éviter qu'ils soient détectés et suivis. En même temps, on s'efforce constamment de déterminer la position des sous-marins de ce type appartenant à l'ennemi potentiel. La guerre anti-sous-marine a donné lieu à une recherche-développement si intense, à une surveillance si incessante et à des opérations si minutieuses que l'on devine l'importance que les pays attachent à cette guerre stratégique. Tout progrès technique réalisé par l'un des adversaires est susceptible de lui donner un avantage important qui peut avoir des effets extrêmement déstabilisants.

#### C. Capacité de combat

142. On trouve une brève description de la capacité de combat des marines de guerre au paragraphe 65 et de la nature des opérations amphibies aux paragraphes 122 à 124. Seul un petit nombre de flottes peuvent fournir un large appui aux forces terrestres en raison de la spécificité des navires et des

équipements nécessaires. Les navires commerciaux peuvent être utilisés comme navires hospitaliers et pour le transport des soldats, les navires rouliers pour le transport des véhicules et les porte-conteneurs, légèrement modifiés, peuvent être utilisés pour le transport d'hélicoptères, voire d'avions à décollage et à atterrissage vertical, si tant est que la marine marchande du pays possède de tels bâtiments. L'Etat désireux de se doter d'une capacité de combat devra donc être déjà pourvu des attributs et des infrastructures d'une puissance maritime.

143. Cependant, les flottes côtières peuvent monter des opérations d'assaut limitées, par exemple dans les pays où les communications par voie de terre sont difficiles et où les voies maritimes et fluviales offrent le meilleur moyen d'attaquer un objectif.

#### D. Maîtrise des mers/blocus maritime

144. En cas de conflit naval majeur entre les marines de guerre des membres de l'OTAN et du Pacte de Varsovie, une grande partie des ressources des belligérants seraient affectées aux opérations de maîtrise des mers et de blocus maritime. En raison du contexte géopolitique dans lequel ils se situent, les pays membres de l'OTAN comptent énormément sur leurs voies de communication maritimes; de même, l'océan Pacifique est une voie de communication essentielle entre les Etats-Unis et les Etats se trouvant sur la côte occidentale de cet océan. Pour sa part, l'Union soviétique, du fait qu'elle est un pays continental, n'a pas d'accès direct aux océans si ce n'est par des "goulots" relativement étroits, en particulier la mer Baltique pour l'Atlantique nord, la mer Noire, la Méditerranée et les mers d'Okhotsk et du Japon pour le Pacifique.

145. Jusqu'à ces dernières années, la supériorité des marines de guerre des Etats-Unis et de leurs alliés était incontestée. Toutefois, le développement des capacités de la marine de guerre soviétique et la mise au point de nouveaux types de navires et d'aéronefs lui permettant d'effectuer des opérations dans le monde entier en faisant intervenir toute sa flotte, ont été relevés par les Etats-Unis comme un défi. Ces derniers viennent de lancer un important programme de construction en vue de constituer une marine à 600 navires "comportant 15 groupes de porte-avions avec leurs escortes, quatre groupes de combat de surface articulés autour de cuirassés; 100 sous-marins d'attaque multimiissions à propulsion nucléaire; 10 groupes de ravitaillement à la mer et des capacités de transport amphibie plus importantes" 21/.

146. Pour toutes les marines de guerre, la protection des côtes en période de conflit armé revêt une grande importance et comprend la protection des transports maritimes côtiers, la prévention des incursions secrètes ou ouvertes dans le territoire et des opérations de déminage. Les Etats responsables de territoires outre-mer doivent aussi tenir compte du fait qu'ils se doivent d'offrir à ces territoires le même degré de protection qu'à la métropole si la sécurité de ces derniers est menacée. Cela donne lieu à plusieurs philosophies politiques examinées plus en détail au chapitre VI.

E. Opérations dans les zones maritimes couvertes de glace

147. L'Amérique du Nord et l'Union soviétique sont séparées par l'océan Arctique recouvert de glace (voir annexe III, carte 3). Bien que cet océan présente un environnement extrêmement hostile pour les activités normales, la glace offre une couverture excellente aux opérations des sous-marins nucléaires. Grâce à l'avènement de la propulsion nucléaire et aux progrès des systèmes de navigation, la marine américaine a pu, la première, conduire en 1958 une exploration sous-marine de grande envergure sous la calotte glaciaire 22/.

148. La calotte glaciaire qui recouvre en permanence le pôle se compose de nombreux blocs de glace, dont certains atteignent 300 mètres de profondeur et plusieurs kilomètres de largeur ainsi que de bancs de glace (plaques de glace à la dérive), sous lesquels la profondeur des eaux peut atteindre cinq kilomètres et l'épaisseur de la glace 10 à 15 mètres. Au lieu d'icebergs, on trouve d'énormes crêtes de pression de glace atteignant une profondeur de 300 mètres. Malgré ces conditions géographiques difficiles, les sous-marins nucléaires lance-missiles puissants et très perfectionnés peuvent opérer dans la région, faisant surface là où la glace est relativement mince ou dans des "polynies" - espaces provisoirement dégagés de toute glace - pour lancer leurs missiles.

149. Les opérations de lutte anti-sous-marins posent de grands problèmes en milieu glaciaire. D'une part les émissions sonar rebondissent sur les aspérités du bord inférieur de la voûte glacée en ondes très compliquées et déroutantes, et d'autre part, le mouvement constant des blocs de glace doublé de leur frottement rend très difficile la détection passive d'un sous-marin nucléaire croisant dans les alentours. Par ailleurs, une fois détectée, la cible reste difficile à attaquer en raison de la protection que lui offre la glace environnante.

150. Les caractéristiques de l'Arctique, l'existence de systèmes de navigation perfectionnés, la capacité de plongée accrue des sous-marins, la portée plus étendue des missiles, l'approfondissement des connaissances en matière océanographique et la situation géographique de l'Union soviétique sont autant de facteurs qui encouragent la marine de guerre de ce pays à tirer davantage parti de l'Arctique pour les missions de ses sous-marins nucléaires. Une telle utilisation de cet océan est fondée sur le concept de "bastion" selon lequel l'océan Arctique est une zone maritime protégée bordant la côte septentrionale de l'URSS et faisant donc partie de la défense territoriale où les forces navales soviétiques donnent la plus haute priorité à la protection des sous-marins nucléaires.

151. De leur côté, les Etats-Unis consacrent davantage d'efforts à l'amélioration des méthodes de détection, de poursuite et d'attaque des sous-marins nucléaires navigant dans les mers septentrionales et sous les glaces arctiques. Selon certaines informations 23/, la marine américaine serait en train d'adapter des sous-marins pour l'exécution d'opérations sous les glaces, modifiant un certain type de torpille et procédant à la mise au point d'un nouveau système sonar. En outre, un programme de construction, à un coût de plusieurs milliards de dollars, d'un nouveau type de sous-marin d'attaque nucléaire en est au stade de la conception.

152. On peut voir, d'après cette brève description, qu'à présent la rivalité acharnée entre les Etats-Unis et l'Union soviétique s'étend même à l'océan Arctique et aux zones environnantes.

F. Affirmation de souveraineté, présence et surveillance navales

153. En temps de paix, les opérations de présence et de surveillance navales sont très importantes. Posséder une marine de guerre est l'attribut et le symbole d'un pays souverain et beaucoup d'Etats côtiers tendent donc à s'en doter : ces marines de guerre risquent de se multiplier, étant donné les responsabilités accrues qu'engendrera la protection des zones économiques exclusives. D'autres facteurs entrent en jeu : les acquisitions navales d'un pays voisin ou bien encore le désir d'être en mesure de repousser par ses propres forces l'incursion d'éléments subversifs arrivant par voie de mer, comme cela s'est produit dans un certain nombre de pays d'Afrique et d'Asie. L'importance relative de ces facteurs varie, mais ils tendent tous à entraîner un renforcement des moyens de surveillance.

154. Pour aider aux tâches de surveillance, maints gouvernements ont mis en place un service de garde-côtes distinct. Ces derniers sont souvent responsables des affaires maritimes d'ordre civil le long des côtes, alors qu'en général la marine de guerre accomplit des missions purement militaires en haute mer. Fréquemment le service des garde-côtes ne dépend pas du Ministère ou du Département de la défense mais relève d'un ministère civil (transports, pêche ou intérieur). Toutefois l'organisation des garde-côtes a une structure militaire et ils retombent sous le contrôle de la marine de guerre en cas de conflit armé. Cette organisation est fréquemment utilisée dans le monde, surtout en Amérique latine, mais elle peut entraîner un chevauchement de fonctions avec la marine de guerre, ce qui peut aboutir à un conflit de responsabilités.

155. Outre la surveillance des zones côtières, la marine doit être présente en haute mer. Dans une certaine mesure, cela correspond à ce qui est aujourd'hui parfois considéré comme un service public, décrit plus loin dans le présent chapitre. Ces activités ont toutefois des implications purement politiques ressortissant de la diplomatie navale. La diplomatie des canonnières sous sa forme traditionnelle est fort heureusement de moins en moins appliquée, mais l'utilisation des forces navales à des fins politiques continue d'être pratique courante. Les motifs peuvent être très divers. Il peut s'agir de coopération (visites protocolaires ou amicales, manoeuvres communes) aussi bien que d'opérations coercitives, par exemple pour protéger certains pays dont les intérêts sont menacés ou affirmer sa souveraineté sur un territoire disputé, ou même intervenir. Les interventions des flottes de guerre sont multiples et variées, ce qui tend à prouver qu'elles jouent un rôle politique très important. En maintenant des escadres puissantes dans diverses parties du monde, capables de prendre l'offensive ou d'intervenir, les forces navales de certains pays peuvent souvent jouer un rôle de dissuasion en influençant par la menace ou le recours à la force militaire l'évolution de la situation dans des régions du monde éloignées de leurs propres côtes. Il en est ainsi dans les eaux de la Méditerranée, de l'océan Indien, de la mer de Chine, de l'Atlantique sud et de l'Amérique centrale.

### G. Services d'intérêt général

156. Outre leurs fonctions militaires traditionnelles, les navires de guerre jouent souvent un rôle très utile dans d'autres domaines. Les divers services d'intérêt général décrits dans le présent chapitre dépassent le cadre des politiques nationales et montrent que les Etats s'efforcent de plus en plus de collaborer dans ce domaine afin de s'acquitter eux-mêmes des responsabilités qui leur incombent en vertu des accords internationaux et de répondre à leur souci légitime quant aux activités qui ne sont pas du ressort de leur juridiction nationale. Il ne faut pas oublier que l'assistance militaire en faveur de l'intérêt général relève principalement de la responsabilité des ministères intéressés, par exemple, du Ministère de la justice dans le cas de la lutte contre le terrorisme. Il appartient aux autorités civiles de définir les conditions préalables de cette assistance. Dans ce contexte, les forces navales sont donc des instruments au service des affaires civiles.

#### 1. Mise en application de la législation et protection des ressources économiques (lutte contre la contrebande, protection des pêcheries; lutte contre le terrorisme et la piraterie)

157. La protection des ressources économiques met en jeu toute une gamme de responsabilités et chaque pays a tendance à adopter des méthodes différentes et propres à chaque cas.

158. Bien qu'il ne s'agisse pas de la protection des ressources maritimes, l'engagement de longue date des forces navales dans la lutte contre la contrebande constitue un exemple de leur participation aux efforts en vue de protéger les échanges commerciaux d'un pays. La contrebande, pratiquée au large de nombreuses côtes, peut, dans le cas de certains produits de base, avoir des effets néfastes considérables sur les intérêts économiques et autres à l'échelon national.

159. Les forces navales jouent souvent un rôle en matière de protection des pêcheries, rôle qui dépasse en fait le cadre de la simple protection. Il s'agit de faire appliquer les réglementations relatives à la taille et à l'espèce des poissons dont la pêche est autorisée, de faire respecter les normes de dimension minimum des mailles des filets de pêche, d'empêcher toute pêche illicite - qu'il s'agisse de zones où la pêche est interdite ou de pêcheurs qui ne sont pas autorisés à pêcher dans des zones protégées, et d'assurer des fonctions de police pour éviter la prise de certaines espèces de poissons qui font l'objet d'une protection permanente ou temporaire. Nombre de traités et d'accords nationaux et internationaux viennent appuyer ces fonctions de protection et de police.

160. Un autre aspect important et complexe de la protection des ressources est celui de la défense contre les attaques terroristes éventuelles des installations sises en mer. Les pays dotés de ce type d'installations ont généralement des plans pour parer à ce genre de menace. On considère que la présence de forces navales est un élément de dissuasion très utile contre d'éventuelles attaques de cette nature. Dans un certain nombre de pays, à l'heure actuelle, les milieux gouvernemental, naval et industriel élaborent périodiquement des stratégies dans ce domaine, complétées de temps à autre par des manoeuvres.

161. Dans certaines parties du monde, les actes de piraterie continuent à poser un problème considérable et leur nombre aurait même augmenté dans certaines régions 24/. De manière générale, les compagnies de marine marchande et les syndicats des gens de mer sont opposés à l'idée d'armer les navires marchands. C'est donc aux forces navales qu'il revient de maîtriser et d'éliminer les actes de piraterie et, dans la plupart des cas, à celles-là mêmes qui ne sont guère en mesure d'assurer un service permanent de patrouilles ni de réagir aussi promptement que l'exige le succès des opérations de lutte contre la piraterie.

2. Activités diverses (hydrographie et océanographie, lutte contre la pollution, secours en cas de catastrophe, recherche et sauvetage)

162. Nombre de forces navales de par le monde contribuent à assurer la sécurité des transports maritimes internationaux, en prêtant sans relâche leur précieux concours aux travaux hydrographiques internationaux et à la publication de cartes, manuels et autres documents qui résultent de ces travaux.

163. Au cours des 20 dernières années, les travaux de levés hydrographiques sont devenus de plus en plus spécialisés, parallèlement au développement des bathyscaphes, des navires-citernes à grand tirant d'eau et des besoins particuliers propres aux industries sises en mer. Pour renforcer la sécurité de la navigation, le passage s'effectue normalement à travers des voies de circulation bien définies, ce qui nécessite souvent l'établissement de plans et de cartes par les services hydrographiques des pays concernés.

164. Outre leurs travaux d'hydrographie, les Etats et les organisations internationales concentrent leurs efforts sur les levés océanographiques. De nombreux Etats, l'Union soviétique et les Etats-Unis en tête, effectuent les levés océanographiques nécessaires à toute la gamme des recherches scientifiques relatives à la mer et au fond marin. Ces levés sont à l'évidence d'une importance économique, militaire et météorologique considérable, aussi est-il naturel que bon nombre de pays s'y intéressent de très près. Dans de nombreux pays, ces tâches sont confiées à des services spécialisés de la marine qui assurent la planification et la coordination des travaux aux échelons national et international et souvent aussi l'opération des navires hydrographiques utilisés à cette fin.

165. La gravité du problème de la pollution mondiale des océans se pose de façon aiguë depuis que l'essor rapide de l'industrie, de l'agriculture et des transports maritimes est entré en conflit avec la surexploitation des richesses des océans décrite au chapitre I. Au cours des 30 dernières années, un certain nombre de conventions internationales ont été adoptées pour lutter contre la pollution et l'Organisation des Nations Unies a pris une part active à ces efforts multilatéraux. La Convention sur le droit de la mer fournit un cadre général de réglementations s'appliquant à toutes les sources de pollution du milieu marin (voir partie XII de la Convention).

166. Bon nombre de systèmes nationaux de lutte contre la pollution font appel au concours des forces navales, qu'il s'agisse d'assurer un service de patrouilles, ou, lorsque surviennent des accidents polluants, de dénoncer les coupables ou de les escorter jusqu'au port pour une enquête plus approfondie. Par exemple, des navires, spécialisés dans le dragage des mines, équipés d'un sonar à haute

résolution, ont recherché et trouvé au fond des mers des barils contenant des substances toxiques très dangereuses. Ces barils avaient été perdus par gros temps par un navire marchand. De même, des équipes spécialisées dans la récupération du matériel explosif au fond des mers se sont avérées nécessaires, notamment dans les zones où les eaux sont suffisamment peu profondes pour se prêter à la pêche, à l'exploration et à l'exploitation.

167. La surveillance pacifique du trafic commercial maritime dans les zones encombrées constitue un autre aspect de la lutte contre la pollution qui peut parfois être confiée aux navires et aéronefs des forces navales. On peut diminuer les risques de collision, éventuels facteurs de pollution du milieu marin, en veillant à ce que les règles de la navigation soient respectées et à ce que les voies de circulation séparées soient utilisées comme il convient.

168. Avec la mise en place de plates-formes de forage en mer pour l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz, les Etats ont dû examiner quelles étaient les conséquences d'accidents éventuels survenant sur ces plates-formes. Les deux principaux éléments, dont l'importance est reconnue dans la Convention sur le droit de la mer, sont la sécurité et le sauvetage des vies humaines et la lutte contre la pollution du milieu marin qui résulte toujours de ce genre d'accidents. Pour ces opérations, et pour d'autres types d'opérations d'assistance et de police, les navires équipés d'aéronefs à ailes fixes et d'hélicoptères ainsi que de systèmes de commande et de contrôle et d'un dispositif de communications appropriés, sont évidemment les plus recommandés. Etant donné leur compétence éprouvée en matière de liaison avec les autorités nationales et internationales et leur capacité de déploiement rapide et efficace, les forces navales sont souvent les mieux équipées pour prendre des mesures d'urgence efficaces qu'on peut ultérieurement compléter en faisant appel au concours d'experts en la matière.

169. En cas de catastrophes en haute mer ou au large des zones côtières, les forces navales peuvent apporter une assistance précieuse, étant donné leurs connaissances polyvalentes en matière d'organisation, de lutte contre les incendies, leurs compétences techniques et médicales et l'ensemble de leurs moyens. Dans des cas d'accidents tels que la collision entre deux navires marchands, de pannes ou d'opérations de sauvetage, de tremblements de terre ou de cyclones, les navires de guerre ont souvent été en mesure de fournir une assistance d'urgence ou un appui civil ou de réapprovisionner la zone sinistrée en produits de base de première nécessité. Ces opérations nécessitent souvent la participation de navires de plusieurs pays et une coordination étroite entre les autorités gouvernementales et les organisations internationales. :

170. En bref, les forces navales sont éminemment qualifiées pour accomplir en temps de paix, lorsque la situation l'exige, toute une série de tâches dans l'intérêt général dont la majorité dépassent souvent le cadre des intérêts nationaux et profitent en fait à la communauté internationale tout entière.

## CHAPITRE V

### L'ETAT DU DROIT MARITIME

171. Jusqu'à présent, l'étude a donné une vue d'ensemble du milieu maritime, de ses utilisations et de ses ressources, ainsi que de la nature générale et de la disposition des forces navales et des systèmes d'armements navals, y compris les armes nucléaires maritimes. Avant de passer aux incidences de ces facteurs sur le plan de la sécurité et d'autres plans, il est nécessaire de passer en revue l'état du droit maritime. Il importe en particulier de prendre en considération les effets de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui introduira des modifications importantes qui auront une incidence sur les intérêts et les responsabilités des Etats dans le domaine maritime. Bien que la Convention ne soit pas encore entrée en vigueur, il est intéressant de noter que depuis qu'elle a été ouverte à la signature, le nombre des Etats devenus signataires s'est sensiblement accru (voir par. 182 ci-dessous). D'autre part, plusieurs Etats ont incorporé, ou sont en train d'incorporer dans leur législation nationale, des dispositions analogues à celles de la Convention, notamment en ce qui concerne les limites de la mer territoriale et de la zone économique exclusive. Certains Etats procèdent actuellement à une révision de leur législation pour tenir compte des dispositions pertinentes de la Convention. Celle-ci constitue donc, dans les conditions actuelles, une base solide à partir de laquelle pourraient être améliorées les dispositions en vigueur du droit coutumier.

172. Les paragraphes ci-après n'abordent que succinctement une question juridique très complexe. Les observations qu'ils contiennent n'affectent en rien les textes ou principes établis, pas plus qu'elles n'empiètent sur des questions qui sont peut-être en ce moment l'objet de négociations dans certaines instances internationales.

A. Règles générales de droit international restreignant l'emploi de la force, droit de légitime défense et mesures de sécurité collectives en mer

173. L'emploi de la force, dans le droit international général, est régi par les dispositions de la Charte des Nations Unies, en particulier par l'Article 2, paragraphe 4, et par l'Article 51, ainsi conçus :

Article 2, paragraphe 4

"Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies."

Article 51

"Aucune disposition de la présente Charte ne porte atteinte au droit naturel de légitime défense, individuelle ou collective, dans le cas où un Membre des Nations Unies est l'objet d'une agression armée, jusqu'à ce que le Conseil de sécurité ait pris les mesures nécessaires pour maintenir la paix et la sécurité internationales. Les mesures prises par des Membres dans

l'exercice de ce droit de légitime défense sont immédiatement portées à la connaissance du Conseil de sécurité et n'affectent en rien le pouvoir et le devoir qu'a le Conseil, en vertu de la présente Charte, d'agir à tout moment de la manière qu'il juge nécessaire pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales."

174. Il convient de faire, dans les questions maritimes, une distinction entre l'emploi de la force en cas de légitime défense et l'emploi légal de la force dans le cadre de l'exercice de la juridiction. Cette dernière a pris une importance particulière dans le nouveau droit de la mer.

175. Une des principales caractéristiques du nouveau droit de la mer est que les Etats côtiers ont étendu leur souveraineté et leur juridiction sur les zones maritimes adjacentes. Les Conventions de Genève de 1958 avaient déjà donné aux Etats côtiers des droits souverains sur les ressources naturelles de leur plateau continental et avaient codifié le droit de poursuite et le droit des navires de guerre d'arraisonner des navires navigant en haute mer dans certaines circonstances. La Convention de 1982 sur le droit de la mer a été plus loin, par exemple, en reconnaissant aux Etats côtiers des droits souverains sur toutes les ressources situées dans leur zone économique exclusive et aux Etats archipels la souveraineté sur leurs eaux archipélagiques. La question de savoir dans quelle mesure la force peut être utilisée pour faire respecter ces droits reconnus de souveraineté et de juridiction revêt donc une certaine importance.

176. La Charte, à l'Article 51, reconnaît aux Etats le droit de légitime défense, individuelle ou collective. Elle reconnaît que les Membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent exercer collectivement ce qui est leur droit individuel. A cette fin, des Etats ont conclu des accords de sécurité collective dans différentes parties du monde. Il faut citer entre autres :

#### Dans les Amériques

Traité interaméricain d'assistance mutuelle de 1947 (Traité de Rio)

#### En Europe et dans l'Atlantique nord

Traité de 1948 entre la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (Traité de Bruxelles)

Traité de l'Atlantique nord (OTAN) de 1949

Traité d'amitié, de coopération et d'assistance mutuelle de 1955 (Pacte de Varsovie)

#### Au Moyen-Orient

Pacte de sécurité collective entre les Etats de la Ligue arabe de 1950

Dans la zone du Pacifique

Traité de sécurité entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les Etats-Unis de 1951 (Traité ANZUS).

Ces traités prévoient des mesures de sécurité collective en mer, leurs zones d'application s'étendant à des zones maritimes.

177. La validité juridique de ces arrangements tient à ce qu'ils reposent tous expressément sur la Charte des Nations Unies, et dans certains cas en particulier sur l'Article 51 de la Charte. Une référence spécifique à l'Article 51 est également faite dans le Traité de Rio, le Traité de Bruxelles, le Traité de l'Atlantique nord et le Pacte de Varsovie. Par contre, le Traité ANZUS n'en fait pas mention. Néanmoins, il est expressément déclaré que ce traité n'affecte en aucune façon les droits et obligations des Parties en vertu de la Charte des Nations Unies ni la responsabilité incombant aux Nations Unies dans le maintien de la paix et de la sécurité internationales.

178. Dans l'exercice du droit de légitime défense collective, il est évident que les parties à ces accords de sécurité peuvent utiliser la force en haute mer, dans les limites fixées à l'exercice du droit de légitime défense, pour protéger leurs forces armées, leurs navires ou leurs aéronefs. Comme toujours en cas de légitime défense, la force utilisée ne doit pas dépasser le niveau d'une riposte raisonnable à l'attaque armée, compte tenu de sa nature et de son ampleur.

179. Le principe de non-intervention dans le droit international est énoncé dans la Charte des Nations Unies. L'intervention armée est interdite en vertu de l'interdiction générale de recours à l'emploi de la force, énoncée au paragraphe 4 de l'Article 2, tandis que diverses formes d'intervention indirecte sont interdites en vertu du paragraphe 2 de l'Article 1 ("respect du principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes"), ainsi qu'aux termes du paragraphe 1 de l'Article 2 (énonçant le principe de l'égalité souveraine de tous les Etats). La Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats conformément à la Charte des Nations Unies (voir annexe de la résolution 2625 (XXV) de l'Assemblée générale) a donné de la Charte une interprétation qui fait autorité et selon laquelle le principe de non-intervention devrait avoir un champ d'application étendu. La Déclaration aborde toutes les formes de menaces contre "la personnalité des Etats". De par leur nature, les moyens navals modernes se prêtent à des formes de pression politique nouvelles et plus subtiles qui n'ont plus besoin d'être explicites pour être ressenties comme un acte de coercition.

180. Le blocus pacifique constitue un exemple des activités qui sont interdites dans l'intérêt du maintien de la paix et de la sécurité internationales. La définition de l'agression adoptée sans mise aux voix par l'Assemblée générale dans la résolution 3314 (XXIX) du 14 décembre 1974 met, entre autres, au nombre des actes d'agression, "le blocus des ports ou des côtes d'un Etat par les forces armées d'un autre Etat" [annexe, art. 3 c)]. En l'absence d'une décision du Conseil de sécurité, un tel blocus n'est même pas autorisé comme forme de représailles contre un Etat qui s'est rendu coupable d'un crime de droit international.

## B. Convention sur le droit de la mer

181. La Convention sur le droit de la mer a confirmé dans une large mesure le régime maritime établi par les quatre Conventions de Genève de 1958. Elle a précisé le droit sur de nombreux points, fixé de façon claire les limites de la mer territoriale et donné des limites définitives au plateau continental. Elle a également introduit de nouvelles notions en droit maritime, celles de la zone économique exclusive et des eaux archipélagiques. Surtout, elle a donné une expression concrète aux principes du patrimoine commun de l'humanité, énoncés dans la résolution 2749 (XXV) de l'Assemblée générale en date du 17 décembre 1970. Cette résolution énonce, entre autres, trois principes :

a) L'interdiction de toute appropriation, par quelque moyen national que ce soit, d'une partie quelconque de la zone déclarée patrimoine commun de l'humanité et de toute revendication de souveraineté ou de droit souverain la concernant;

b) L'exploitation du fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol dans l'intérêt de l'humanité tout entière, compte tenu particulièrement des intérêts et des besoins des pays en développement;

c) L'affectation exclusive de la zone à des fins pacifiques.

La résolution 2749 (XXV) reconnaît donc implicitement la nécessité de désarmement et le droit au développement.

182. La Convention, adoptée le 30 avril 1982, a été ouverte à la signature le 10 décembre 1982. Le 9 décembre 1984, date de la clôture de la période de signature, le nombre des signataires était de 159 et le 19 juillet 1985, 21 Etats ou entités l'avaient ratifiée. La Convention entrera en vigueur 12 mois après la date du dépôt du soixantième instrument de ratification ou d'adhésion.

### 1. La liberté de navigation

183. L'une des principales tâches de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer était l'établissement d'un ordre juridique maritime qui tienne compte à la fois des besoins des pays en développement et des intérêts maritimes des pays développés. Il était clair que c'était là la seule solution pour promouvoir les utilisations pacifiques des océans et la liberté de navigation.

184. La Conférence devait concilier notamment trois types d'intérêts importants : d'une part, les intérêts en matière de sécurité des Etats côtiers, et la nécessité de protéger les intérêts des Etats côtiers en développement en ce qui concernait essentiellement les ressources; d'autre part, la nécessité de préserver la liberté de navigation des navires et des aéronefs. Sur ce plan, la Conférence a été un succès puisque la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit un juste équilibre entre ces intérêts.

185. L'une des principales raisons qui a poussé à limiter la souveraineté et la juridiction des Etats côtiers à une bande relativement étroite, connue sous le nom de mer territoriale, était le souci d'éviter qu'il ne soit porté atteinte à la liberté de navigation, commerciale ou militaire. Ainsi, la nouvelle Convention a

réaffirmé le principe de la liberté de navigation. Deux tendances en particulier du nouveau droit de la mer concernant les zones relevant de la souveraineté des Etats côtiers risquaient de porter atteinte à la liberté de navigation : en premier lieu, l'adoption d'une largeur de 12 milles pour la mer territoriale et, en deuxième lieu, l'acceptation de la notion d'eaux archipélagiques. Ces deux tendances ont été confirmées dans la Convention sur le droit de la mer, mais dans les deux cas, la Convention a cherché à en limiter les conséquences pour la liberté de navigation.

## 2. Utilisations pacifiques des océans

186. Pendant près de 40 ans, les instances des Nations Unies qui se sont successivement occupées du droit de la mer se sont intéressées à la question des utilisations pacifiques des océans. A la Conférence de Genève de 1958 sur le droit de la mer, la question des essais d'armes nucléaires en haute mer a été très controversée. On a fait valoir que de tels essais violaient le principe de la liberté de la haute mer et des propositions tendant à contraindre les Etats à y renoncer ont été présentées à la Conférence. Celle-ci a finalement accepté une résolution dans laquelle, tout en reconnaissant la légitimité des préoccupations exprimées par de nombreux Etats qui craignaient que les explosions nucléaires ne portent atteinte à la liberté de la haute mer, elle décidait de renvoyer la question à l'Assemblée générale, en particulier à la Commission du désarmement. On notera que le Traité interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau a été ouvert à la signature en 1963 et est entré en vigueur la même année.

187. Le préambule de la Convention de 1982 sur le droit de la mer énonce notamment comme objectif l'établissement pour les mers et les océans d'un ordre juridique qui favorise leurs utilisations pacifiques. Ce thème est repris dans différentes parties de la Convention, contrairement aux Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer dans lesquelles il n'y est fait aucune référence. Par exemple, il est très clairement stipulé que "la haute mer est affectée à des fins pacifiques" (art. 88) et que les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (la Zone) "sont ouverts à l'utilisation à des fins exclusivement pacifiques" (art. 141). Les installations mises en place pour mener des activités dans la Zone doivent être utilisées à des fins exclusivement pacifiques [art. 147, par. 2 d)]. La conférence qui sera convoquée pour la révision des dispositions régissant le système d'exploration et d'exploitation de la Zone veillera notamment à ce que la Zone soit utilisée "à des fins exclusivement pacifiques" (art. 155, par. 2). De plus, aux termes de la nouvelle Convention, la recherche scientifique marine doit être menée exclusivement à des fins pacifiques. Ce point est indiqué dans plusieurs dispositions : article 143, paragraphe 1; 240, alinéa a); 242, paragraphe 1; 246, paragraphe 3. La Convention réitère également un principe général de droit international déjà énoncé dans la Charte des Nations Unies, à savoir que les Etats doivent régler leurs différends - dans ce cas à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention - par des moyens pacifiques. La Convention elle-même prévoit un mécanisme pour le règlement des différends.

188. La Convention dispose que "la haute mer est affectée à des fins pacifiques", mais ne comporte aucune définition de l'expression "fins pacifiques". Elle a peut-être, toutefois, fourni une réponse en disposant, sous le titre "utilisation des mers à des fins pacifiques" (art. 301), que :

"dans l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats parties s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, ou de toute autre manière incompatible avec les principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies."

Ainsi, on peut présumer que les activités militaires qui ne sont pas incompatibles avec les principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies, en particulier au paragraphe 4 de son Article 2 et dans son Article 51, ne sont pas interdites par la Convention sur le droit de la mer.

### 3. Eaux intérieures

189. Avant d'examiner la mer territoriale, il convient de traiter brièvement du régime des eaux intérieures. Les eaux intérieures sont situées en deçà de la ligne de base depuis laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée. Les eaux intérieures comprennent les eaux portuaires, les cours d'eau et certains golfes et baies. La principale caractéristique qui distingue les eaux intérieures des eaux territoriales est qu'en droit international coutumier la souveraineté de l'Etat côtier sur ces eaux n'est pas limitée par un droit de passage inoffensif en faveur des navires étrangers. La seule exception qui existe est le cas spécial où le tracé d'une ligne de base droite, là où la côte est profondément échancrée ou bordée d'îles, inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles : le droit de passage inoffensif s'étend à ces eaux.

### 4. Mer territoriale

190. En vertu de la Convention sur le droit de la mer, les Etats côtiers peuvent maintenant fixer la largeur de leur mer territoriale à 12 milles. Cette disposition a mis fin à une longue controverse concernant la largeur de la mer territoriale, les revendications allant de 3 à 200 milles. Les Etats côtiers sont donc habilités à exercer leur souveraineté sur la mer territoriale, le fond et le sous-sol de cette mer et sur l'espace aérien susjacent sur une distance de 12 milles marins.

191. Tous les navires jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. Ce régime de passage inoffensif ne prévoit cependant pas la liberté de survol pour les aéronefs étrangers et les sous-marins sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon. L'article 19 de la Convention a précisé la signification du passage inoffensif en énumérant les activités qui peuvent être considérées comme étant non inoffensives - dont beaucoup entrent dans la catégorie des activités militaires ou quasi militaires. Il s'agit par exemple 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 manoeuvre avec armes de tout type;

c) Collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier;

...

e) Lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;

...

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

...

l) Toute autre activité sans rapport direct avec le passage."

192. L'Etat côtier peut exiger des navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif qu'ils empruntent les voies de circulation désignées par lui et qu'ils respectent les dispositifs de séparation du trafic qu'il a prescrits pour la régulation du passage des navires (art. 22). Cette obligation s'applique en particulier aux navires-citernes, aux navires à propulsion nucléaire et aux navires transportant des substances ou matières radioactives ou d'autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives. De plus, ces navires sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévus par des accords internationaux pour ces navires.

193. L'Etat côtier peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif portant par exemple sur a) la sécurité de navigation et la régulation du trafic maritime; b) la protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation; c) la protection des câbles et des pipelines; et d) la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques. Les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif sont tenus de se conformer à ces lois et règlements.

194. L'Etat côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers. Il peut suspendre temporairement le passage pour des raisons de sécurité. Il ne peut établir aucune discrimination fondée sur la nationalité de ces navires ou leur destination ou sur l'origine de leur cargaison. L'Etat côtier est dans l'obligation de signaler, par une publicité, tout danger pour la navigation dans sa mer territoriale dont il a connaissance.

##### 5. Détroits servant à la navigation internationale

195. L'adoption générale de la nouvelle limite des 12 milles pour la mer territoriale modifiera (et a déjà modifié) le régime juridique de plusieurs détroits servant à la navigation internationale. Ces détroits entreront

complètement dans les limites de la mer territoriale des Etats riverains et relèveront de leur souveraineté. Ainsi, le régime du passage inoffensif s'appliquera dans des zones où existait préalablement la liberté de navigation, ce qui affectera en particulier le passage des navires et aéronefs militaires puisque, d'une part, il n'y a pas de passage inoffensif pour les aéronefs au-dessus de la mer territoriale et, d'autre part, les sous-marins doivent naviguer en surface et arborer leur pavillon. On trouvera à l'annexe III une carte (carte 4) de quelques-uns des principaux détroits, chenaux et canaux navigables.

196. Lorsque les détroits servant à la navigation internationale font partie de la mer territoriale des Etats riverains, la Convention prévoit le droit de passage en transit pour tous les navires et aéronefs. Tous les navires et aéronefs exerçant le droit de passage en transit jouissent de la liberté de navigation et de survol sous réserve de respecter certaines obligations pendant leur passage. Ces obligations comprennent notamment celles de traverser ou de survoler le détroit sans délai, de s'abstenir de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies, et de s'abstenir de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse. En particulier, les navires doivent, pendant leur passage en transit, se conformer aux règlements internationaux généralement acceptés en matière de sécurité en mer et de prévention ou de réduction de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution.

197. Les Etats riverains de détroits peuvent désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale; ils peuvent exiger des navires étrangers exerçant le droit de passage en transit qu'ils utilisent ces voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic.

198. Les Etats riverains de détroits peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage en transit. Ces lois et règlements peuvent, par exemple, porter sur la sécurité de la navigation, la protection et la préservation de l'environnement marin et l'interdiction de la pêche. Ces lois ne doivent entraîner aucune discrimination ni avoir pour effet d'empêcher ou d'entraver l'exercice du droit de passage en transit. Le droit de passage en transit ne peut être suspendu. Lorsque les détroits servant à la navigation internationale ne sont pas visés par les dispositions de la Convention, par exemple un détroit utilisé pour la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et la mer territoriale d'un Etat étranger, le droit de passage inoffensif existe. L'exercice du droit de passage inoffensif dans ces détroits ne peut être suspendu.

199. Le passage en transit est une nouvelle notion dans le droit de la mer due à l'extension de la largeur de la mer territoriale à 12 milles. Les dispositions de la Convention concernant les détroits servant à la navigation internationale n'affectent pas le régime juridique des détroits où le passage est réglementé, "par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur qui les visent spécifiquement" [art. 35 c)]. A cet égard, il faut se rappeler aussi

que le paragraphe 3 de l'article 311 dispose que les Etats parties peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux qui modifient ou suspendent l'application des dispositions de la Convention à condition que ces accords soient compatibles avec cet instrument et ne portent pas atteinte aux droits et obligations des autres Etats parties en vertu de la Convention. Les conventions internationales existant de longue date échappent au régime établi par la Convention pour les détroits servant à la navigation internationale. On peut citer à titre d'exemple la Convention concernant le régime des détroits, signée à Montreux en 1936, qui régit le transit et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, ainsi que le Traité de 1881 entre la République d'Argentine et le Chili qui définit les frontières entre les deux pays et établit notamment le régime juridique applicable au détroit de Magellan, le Traité de 1957 pour l'abolition des droits du Sund et des Belts qui établit le régime juridique applicable au détroit entre la Suède et le Danemark et la Convention relative à la non-fortification et à la neutralisation des îles Aaland de 1921 qui établit notamment le régime d'une partie du détroit entre la Finlande et la Suède.

## 6. Eaux archipélagiques

200. La Convention reconnaît la notion d'Etat archipel, c'est-à-dire d'un Etat constitué entièrement par un ou plusieurs archipels. Ces Etats peuvent, dans certaines conditions, tracer des lignes de base archipélagiques droites, reliant les pointes extrêmes des îles les plus éloignées et des récifs découvrants de l'archipel. Ces lignes, connues sous le nom de "lignes de base archipélagiques", sont utilisées pour mesurer la largeur de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental de ces Etats. Les eaux situées en deçà des lignes de base archipélagiques sont désignées sous le nom d'"eaux archipélagiques"; l'Etat archipel exerce sa souveraineté sur ces eaux, le fond de ces eaux et le sous-sol correspondant ainsi que sur l'espace aérien susjacent.

201. Les navires de tous les Etats jouissent dans ces eaux archipélagiques du droit de passage inoffensif comme dans les mers territoriales. Un Etat archipel peut, dans ses eaux archipélagiques, désigner des voies de circulation et, dans l'espace aérien susjacent à ces voies, des routes aériennes, pour le passage des navires ou aéronefs étrangers. Tous les navires et aéronefs jouissent du "droit de passage archipélagique" par ces voies de circulation et ces routes aériennes.

202. On entend par "passage archipélagique" l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon leur mode normal de navigation et conformément à la Convention, "des droits de navigation et de survol, à seule fin d'un transit continu et rapide entre un point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive et un autre point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive" (art. 53, par. 3). L'Etat archipel peut définir ces voies de circulation et ces routes aériennes par des lignes axiales joignant leurs points d'entrée aux points de sortie. Les navires et aéronefs ne peuvent s'écarter de plus de 25 milles marins de ces lignes axiales. Les règles applicables au passage en transit par les détroits qui servent à la navigation internationale en ce qui concerne les obligations des navires et aéronefs s'appliquent mutatis mutandis au passage archipélagique. Si l'Etat archipel n'a pas désigné de voies de circulation ou de routes aériennes, le droit de passage archipélagique peut s'exercer en utilisant les voies et routes servant normalement à la navigation internationale.

203. Un Etat archipel doit respecter les accords existants et reconnaître les droits de pêche traditionnels et les activités légitimes des "Etats limitrophes" dans leurs eaux archipélagiques. Les autres Etats doivent être autorisés, après avoir donné un préavis raisonnable, à effectuer l'entretien et le remplacement des câbles sous-marins qui ne touchent pas le rivage qu'ils avaient posés dans les eaux aujourd'hui considérées comme eaux archipélagiques.

#### 7. Zone économique exclusive

204. La notion de zone économique exclusive est pour de nombreux Etats côtiers la nouveauté la plus importante dans le droit de la mer. Cette notion a été introduite pour répondre à la demande d'Etats côtiers, en particulier d'Etats en développement, qui pour la plupart n'avaient pas les moyens de bénéficier des libertés en haute mer et de plus voyaient des navires de pêche étrangers à long rayon d'action venir exploiter les ressources marines près de leurs côtes.

205. Dans la zone économique exclusive - zone qui peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale - un Etat côtier a des droits souverains sur les ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes, des fonds marins et de leur sous-sol, et sur les activités économiques tendant à l'exploration et l'exploitation de la zone. On trouvera à l'annexe III, carte 5, un exemple de délimitation d'une zone de 200 milles, qui, toutefois, ne représente pas exactement les limites convenues des zones économiques exclusives.

206. L'Etat côtier a, aux termes de la Convention, certains droits qui vont au-delà de ses droits souverains sur ses ressources. Il a, en particulier, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, juridiction en ce qui concerne a) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages; b) la recherche scientifique marine; et c) la protection et la préservation du milieu marin.

207. Il est utile d'examiner de plus près la nature de la compétence d'un Etat côtier en ce qui concerne les îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive. L'Etat côtier a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages prévus à des fins économiques et d'installations pouvant entraver l'exercice des droits de l'Etat côtier dans la zone. Les installations et ouvrages qui n'entravent pas ces droits échappent à la juridiction exclusive de l'Etat côtier.

208. Tous les Etats jouissent, dans la zone économique exclusive, de la liberté de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés, notamment dans le cadre de l'exploitation de navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

209. La question se pose de savoir si les utilisations de la mer qui ne sont pas mentionnées dans la Convention (droits résiduels) appartiennent à la communauté internationale ou appartiennent maintenant à l'Etat côtier. La Convention

elle-même offre une solution à cette question. Elle dispose que, dans les cas où "elle n'attribue de droits ou de juridiction, à l'intérieur de la zone économique exclusive, ni à l'Etat côtier ni à d'autres Etats et où il y a conflit entre les intérêts de l'Etat côtier et ceux d'un ou de plusieurs autres Etats, ce conflit devrait être résolu sur la base de l'équité et eu égard à toutes les circonstances pertinentes, compte tenu de l'importance que les intérêts en cause présentent pour les différentes parties et pour la communauté internationale dans son ensemble" (art. 59). Ainsi, la Convention reconnaît qu'il existe des utilisations de la mer pour lesquelles elle n'a donné de compétence ni à l'Etat côtier ni aux autres Etats dans la zone économique exclusive et elle fournit d'importantes directives pour résoudre les conflits de compétence s'agissant des utilisations qu'elle ne mentionne pas.

210. Aux termes de la Convention, la zone économique exclusive est soumise à un régime juridique particulier. Ce régime est différent de celui de la mer territoriale et de la haute mer. Cette zone réunit une partie des caractéristiques des deux régimes et n'appartient à aucun. En bref, elle est sui generis.

211. Le paragraphe 2 de l'article 58 indique expressément que "les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie". Cette disposition fait que presque toutes les dispositions concernant le régime de la haute mer s'appliquent en fait à la zone économique exclusive, à l'exception de celles qui concernent la conservation et la gestion des ressources biologiques de la haute mer.

212. Ces dispositions appellent quelques observations. Premièrement, certaines d'entre elles sont d'application générale puisqu'elles traitent de questions concernant les navires, à savoir de la nationalité des navires, de la condition juridique des navires, des navires battant pavillon de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées des Nations Unies ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, des obligations de l'Etat du pavillon, etc. Deuxièmement, d'autres dispositions traitent de l'interdiction du transport d'esclaves et de stupéfiants, de la piraterie et des émissions non autorisées. Ces questions ont un intérêt international et doivent, semble-t-il, s'appliquer nécessairement à la zone économique exclusive. Enfin, deux dispositions pourraient avoir des conséquences importantes sur le régime de la zone économique exclusive. L'article 88 qui dispose que "la haute mer est affectée à des fins pacifiques" et l'article 89 qui interdit aux Etats de soumettre "une partie quelconque de la haute mer" à leur souveraineté.

213. L'Etat côtier doit tenir dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agir d'une manière qui soit compatible avec les dispositions de la Convention lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention. D'autres Etats, c'est-à-dire des Etats non côtiers sont soumis à des obligations similaires.

214. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, 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 et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec le régime de la zone économique exclusive, aux autres règles du droit international (art. 58, par. 3). La Convention prévoit également des procédures obligatoires devant aboutir à des décisions liant les parties dans les cas où "il est allégué que l'Etat côtier a contrevenu à la Convention en ce qui concerne la liberté et le droit de navigation ou de survol ou la liberté et le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins, ainsi qu'en ce qui concerne les utilisations de la mer aux autres fins internationales licites visées à l'article 58" [art. 297, par. 1 a)]. Elle prévoit aussi le recours à une procédure obligatoire devant aboutir à une décision liant les parties dans le cas où un Etat, dans l'exercice des libertés et droits accordés aux Etats non côtiers ou dans les utilisations qui leur sont autorisées, contrevient à la Convention ou aux lois ou règlements adoptés par l'Etat côtier en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci.

#### 8. Plateau continental

215. Aux termes de la Convention sur le droit de la mer, le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles la largeur de la mer territoriale est mesurée.

216. Lorsque le plateau continental s'étend au-delà des 200 milles marins, l'Etat côtier peut choisir de définir le rebord externe de la marge continentale soit a) par référence aux points fixes extrêmes où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au centième au moins de la distance la plus courte entre le point considéré et le pied du talus continental; ou b) par une ligne reliant des points fixes situés à 60 milles marins au plus du pied du talus continental. Dans ces cas, la limite extérieure du plateau continental est située à une distance n'excédant pas 350 milles marins des lignes de base ou 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 m. L'Etat côtier fixe les limites définitives de son plateau continental sur la base des recommandations de la Commission des limites du plateau continental.

217. L'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental pour ce qui est de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles. Ces droits n'affectent pas le régime juridique des eaux et de l'espace aérien surjacents au plateau continental. Ainsi, la liberté de navigation et le survol ne sont pas affectés par le régime juridique du plateau continental.

#### 9. Haute mer

218. La haute mer comprend toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel. La haute mer est ouverte à tous les Etats qui y jouissent de la liberté de navigation et de survol; de la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins et de construire des îles artificielles et autres installations, et de la liberté de pêche et de

recherche scientifique. Le nouveau régime applicable aux fonds marins et à leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale - désignés dans la Convention par le terme de "Zone" - n'affecte pas le régime juridique de la haute mer.

#### 10. Mise en application

219. Un Etat côtier peut prendre certaines mesures de police pour faire appliquer ses lois et règlements dans les diverses zones maritimes qui relèvent de sa juridiction. Ainsi, l'Etat côtier peut sommer un navire de guerre de quitter immédiatement la mer territoriale si ce navire ne respecte pas ses lois et règlements relatifs au passage dans la mer territoriale.

220. Dans la zone contiguë - zone qui ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale - un Etat côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir des infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale et également réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

221. Dans l'exercice de ses droits souverains sur les ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier est, conformément à l'article 73 de la Convention, habilité à prendre une vaste gamme de mesures coercitives. Ces mesures comprennent l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire. A cet égard, l'Etat côtier a certaines obligations. Il doit procéder sans délai à la main-levée de la saisie dont un navire a fait l'objet et à la libération de son équipage dès qu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie et les sanctions prises pour infraction aux lois et règlements en matière de pêche ne peuvent comprendre, sauf convention contraire, l'emprisonnement ou toute autre forme de châtiment corporel. L'Etat côtier est également tenu de notifier à l'Etat du pavillon les mesures prises ainsi que les sanctions prononcées.

222. L'Etat côtier peut adopter des lois et règlements dans la zone économique exclusive pour combattre la pollution par les navires. Ces lois et règlements doivent être conformes aux règles et normes internationales généralement acceptées et leur donner effet. L'Etat côtier est autorisé à prendre certaines mesures pour faire appliquer ces lois. Il peut notamment inviter un navire à fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements, s'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire a enfreint ses lois et règlements en matière de pollution. Lorsque l'infraction provoque des dommages importants, l'Etat côtier peut ordonner l'immobilisation du navire et intenter une action.

223. Un navire étranger peut être poursuivi en haute mer si l'Etat côtier a de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu à ses lois et règlements concernant les différentes zones maritimes sur lesquelles il est souverain et a juridiction : la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat. Seuls les navires de guerre, les aéronefs militaires ou d'autres navires d'Etat peuvent exercer ce droit de poursuite.

224. Les Etats sont autorisés à prendre des mesures de police en haute mer pour protéger certains intérêts de la communauté internationale, par exemple pour supprimer la piraterie et les émissions non autorisées et interdire l'esclavage. En particulier, un navire de guerre peut arraisonner un navire étranger si celui-ci se livre à la piraterie, au transport d'esclaves, ou à des émissions non autorisées s'il n'a pas de nationalité ou s'il a, en réalité, la même nationalité que le navire de guerre bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

11. Navires de guerre et autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales

225. Un navire de guerre, selon la définition donnée par la Convention à l'article 29, est un

"navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire".

Certaines flottes sont souvent assistées ou accompagnées par des navires d'Etat qui remplissent uniquement des fonctions d'appui ou d'autres fonctions non commerciales : ces navires, à moins qu'ils ne répondent à la définition figurant à l'article 29, ne sont pas considérés comme des navires de guerre aux fins de la Convention.

226. Les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales jouissent, en haute mer, de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon. En particulier, les dispositions de la Convention "relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commercial" (art. 236). En application du paragraphe 2 de l'article 58, cette immunité s'étend à la zone économique exclusive. Ces navires jouissent également de l'immunité dans la mer territoriale, sous réserve des exceptions prévues pour tous les navires dans le cadre du régime du passage inoffensif.

227. Il existe deux autres exceptions importantes : premièrement, comme il a déjà été dit, la sanction d'expulsion de la mer territoriale si un navire de guerre ne respecte pas les lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage dans la mer territoriale. Deuxièmement, l'Etat du pavillon est responsable de toute perte ou de tout dommage causé à l'Etat côtier du fait de l'inobservation par un navire de guerre des lois et règlements de l'Etat côtier ou des dispositions de la Convention ou d'autres règles du droit international. L'Etat du pavillon est également responsable de toute perte ou de tout dommage causé pendant le passage en transit.

12. Autres accords bilatéraux et multilatéraux régionaux pertinents

228. Un certain nombre de traités multilatéraux ou d'accords bilatéraux ont une incidence importante sur le régime juridique des océans. Au sujet de la relation de la Convention sur le droit de la mer avec d'autres conventions et accords internationaux, l'article 311 dispose notamment que :

"1. La Convention l'emporte, entre les Etats parties, sur les Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur le droit de la mer.

2. La Convention ne modifie en rien les droits et obligations des Etats parties qui découlent d'autres traités compatibles avec elle, et qui ne portent atteinte ni à la jouissance par les autres Etats parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations découlant de celle-ci."

En d'autres termes, si la Convention sur le droit de la mer l'emporte, entre les Etats parties, sur les Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer, elle ne modifie en rien les effets des accords qui sont compatibles avec elle.

C. Traités multilatéraux postérieurs à 1945

1. Traité sur l'Antarctique (1959) 25/

229. Le Traité sur l'Antarctique soulève deux questions qui intéressent le droit de la mer. Premièrement, il interdit clairement toute activité militaire dans l'Antarctique. Aux fins de l'application du Traité, l'Antarctique est défini comme la région située au sud du 60ème degré de latitude Sud qui, en fait, couvre une vaste étendue de la haute mer (voir annexe III, carte 6). L'Antarctique doit être utilisé à des fins pacifiques exclusivement. Sont interdites ... toutes mesures de caractère militaire telles que "l'établissement de bases, la construction de fortifications, les manoeuvres ainsi que les essais d'armes de toutes sortes" (art. premier). Toute explosion nucléaire ou élimination de déchets radioactifs sont également interdites dans l'Antarctique (art. V).

230. En outre, le Traité ne porte pas atteinte "aux droits ou à l'exercice des droits reconnus à tout Etat par le droit international en ce qui concerne les parties de haute mer se trouvant dans la région ainsi délimitée".

231. Le Traité insiste sur la promotion de la coopération internationale en matière de recherche scientifique dans l'Antarctique. C'est ainsi qu'il encourage la recherche scientifique et prévoit le droit d'inspection dans l'Antarctique (art. VII et IX).

2. Traité interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau (Traité portant interdiction partielle des essais) (1963) 25/

232. Aux termes de cet instrument, les parties s'engagent à interdire, à empêcher et à s'abstenir d'effectuer toute explosion nucléaire en tout lieu relevant de leur juridiction ou de leur contrôle dans l'atmosphère, au-delà de ses limites, y

compris l'espace extra-atmosphérique, ou sous l'eau, y compris les eaux territoriales ou la haute mer ou dans tout autre milieu, si une telle explosion provoque la chute de déchets radioactifs en dehors des limites territoriales de l'Etat sous la juridiction ou le contrôle duquel a été effectuée l'explosion (art. premier).

3. Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol (Traité sur le fond des mers) (1971) 25/

233. Le Traité relatif au fond des mers a été conclu lors des délibérations du Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale - le précurseur, pour ainsi dire, de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. En fait, à un certain stade, les débats sur la question des utilisations pacifiques des océans ont suivi un cours parallèle au Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale et à la Conférence du Comité du désarmement. On peut dire que l'adoption du Traité sur le fond des mers a, dans une certaine mesure, calmé le débat sur cette question dans le contexte des transactions de la Conférence, bien que la question ait donné lieu à un bref débat en 1976.

234. Le Traité sur le fond des mers interdit d'installer ou de placer sur le fond des mers et des océans ou dans leur sous-sol au-delà de la limite de la zone du fond des mers fixée à 12 milles "aucune arme nucléaire ou autre type d'arme de destruction massive, non plus qu'aucune construction, installation de lancement ou autre installation expressément conçue pour le stockage, les essais ou l'utilisation de telles armes" (art. premier).

235. L'article II définit l'expression "au-delà de la limite extérieure de la zone du fond des mers". Il dispose : "Aux fins du présent traité, la limite extérieure de la zone du fond des mers ... coïncidera avec la limite extérieure de la zone de 12 milles mentionnée dans la deuxième partie de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, signée à Genève le 29 avril 1958, et elle sera mesurée conformément aux dispositions de la première partie, section II, de ladite Convention et conformément au droit international."

236. Les Etats parties ont le droit de vérifier, en les observant, les activités des autres Etats parties sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol au-delà de la limite de 12 milles, à condition que cette observation ne gêne pas lesdites activités (art. III, par. 1). Les activités de vérification prévues par le Traité doivent être exercées sans aucune gêne pour les activités des autres Etats parties et "compte dûment tenu des droits reconnus conformément au droit international, y compris les libertés de la haute mer et les droits des Etats riverains à l'égard de l'exploration et de l'exploitation de leur plateau continental" (art. III, par. 6).

237. Aux termes de l'article V, les Etats parties s'engagent "à poursuivre des négociations de bonne foi sur de nouvelles mesures en matière de désarmement afin de prévenir une course aux armements sur le fond des mers et des océans ainsi que

dans leur sous-sol". Les dispositions de cet article ont été réaffirmées aux conférences d'examen du Traité qui ont eu lieu en 1977 et 1983. Constatant qu'aucune négociation sur de telles mesures n'avait encore été ouverte, la Conférence d'examen a demandé à la Conférence du désarmement d'examiner sans délai la question en consultation avec les Etats parties au Traité et en tenant compte des propositions déjà formulées et de tout fait nouveau technique pertinent. Une troisième Conférence d'examen est prévue entre 1988 et 1990.

4. Traité visant l'interdiction des armes nucléaires en Amérique latine (Traité de Tlatelolco) (1967) 25/

238. Le Traité de Tlatelolco a pour objectif la dénucléarisation militaire de l'Amérique latine, ce par quoi il faut entendre la création d'une zone exempte d'armes nucléaires en Amérique latine de façon que cette région soit, pour reprendre les termes du préambule, "pour toujours ... libre d'armes nucléaires". Le paragraphe 1 de l'article premier du Traité dispose :

"1. Les Parties contractantes s'engagent à utiliser à des fins exclusivement pacifiques le matériel et les installations nucléaires soumis à leur juridiction, et à interdire et à empêcher sur leurs territoires respectifs :

a) L'essai, l'emploi, la fabrication, la production ou l'acquisition, par quelque moyen que ce soit, de toute arme nucléaire, pour leur propre compte, directement ou indirectement, pour le compte de tiers ou de toute autre manière; et

b) La réception, l'entreposage, l'installation, la mise en place ou la possession, sous quelque forme que ce soit, de toute arme nucléaire, directement ou indirectement, pour leur propre compte, par l'intermédiaire de tiers ou de toute autre manière."

239. Aux fins du Traité, le terme "territoire" comprend la mer territoriale, l'espace aérien et tout autre lieu sur lequel l'Etat exerce sa souveraineté conformément à sa législation (art. 3). La zone d'application est décrite à l'article 4 et dans certaines conditions, c'est-à-dire lorsque certaines conditions sont remplies, les dispositions du Traité pourraient s'appliquer à de vastes zones de la haute mer. On trouvera à l'annexe III, carte 7, un diagramme représentant la zone d'application du Traité.

240. Le Traité de Tlatelolco possède un certain nombre de caractéristiques très importantes :

a) Le Traité reconnaît, au quatrième alinéa de son préambule, que les zones militairement dénucléarisées ne constituent pas une fin en soi, mais un moyen d'aboutir, à une étape ultérieure, au désarmement général et complet. Au paragraphe 60 du Document final de sa dixième session extraordinaire, tenue en 1978, l'Assemblée générale a reconnu que la création de zones exemptes d'armes nucléaires sur la base d'arrangements librement conclus entre les Etats de la région intéressée constituait une mesure importante de désarmement;

b) Régionalement, la zone d'application du Traité est contiguë (quadrant antarctique adjacent à l'Amérique du Sud) à la zone de paix établie pour l'Antarctique par le Traité sur l'Antarctique de 1959 (qui interdit spécifiquement les armes nucléaires);

c) Le Traité est compatible, du point de vue régional, avec le Traité interaméricain d'assistance mutuelle, bien que cet instrument ne constitue pas une alliance militaire mais plutôt un pacte de défense collective;

d) Le Traité apporte un soutien régional et un complément à la Convention sur le droit de la mer pour ce qui est des utilisations pacifiques qui y sont visées;

e) Une fois que les dispositions du Traité auront été pleinement mises en oeuvre, la "zone d'application" prévue dans cet instrument sera beaucoup plus étendue que la somme des zones maritimes des Etats parties à l'égard desquelles le Traité est ou entrera en vigueur.

5. Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe (1975) 26/

241. L'Acte final de la Conférence connu généralement sous le nom de Déclaration d'Helsinki, recommande que notification préalable soit donnée des manoeuvres militaires d'envergure comprenant au total plus de 25 000 hommes des formations terrestres, manoeuvrant indépendamment ou, éventuellement, en liaison avec tout élément aérien ou naval, (dans ce contexte, l'expression "formations terrestres" couvre les unités amphibies ou aéroportées). Notification sera donnée des manoeuvres de ce genre qui se dérouleront sur le territoire, en Europe, de tout Etat participant ainsi que, le cas échéant, dans la zone maritime ou dans l'espace aérien voisins.

D. Accords bilatéraux 27/

1. Accord entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques pour la prévention des incidents en haute mer et au-dessus de la haute mer (1972)

242. Par cet accord, les deux Etats intéressés ont cherché à "assurer la sécurité de la navigation des navires de leurs forces armées respectives en haute mer et du vol de leurs avions militaires au-dessus de la haute mer" (préambule). Dans cet instrument, les Parties sont convenues d'observer strictement la lettre et l'esprit des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (Règles de route). Dans un protocole à cet accord signé en 1973, les Parties sont convenues de ne pas simuler d'attaques contre des navires non militaires.

243. Il convient de noter que dans cet instrument, les Parties ont reconnu que leur liberté de conduire des opérations en haute mer reposait sur les principes établis en vertu du droit international et codifiés dans la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (art. II).

2. Traité sur la limitation des systèmes de missiles anti-missiles  
et accords SALT I et SALT II

244. Dans un traité et deux accords bilatéraux, les Etats-Unis et l'Union des Républiques socialistes soviétiques se sont engagés à accepter certaines restrictions qui ont des effets sur le plan maritime. Dans le Traité sur la limitation des systèmes de missiles anti-missiles, qui est entré en vigueur en 1972, les Parties se sont engagées notamment à ne pas mettre au point, essayer ou mettre en place de systèmes AM ou d'éléments de tels systèmes qui soient basés en mer (art. V, par. 1). Dans l'accord intérimaire relatif à certaines mesures concernant la limitation des armes stratégiques offensives (connu sous le nom d'Accord SALT I), entré en vigueur en 1972, les Etats-Unis et l'Union soviétique sont convenus de limiter le nombre de missiles balistiques lancés par sous-marin et le nombre de sous-marins lance-missiles modernes. L'engagement défini dans le protocole à l'accord intérimaire était que les Etats-Unis ne pourraient avoir plus de 44 sous-marins lance-missiles modernes et 710 missiles balistiques lancés par sous-marin, tandis que l'Union soviétique ne pourrait avoir plus de 62 sous-marins lance-missiles modernes et 950 missiles balistiques lancés par sous-marin.

245. De nouvelles limitations et réductions des armes stratégiques offensives étaient envisagées dans le Traité entre les Etats-Unis et l'Union des Républiques socialistes soviétiques sur la limitation des armes stratégiques offensives (SALT II, 1979). Toutefois ce traité n'est pas officiellement entré en vigueur, bien que les deux parties en respectent les dispositions. Il devait rester en vigueur jusqu'au 31 décembre 1985.

E. Déclarations

1. Déclaration d'Ayacucho

246. La Déclaration d'Ayacucho de 1974, signée par l'Argentine, la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Equateur, le Panama, le Pérou et le Venezuela et ratifiée par les parties en 1978, et la Conférence sur les armes classiques tenue à Mexico en 1978 ont apporté une contribution régionale importante, notamment en ce qui concerne la limitation des armements, y compris des armements navals, le règlement pacifique des différends internationaux et l'interdiction de recourir à la menace ou à l'emploi de la force et à tout acte d'agression armée, économique ou financière dans les relations entre Etats. On ne signale pas d'autres réalisations dans l'un ou l'autre de ces domaines, à l'exception des deux années consacrées à l'élaboration de projets de limitation des armements, par des experts du Groupe andin dans le cadre de la Déclaration d'Ayacucho.

2. Déclaration sur la dénucléarisation de l'Afrique

247. A sa première session ordinaire tenue au Caire du 17 au 21 juillet 1964, la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) a adopté la Déclaration sur la dénucléarisation de l'Afrique dans laquelle les chefs d'Etat et de gouvernement déclaraient qu'ils étaient prêts à s'engager, par un accord international à conclure sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, à ne pas fabriquer ou contrôler d'armes nucléaires. Depuis cette date, l'Assemblée générale a à maintes reprises demandé à

tous les Etats de considérer le continent africain, c'est-à-dire les Etats continentaux, Madagascar et les îles entourant l'Afrique, comme une zone exempte d'armes nucléaires et de la respecter comme telle 28/.

248. A cette occasion, les Etats africains, reconnaissant que la dénucléarisation de l'Afrique constitue une mesure pratique visant à empêcher la prolifération des armes nucléaires dans le monde et à faciliter la réalisation du désarmement général et complet et des objectifs de la Charte des Nations Unies, ont réaffirmé l'appel lancé à tous les Etats, notamment ceux qui font partie du club nucléaire, leur demandant de respecter le continent africain en tant que zone exempte d'armes nucléaires. Ils ont également réaffirmé leur attachement de longue date au désarmement nucléaire et à la prévention d'une guerre nucléaire, ainsi qu'à la non-prolifération des armes nucléaires, et en particulier leur volonté de prévenir l'introduction d'armes nucléaires sur le continent. Les Etats africains ont considéré que l'application d'un régime de non-prolifération quel qu'il soit dépend essentiellement de l'attitude des Etats membres du club nucléaire. Si ces Etats désirent progresser à cet égard, ont déclaré les Etats africains, ils doivent s'abstenir de préconiser un régime de non-prolifération tout en renforçant parallèlement leurs propres arsenaux nucléaires ou en aidant directement ou indirectement leurs alliés, l'Afrique du Sud notamment, dont les capacités militaires et nucléaires menacent la paix et la sécurité internationales.

### 3. Déclaration faisant de l'océan Indien une zone de paix

249. La Déclaration adoptée par la troisième Conférence des chefs d'Etat ou de gouvernement des pays non alignés, qui s'est tenue à Lusaka du 8 au 10 septembre 1970, demandait à tous les Etats de considérer et de respecter l'océan Indien comme une zone de paix d'où seraient exclues les rivalités et la compétition entre grandes puissances et a déclaré que cette région devrait également être exempte d'armes nucléaires. Par la suite, l'Assemblée générale a adopté la résolution 2832 (XXVI) du 16 décembre 1971 par laquelle l'océan Indien, à l'intérieur de limites à déterminer, ainsi que l'espace aérien susjacent et le fond des mers sous-jacent, était désigné à jamais comme une zone de paix. L'Assemblée a également demandé aux grandes puissances d'entrer en consultations avec les Etats du littoral de l'océan Indien en vue d'arrêter le processus d'escalade de leur présence militaire dans l'océan Indien et d'éliminer de la zone toutes les bases, installations militaires et services de soutien logistique, la mise en place d'armes nucléaires et d'armes de destruction massive. Elle a demandé en outre aux Etats du littoral et de l'arrière-pays, aux membres permanents du Conseil de sécurité et autres principaux usagers maritimes de l'océan Indien d'entrer en consultations en vue d'appliquer la déclaration afin que a) les navires de guerre et les avions militaires ne puissent utiliser l'océan Indien à des fins de menace ou d'emploi de la force contre un Etat quelconque du littoral ou de l'arrière-pays; b) le droit de tous les navires de tous les pays d'utiliser librement et sans entrave la zone ne soit pas affecté; et c) qu'un accord international soit conclu pour que l'océan Indien demeure une zone de paix.

250. Par sa résolution 2992 (XXVII) du 15 décembre 1972, l'Assemblée générale a créé un Comité spécial de l'océan Indien et depuis l'année 1973, c'est en général dans le cadre des rapports annuels présentés par le Comité spécial que l'Assemblée générale a examiné les questions relatives à l'océan Indien et la question d'une conférence consacrée à ce sujet. Le nombre des membres du Comité spécial a été par la suite porté de 15 à 48, et l'Assemblée générale a adopté de nombreuses résolutions sur le sujet 29/. Le 11 décembre 1979, par sa résolution 34/80 B, l'Assemblée générale a décidé de convoquer une conférence sur l'océan Indien à Colombo, jugeant cette mesure nécessaire à l'application de la Déclaration faisant de l'océan Indien une zone de paix. Le Comité spécial de l'océan Indien examine actuellement la question des travaux préparatoires à la Conférence.

#### 4. Transformation de l'Asie du Sud-Est en une zone de paix et exempte d'armes nucléaires

251. En novembre 1971, les Etats membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), qui se composait à l'époque de l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande, ont publié une déclaration dans laquelle ils faisaient connaître leur intention d'obtenir de la communauté internationale qu'elle reconnaisse l'Asie du Sud-Est comme une zone de paix, de liberté et de neutralité et qu'elle la respecte comme telle. Depuis lors, les pays membres de l'ANASE se sont activement employés à élaborer les principes, objectifs et éléments d'une telle zone qui engloberait tout le Sud-Est asiatique et comprendrait une zone exempte d'armes nucléaires. En mars 1983, à New Delhi, lors de leur septième Conférence, les chefs d'Etat ou de gouvernement des pays non alignés, dans leur Déclaration politique, "ont noté avec approbation les efforts déployés en vue de créer dans les meilleurs délais une zone de paix, de liberté et de neutralité dans la région et ils ont demandé à tous les Etats d'apporter leur appui entier à ces efforts". Compte tenu de l'étendue des espaces maritimes et voies maritimes internationales d'intérêt stratégique qu'engloberait cette zone, les pays membres de l'ANASE estiment que sa création, conformément aux dispositions de la Convention sur le droit de la mer, contribuerait dans une mesure très appréciable à ralentir la course aux armements navals et à intensifier la coopération économique et le développement dans une région vitale du monde.

#### 5. Sécurité et coopération en Méditerranée

252. Les questions relatives à la sécurité et à la coopération dans la région de la Méditerranée ont été examinées, entre autres, dans le cadre de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe (CSCE) de juillet 1973 à août 1975. Les résultats de cet examen sont consignés au chapitre relatif à la Méditerranée de l'Acte final de la Conférence durant laquelle les Etats participants ont fait des déclarations d'intention, reconnaissant que la sécurité en Europe était étroitement liée à la sécurité en Méditerranée. L'examen de la question s'est poursuivi lors des réunions de la CSCE, tenues à Madrid de novembre 1980 à septembre 1983.

253. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté ces dernières années plusieurs résolutions sur la question du renforcement de la sécurité et de la coopération dans la région de la Méditerranée 30/. Certains Etats méditerranéens ont eux-mêmes pris des mesures séparées et la première réunion des ministres des

affaires étrangères des Etats méditerranéens, membres du Mouvement des pays non alignés, s'est tenue à La Valette (Malte) les 10 et 11 septembre 1984. Dans la Déclaration finale de cette réunion (voir A/39/526-S/16758), il est mentionné entre autres :

"Les ministres ont également estimé que la liberté de navigation en haute mer dans une mer fermée telle que la Méditerranée devait être exercée scrupuleusement et exclusivement à des fins pacifiques, et que les déploiements de forces navales en particulier de la part d'Etats n'appartenant pas à la région, qui menaçaient directement ou indirectement les intérêts des pays méditerranéens non alignés, devaient être exclus" (par. 13).

#### 6. Forum du Pacifique sud

254. Réunis à Tuvalu en août 1984, les pays membres du Forum du Pacifique sud, c'est-à-dire l'Australie, les Etats fédérés de Micronésie (en qualité d'observateur), Fidji, l'île Nioué, les îles Cook, les îles Salomon, Kiribati, Nauru, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Samoa occidentales, Tonga, Tuvalu et Vanuatu, sont convenus qu'il était souhaitable de créer dès que possible et conformément à certains principes une zone exempte d'armes nucléaires dans la région. Compte tenu de la géographie de la région, il est clair qu'une telle zone engloberait de grands espaces maritimes.

### CHAPITRE VI

#### INCIDENCES SUR LA SECURITE ET LES UTILISATIONS PACIFIQUES DE LA MER

##### A. Incidences sur la sécurité internationale

255. Dans les chapitres précédents, on a exposé en termes généraux la nature de la compétition qui, sur les plans qualitatifs et quantitatifs, se déroule dans les océans et les mers du monde, autrement dit la course aux armements navals. Ce phénomène n'est pas une fin en soi, mais est une composante de la course aux armements dans le monde qui est elle-même le reflet des sensibilités politiques des Etats et du fait qu'il n'y a toujours pas de sécurité internationale. Cependant, la course aux armements navals présente une caractéristique particulière et obéit à des motivations propres en ce sens qu'une grande partie des opérations navales se déroulent en haute mer où les eaux peuvent être utilisées par tous ceux qui s'intéressent aux utilisations pacifiques de la mer, à la mise en valeur et à l'exploitation pacifiques de ses ressources. Les opérations navales menées en haute mer peuvent parfois, au lieu d'être rassurantes, créer chez nombre d'Etats qui cherchent à utiliser les océans à des fins pacifiques, particulièrement ceux qui n'ont pas eux-mêmes de forces navales puissantes, des sentiments d'incertitude et d'insécurité.

256. La quête inlassable de la sécurité est la préoccupation majeure de l'Organisation des Nations Unies depuis qu'elle a été créée en 1945, comme en témoigne l'Article premier de la Charte qui énonce en ces termes le tout premier but des Nations Unies : "Maintenir la paix et la sécurité internationales". Dès l'introduction du Document final adopté par consensus à sa dixième session

extraordinaire en 1978, l'Assemblée générale rappelle que cette quête de sécurité remonte loin dans le temps : "La sécurité, qui est un élément indissociable de la paix, a toujours été l'une des aspirations les plus profondes de l'humanité" (par. 1). On peut en outre noter que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est également considérée, ainsi qu'en témoigne son préambule, comme une contribution au renforcement de la sécurité : "Les Etats Parties à la Convention ... convaincus que la codification et le développement progressif du droit de la mer réalisés dans la Convention contribueront au renforcement de la paix, de la sécurité, de la coopération et des relations amicales entre toutes les nations...".

257. Or, cet objectif de sécurité s'est constamment dérobé à l'humanité, qui n'a cessé d'accumuler des armes pour tâcher, apparemment, de garantir par ce moyen ce que la négociation et la coopération internationales n'ont pu jusqu'ici assurer. L'avènement des armes nucléaires et le progrès technologique qui les rend toujours mieux dirigées, toujours plus précises, toujours plus meurtrières, représentent un danger grandissant pour la survie de tout le genre humain. Les menaces qui pèsent sur l'avenir même de l'espèce et les conséquences néfastes d'une course aux armements aussi effrénée qu'improductive sur le progrès économique et social des pays en développement comme des pays développés ont été décrites on ne peut mieux dans le Document final, dans les études antérieures des Nations Unies sur le désarmement et dans beaucoup d'autres déclarations et publications gouvernementales et non gouvernementales.

258. Les incidences qu'a sur la sécurité l'évolution quantitative et qualitative qui, à l'échelon international, commence à se manifester dans les marines de guerre, sont nombreuses. Tout d'abord, les armes nucléaires stratégiques installées en mer représentent une menace pour la sécurité mondiale. D'après une estimation 31/ portant sur plus de 7 200 ogives de missiles balistiques lancés par mer/sous-marin, quelque 40 p. 100 du nombre présumé d'ogives nucléaires stratégiques dans le monde sont destinés à équiper des armes navales. Compte tenu des cycles d'exploitation des sous-marins lance-missiles à propulsion nucléaire, ces ogives ne pourront être opérationnelles en même temps, mais il est certain qu'un nombre important se trouve en permanence en mer. On a calculé de même source qu'à tout moment, 17 à 20 sous-marins américains, 10 soviétiques, 2 français et 1 à 2 britanniques peuvent être en place, porteurs de quelque 3 100 ogives nucléaires. Patrouillant dans les océans, y compris sous la calotte glaciaire de l'Arctique, tout est fait pour qu'ils restent indétectables quels que soient les efforts déployés pour les localiser et les suivre depuis le moment où ils quittent le port jusqu'à leur retour de mission. Ces activités, qui se déroulent en permanence dans les océans de l'hémisphère nord, suscitent des inquiétudes parmi les Etats de ces zones qui ne participent pas à de telles opérations.

259. Si l'on considère que la sécurité mondiale est l'otage des Etats dotés d'armes nucléaires stratégiques, en particulier l'Union soviétique et les Etats-Unis, le déploiement incessant de ces armes en mer constitue la menace navale la plus grave pour la paix et la sécurité internationales. Les arguments de ceux qui prétendent que pareil déploiement est un moyen de dissuasion efficace paraissent bien piètres lorsqu'on pense qu'un malentendu, une erreur technique ou une défaillance humaine risquent de déclencher une conflagration nucléaire qui

affecterait le monde entier. En bref, et c'est le point de vue de la majorité, les conséquences seraient trop désastreuses pour justifier le moindre risque et il est donc urgent de prendre des mesures de désarmement nucléaire.

260. A un autre niveau, l'ampleur du déploiement d'armes nucléaires tactiques suscite également une profonde inquiétude. Comme on l'a vu au chapitre III, de nombreux navires de guerre, sous-marins et aéronefs des Etats dotés d'armes nucléaires peuvent être considérés comme ayant une capacité nucléaire et, pour autant que l'on sache, un grand nombre d'armes nucléaires tactiques, notamment des missiles à courte portée, seraient en état de servir. Dans les immenses étendues océaniques, il est possible d'utiliser des armes nucléaires tactiques à l'occasion d'un affrontement militaire sans causer directement parmi la population civile des dommages matériels et des pertes en vies humaines. Malgré l'existence de procédures de contrôle rigoureuses, on peut envisager des circonstances dans lesquelles on se mettrait à utiliser de telles armes. Cette éventualité pourrait aisément se traduire par une action de riposte qui aurait des conséquences très graves pour la sécurité internationale. D'autres questions importantes concernant la surveillance à bord, la sécurité en cas d'abordage et la fiabilité des systèmes de contrôle en temps de paix se posent même si les Etats dotés d'armes nucléaires affirment qu'ils ont jusqu'ici un bon bilan en matière de sécurité. Dans l'ensemble, les Etats non dotés d'armes nucléaires restent très sceptiques quant aux assurances données sur ces questions par les cinq Etats actuellement dotés d'armes nucléaires.

261. Il convient aussi de noter la réelle difficulté de repérer les navires, sous-marins ou aéronefs équipés d'ogives nucléaires tactiques. En outre, quand les sous-marins sont en plongée, il est également difficile de déterminer ne serait-ce que leur nationalité et d'établir des communications avec eux. A cet égard, la mise au point de missiles de croisière lancés à partir de la mer, capables de porter soit une ogive nucléaire soit une ogive classique, pose des problèmes de vérification extrêmement complexes. Tout en reconnaissant qu'un navire qui en a la capacité n'est pas nécessairement porteur d'armes nucléaires, le fait que les flottes disposent aujourd'hui d'un grand nombre d'armes nucléaires tactiques et l'habitude qu'ont certains Etats dotés d'armes nucléaires de se refuser à confirmer ou à nier la présence d'armes nucléaires à bord ne peuvent qu'inquiéter au plus haut point les Etats non dotés d'armes nucléaires si l'autorisation leur est demandée de relâcher dans tel de leurs ports ou de pénétrer dans leurs eaux territoriales. C'est pourquoi, les Etats dotés d'armes nucléaires devraient, pour diverses raisons, envisager rapidement de convenir de mesures efficaces afin de limiter le nombre et l'utilisation d'armes nucléaires tactiques.

262. La capacité mondiale des forces navales polyvalentes des Etats-Unis et de l'Union soviétique a aussi de graves conséquences pour la sécurité internationale. Dans une moindre mesure, les activités des flottes de haute mer risquent d'avoir des effets analogues.

263. Tout d'abord, dans le cadre de leurs alliances respectives, les flottes des Etats membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de l'Organisation du Pacte de Varsovie se livrent régulièrement à des manoeuvres, y compris des manoeuvres amphibies et des exercices d'entraînement. Bien que ces activités soient considérées comme entrant dans le cadre des accords de défense

collectifs, les Etats, qui ne font pas partie des alliances en question, estiment souvent qu'il s'agit là d'une démonstration de force militaire plus provocatrice que rassurante pour les autres. Certains Etats non alignés et certains Etats neutres sont d'avis que les exercices navals risquent plus de compromettre la sécurité internationale que de la consolider. C'est le cas notamment des grandes manoeuvres, tout particulièrement si elles se déroulent à l'échelle mondiale, qui ont manifestement pour but de créer des conditions simulant ce qui pourrait être la réalité en cas de conflit. En outre, il est arrivé qu'en se prolongeant indûment, des manoeuvres qui se déroulaient au su et avec l'autorisation de l'Etat côtier aient effectivement entraîné des risques pour la région ou la sous-région concernée, notamment des risques d'aggravation des conflits existants.

264. Le principe de la liberté de navigation sur les océans du monde fait d'un Etat côtier le voisin au-delà de l'eau de tous les autres Etats côtiers, y compris les grandes puissances navales. Alors que les forces navales sont légalement autorisées à croiser et opérer au large des côtes d'Etats étrangers, les Etats côtiers, en particulier les petits et moyens Etats, peuvent légitimement revendiquer une "sécurité côtière" et ne devraient pas être exposés aux démonstrations de force qui peuvent être liées à ces activités. Il convient de noter à cet égard que la Convention sur le droit de la mer contient des dispositions qui, strictement appliquées, garantissent équitablement la sécurité de l'Etat du pavillon et celle de l'Etat côtier. Ajoutons qu'un moyen de renforcer la sécurité de chacune de ces catégories d'Etat serait l'adoption de mesures convenues de confiance et de sécurité en harmonie avec la Convention et le droit coutumier international.

265. Il est vrai que les manoeuvres navales ne sont pas le fait exclusif des forces navales des deux grandes alliances. Des exercices et des manoeuvres conjointes se déroulent entre flottes de nombreux pays mais en général on considère plutôt le caractère régional ou sous-régional de ces activités sans y voir un danger potentiel d'affrontement général.

266. Déployées en dehors de leurs zones territoriales et régionales, dans le cadre de missions nationales en temps de paix, les flottes planétaires et les flottes de haute mer peuvent devenir un facteur politique important à l'échelon régional et local. Comme on l'a vu précédemment, la présence connue d'une force navale puissante dans une région donnée, en particulier si elle peut débarquer une force militaire à tout moment, peut devenir un facteur politique important à l'échelon régional et local. De nombreux Etats peuvent pour des raisons de sécurité régionale s'inquiéter des conséquences de tels déploiements et juger inadmissible la menace réelle ou présumée d'une intervention extérieure dans les affaires régionales ou nationales d'autres Etats.

267. Certes, des Etats qui n'appartiennent pas à une région donnée peuvent considérer qu'ils ont dans cette région des intérêts qui nécessitent leur présence navale. Dans ce contexte, il convient d'examiner la nature de cette présence navale dans des zones qui sont souvent éloignées du territoire national de l'Etat ou des Etats concernés.

268. Un premier type de présence navale correspond aux activités ordinaires de coopération en temps de paix entre les flottes de puissances maritimes et celles d'Etats côtiers. Il peut s'agir de manoeuvres conjointes et d'autres activités traditionnelles menées en application d'accords bilatéraux ou multilatéraux de coopération, d'appui ou d'assistance entre Etats.

269. Un deuxième type de présence navale est lié à l'apparition de graves conflits locaux sans rapport direct avec un affrontement entre les grandes puissances. En pareil cas, les Etats n'appartenant pas à la zone en question peuvent légitimement se soucier du maintien de la liberté de navigation et de la poursuite du commerce maritime afin que le transport des produits de première nécessité soit facilité, étant entendu que les activités navales entreprises doivent rester conformes à la Charte des Nations Unies et aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

270. Le troisième type de présence navale correspond au cas où un affrontement naval entre les deux principales puissances militaires est porté à l'extérieur. On constate dans certains cas, que les théâtres de conflits s'étendent à des zones éloignées qui étaient jusque-là épargnées par toute intervention extérieure. De l'avis général, l'envoi de navires de guerre, comme "démonstration de force" ou moyen de pression, particulièrement dans des zones de tension internationale, contribue plus souvent à affaiblir qu'à renforcer la sécurité régionale.

271. Il y a enfin le cas où un conflit ouvert éclate et où l'une des parties est une importante puissance navale qui agit sur un théâtre d'opérations éloigné du champ d'application de sa propre alliance militaire, tout en bénéficiant peut-être, sous différentes formes et à des degrés divers, de l'appui d'autres membres de ladite alliance, et qui dispose des moyens militaires les plus perfectionnés, y compris l'arme nucléaire dont l'utilisation dans ce conflit est hypothétique mais n'est cependant pas à négliger a priori.

272. En ce qui concerne ces formes de présence navale, l'installation permanente à l'extérieur de bases militaires, en particulier de bases navales, ou leur renforcement, constitue un problème qui mérite de retenir l'attention. Dans la plupart des cas, la création de bases navales à l'étranger découle d'accords bilatéraux entre Etats souverains; ces dernières années, le nombre de ces bases a diminué pour diverses raisons. Toutefois, la grande majorité des Etats considèrent que plutôt que de contribuer à la stabilité et à la sécurité d'une région, les bases navales étrangères accroissent les frictions et les tensions. Pour eux, l'installation permanente de telles bases est un facteur regrettable de déstabilisation régionale et, partant, une menace éventuelle pour la paix et la sécurité internationales. L'établissement de bases et autres installations militaires dans des territoires non autonomes soulève des problèmes supplémentaires auxquels le Comité spécial chargé d'étudier la situation en ce qui concerne l'application de la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux et la Quatrième Commission de l'Assemblée générale accordent depuis de longues années une attention soutenue et qui ont fait l'objet de nombreuses résolutions qui ont recueilli un large appui à l'Assemblée générale.

273. A l'échelon local, l'existence de forces navales a souvent conduit à l'utilisation de la force pour le règlement des différends, en violation directe de la Charte des Nations Unies. Des conflits ouverts ont éclaté dans plusieurs parties du monde au cours des dernières années, et le nombre croissant d'Etats souverains jouissant chacun du droit à l'autodéfense, conjugué à l'extension des zones maritimes relevant de leur juridiction, porte à croire qu'à l'avenir le nombre d'incidents ira plus en augmentant qu'en diminuant. Outre les incidents en haute mer, les risques d'incidents dans les eaux côtières ou de violations de la sécurité le long de la côte elle-même pourraient augmenter, compte tenu en particulier de la prolifération des navires de guerre légers équipés de missiles. C'est pourquoi la communauté internationale tout entière doit plus que jamais faire preuve de modération et de retenue, en recourant au mécanisme prévu par la Charte des Nations Unies pour parer à d'éventuelles menaces à la sécurité.

**B. Incidences sur la liberté de navigation et sur le libre accès aux voies maritimes internationales**

274. En un certain sens, l'existence même de forces navales est en contradiction avec la liberté de navigation et la liberté d'accès aux voies maritimes internationales. Pour certains Etats, les forces navales représentent une menace contre ces libertés, parce qu'elles utilisent les océans pour démontrer leur mobilité et leur puissance et qu'elles ont plusieurs moyens de recourir à la force, tandis que pour d'autres, en particulier ceux qui dépendent depuis toujours du commerce avec l'outre-mer et de la liberté d'accès aux ressources de la mer, elles constituent un moyen essentiel de sauvegarder leurs intérêts liés à ces libertés. On considère qu'on pourrait résoudre cette apparente contradiction en tenant compte sans réserve et de manière positive des éléments figurant dans les paragraphes ci-après.

275. Comme on l'a déjà indiqué, le déploiement et les activités des forces navales seront conditionnés à la fois par l'extension des eaux territoriales, par l'accord sur les zones économiques exclusives et par les règles concernant les droits de passage par les eaux territoriales, les eaux archipélagiques et les détroits internationaux qui sont stipulées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

276. Dans un monde de plus en plus interdépendant, la liberté de la haute mer est toujours aussi importante et, à certains égards, pourrait bien l'être plus que jamais. Aux termes de l'article 87 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, "la haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international" (par. 1). Après avoir énuméré certaines libertés, comme la liberté de navigation et la liberté de survol, l'article en question dispose ce qui suit : "Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats" (par. 2). Quant à l'article 88, il déclare simplement que "la haute mer est affectée à des fins pacifiques". Les dispositions des articles 87 et 88 s'appliquent également aux zones économiques exclusives.

277. Eu égard aux dispositions que renferme la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour promouvoir la liberté de navigation et la protection des routes maritimes internationales, les conséquences néfastes des activités navales qui compromettent la libre utilisation des voies de circulation ne sauraient être sous-estimées. Il convient de noter à cet égard l'applicabilité des Conventions de La Haye de 1907 en temps de guerre. Bien que les activités décrites ci-après puissent quelquefois se justifier sous le prétexte qu'elles protègent les navires d'Etats qui ne sont pas parties au conflit, des activités, telles que la pose de mines, les opérations sous-marines secrètes dans les eaux côtières, les blocus, les restrictions à l'utilisation de certaines zones de la haute mer, la création de zones maritimes dont l'accès est interdit et les autres pratiques analogues peuvent être autant d'obstacles aux utilisations pacifiques de la mer. Les activités de ce type peuvent interrompre le commerce maritime ou l'exposer à des risques. Elles peuvent être dirigées contre la sécurité d'un Etat côtier ou viser à empêcher l'accès à des lieux de pêche traditionnels. Les forces navales contribuent certes à l'exercice du droit individuel ou collectif à l'autodéfense ou à la lutte contre le terrorisme, la piraterie ou la contrebande, mais les Etats ne doivent pas s'attendre à jouir des libertés maritimes et bénéficier de l'appui inconditionnel de la communauté internationale s'ils déniaient ces libertés à des tiers qui utilisent les mers à des fins pacifiques. Il importe aux non-belligérants que l'utilisation des mers à des fins pacifiques leur soit garantie en temps de crise.

#### C. Incidences sur l'exploitation des ressources marines

278. Etant donné l'intérêt croissant que l'on porte à l'exploitation des ressources marines et à l'introduction des zones économiques exclusives, le nombre des activités en mer et autres activités commerciales continuera de s'accroître. Les accidents ordinaires affectant les navires marchands (collisions de pétroliers par exemple) peuvent entraîner une importante pollution, mais des accidents survenant en mer qui mettraient en cause un porteur d'armes nucléaires ou un navire à propulsion nucléaire pourraient être désastreux pour les ressources de la mer, en particulier si les radiations qui en résultent entraînaient une contamination générale de la zone marine intéressée; le risque d'une telle éventualité est d'une importance capitale si l'on pense à l'importance de la mer en tant que principale source de vie sur la planète. Dans un autre domaine, un affrontement naval ou des attaques sur des plates-formes de forage en mer pourraient causer des dommages sérieux aux ressources biologiques de la mer. On a déjà observé ces dernières années des cas où une pollution à grande échelle s'est produite, où les ressources de la mer ont subi des dommages et où certaines activités comme la pêche ont été interrompues à la suite d'actions navales assimilables à des opérations de guerre.

279. Par ailleurs, la complexité croissante des activités en mer exigera une meilleure gestion dans le cadre d'arrangements nationaux et internationaux si l'on veut que les ressources marines soient exploitées de façon raisonnable et méthodique dans l'intérêt de l'humanité. On a pu constater que les Etats maritimes avaient jugé que leur administration n'était pas à la hauteur de la tâche. Aux Etats-Unis, quelque 40 organismes s'occupent en même temps du patrimoine maritime, et ils sont plus de 20 au Royaume-Uni <sup>32/</sup>. Nouvelles ressources, nouvelles inventions, nouvelles activités, nouvelles responsabilités - tout cela exigera plus de coordination dans l'action politique, l'administration et la surveillance. En

effet, on peut s'attendre que les différends se multiplient concernant les droits et lois en matière de pêche et les activités des chalutiers, comme il est probable qu'on verra s'accroître la concurrence entre les divers intérêts commerciaux qui cherchent à exploiter la même zone. Avec l'intensification du trafic maritime et les progrès de l'industrialisation, la nécessité de contrôler plus efficacement la pollution et de mieux protéger le milieu marin se fera sentir davantage.

L'augmentation du trafic pourrait aussi avoir pour effets d'accroître la fréquence des abordages en mer, et donc des opérations de sauvetage et de dégagement, d'imposer davantage la séparation des lignes de trafic et de rendre plus nécessaires les services de secours destinés à protéger les vies humaines. On a obtenu ces dernières années d'importants résultats en ce qui concerne nombre de ces aspects grâce aux précieux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI).

280. Dans un champ d'activités croissantes, les navires de guerre, pour autant qu'ils soient bien équipés, pourraient se rendre très utiles. Les puissances maritimes, qui ont davantage d'expérience et une plus grande capacité, et qui possèdent des flottes planétaires et des flottes de haute mer pourraient aussi aider de bien des façons, et sans s'ingérer dans leurs affaires intérieures, les Etats côtiers, si ceux-ci le désirent, à résoudre cette série de problèmes d'un caractère tout à fait nouveau. Ce faisant, ils mettraient une partie de l'énergie politique et militaire qu'ils consacrent à une course aux armements navals extrêmement coûteuse au service du développement économique et social de toute la communauté internationale dans le cadre d'une coopération internationale plus intense.

281. La question de Namibie est un cas particulier auquel l'Assemblée générale a accordé beaucoup d'attention. Il convient de rappeler que depuis la résolution 1803 (XVII) du 14 décembre 1962, l'Assemblée a réaffirmé à maintes reprises dans d'autres résolutions la souveraineté permanente des Etats, territoires et peuples soumis à l'occupation étrangère, à la domination coloniale ou au régime d'apartheid, sur leurs richesses et leurs ressources naturelles et notamment l'obligation de les indemniser pour l'exploitation, la perte ou l'épuisement de ces ressources. La situation se complique lorsqu'il s'agit de territoires non autonomes et de territoires coloniaux tels que la Namibie, où des bases et des installations militaires ont été implantées et où une domination coloniale s'exerce sur le territoire pendant que sont exploitées ses ressources renouvelables et non renouvelables. Qui plus est, la Charte des Nations Unies contient une "Déclaration relative aux territoires non autonomes" (Art. 73). Dans le même esprit, la Conférence sur le droit de la mer a déclaré dans la résolution III présentée en annexe à son Acte final :

"...

a) Dans le cas d'un territoire dont le peuple n'a pas accédé à la pleine indépendance ou à un autre régime d'autonomie reconnu par les Nations Unies, ou d'un territoire sous domination coloniale, les dispositions relatives à des droits ou intérêts visés dans la Convention sont appliquées au profit du peuple de ce territoire dans le but de promouvoir sa prospérité et son développement;

..."

/...

## CHAPITRE VII

### MESURES DE DESARMEMENT ET MESURES PROPRES A ACCROITRE LA CONFIANCE QUI POURRAIENT ETRE PRISES

282. Dans sa résolution 38/188 G, l'Assemblée générale a demandé que soient effectuées une étude d'ensemble sur la course aux armements navals et une analyse de leurs incidences possibles, afin de faciliter l'identification de domaines justiciables de mesures de désarmement et de mesures propres à accroître la confiance. Dans les observations qu'ils ont adressées au Secrétaire général comme suite à la résolution 38/188 G, les Etats Membres ont fait remarquer que l'intérêt de l'étude serait amoindri si elle ne servait qu'à rassembler des informations sur les armements navals, à décrire les caractéristiques techniques de ceux-ci et les méthodes de comparaison entre forces navales. Il est apparu qu'ils s'accordaient à reconnaître que le Groupe d'experts devrait s'efforcer d'identifier les domaines critiques et les mesures qu'il serait possible de prendre pour mener des débats et des négociations dans les instances voulues.

283. L'importance du Document final de la dixième session extraordinaire de l'Assemblée générale, première session extraordinaire consacrée au désarmement, qui s'est tenue en 1978, a été exposée aux paragraphes 8 et 13 du présent rapport. Les objectifs des mesures de désarmement et des mesures propres à accroître la confiance dans le domaine naval sont les suivants :

- a) Renforcer la paix et la sécurité internationales conformément aux objectifs et aux principes de la Charte des Nations Unies;
- b) Contribuer à l'application de la stratégie internationale du désarmement formulée dans le Document final; et
- c) Promouvoir les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques ainsi que l'étude, la protection et la préservation du milieu marin.

284. Aux termes du Document final, il faudrait s'efforcer résolument de parvenir à des accords ou à d'autres mesures sur une base bilatérale, régionale ou multilatérale dans le but de renforcer la paix et la sécurité à un niveau de forces moins élevé et compte tenu de la nécessité où se trouvent les Etats de protéger leur sécurité. Parmi les autres principes directeurs pertinents du Document final, il convient de noter que les Etats dotés d'armes nucléaires ont une responsabilité majeure en matière de désarmement nucléaire et que c'est à eux qu'il appartient au premier chef, avec les autres Etats militairement puissants, d'arrêter et d'inverser la course aux armements.

285. Dans tout débat sur la limitation des armements et sur le désarmement dans le domaine naval, certains aspects devraient être tenus pour évidents. Premièrement, les mesures de désarmement doivent être équilibrées et ne doivent affaiblir la sécurité d'aucun Etat. Mais les forces navales n'existent pas indépendamment des autres forces, il convient de les considérer dans un contexte militaire général. L'équilibre ou la parité des forces navales est une notion inexistante en soi. Il

faut donc équilibrer les mesures de désarmement dans le domaine naval en les plaçant dans un contexte plus large. Deuxièmement, ce facteur, joint à la situation géographique très particulière de chaque Etat, pourrait imposer des mesures multilatérales de limitation des forces et des armements navals qui ne respectent pas une symétrie numérique afin de préserver l'équilibre de la situation militaire dans son ensemble. Troisièmement, en raison du caractère universel de la Convention sur le droit de la mer, ces mesures ne devraient pas se présenter sur le plan juridique comme des amendements à ladite convention, mais être consignées dans des instruments juridiques distincts en harmonie avec celle-ci. Quatrièmement, comme pour toutes les mesures de limitation des armements et de désarmement, il est indispensable de prévoir des procédures appropriées de vérification et de doléance pour assurer la mise en oeuvre des mesures convenues.

286. De même que cette étude de la course aux armements navals représente un ample examen de questions très complexes, de même il existe une vaste gamme de mesures possibles de désarmement et de mesures propres à accroître la confiance. Certaines peuvent recevoir une application générale, d'autres une application limitée, par exemple, à un système d'armes ou à une zone géographique déterminée. Des mesures peuvent recueillir l'assentiment des uns, mais ne pas séduire les autres, ou bien peuvent être acceptables dans un certain avenir sans paraître se prêter à une négociation immédiate. L'examen qui suit porte sur une série de mesures qui, sans être exhaustive, touche à des questions qui pourraient faire l'objet de négociations; pour plus de commodité, elles sont groupées comme suit :

Limitations quantitatives;

Limitations qualitatives ou techniques;

Limitations géographiques et/ou opérationnelles;

Mesures propres à accroître la confiance;

Modernisation des lois de la guerre navale.

Certaines des mesures possibles se rapportent à plusieurs catégories.

#### A. Limitations quantitatives

287. Depuis le Traité naval de Washington (1922), les limitations quantitatives imposant un plafond numérique à certains types de navires et d'armements navals n'ont cessé de susciter l'intérêt. A titre d'exemple de récentes mesures de limitation quantitative, on mentionnera celles de l'accord intérimaire SALT I (1972) frappant les lanceurs de missiles balistiques à bord des sous-marins et les sous-marins modernes armés de missiles balistiques et les plafonds globaux d'armes offensives stratégiques fixés par le Traité SALT II (1979). Les difficultés associées à ce type de mesures pourraient provenir de la tendance des Etats à mener vigoureusement par la suite des programmes de construction de navires ou de fabrication d'armes appartenant à des catégories auxquelles les restrictions convenues ne s'appliquent pas. Même s'il en est ainsi, il ne faut pas écarter à la légère les limitations quantitatives, qui constituent le moyen le plus direct de freiner la course aux armements. On a proposé d'englober sous ce type de limitations :

- a) Le gel de la production d'armements nucléaires navals;
- b) La limitation du nombre de lanceurs de missiles balistiques sur sous-marin et d'ogives nucléaires;
- c) La limitation du déploiement de nouveaux systèmes de missiles balistiques lancés par sous-marin;
- d) La réduction du nombre de sous-marins armés de missiles balistiques et de missiles balistiques lancés par sous-marin;
- e) L'interdiction des missiles de croisière dotés d'ogives nucléaires lancés par mer ou une limitation de leur nombre;
- f) La réduction des armes nucléaires tactiques à bord des navires, en fonction soit de leur nombre ou de leur type, soit du type des navires;
- g) La limitation du nombre des principaux types de navires;
- h) La limitation des forces amphibies.

Il doit être clairement entendu que le Groupe d'experts n'a pas établi cette liste de suggestions pour conférer une légitimité aux armes nucléaires, mais au contraire pour permettre la mise en route d'un processus de réduction progressive et équilibrée qui conduira en fin de compte à l'élimination complète des armes nucléaires dans les opérations navales, l'objectif étant de parvenir à un désarmement général et complet sous un contrôle international strict et efficace.

#### B. Limitations qualitatives ou techniques

288. Au cours des dernières années, les techniques ont progressé à un rythme manifestement très rapide. L'obligation constante de s'assurer un avantage qualitatif a conduit les Etats qui en avaient les moyens à détourner d'immenses ressources en faveur de la recherche-développement. A l'origine de progrès techniques importants, ces activités créent en même temps une compétition permanente qu'il est très difficile d'arrêter; elles coûtent d'autre part très cher et peuvent avoir un effet déstabilisateur. Le concept de limitation numérique peut également présenter d'autres difficultés résultant de certaines des asymétries décrites plus haut dans le présent rapport. Les mesures visant à limiter les améliorations techniques sont en général très difficiles à vérifier, à moins de proscrire entièrement un type particulier d'évolution technique, mais, d'autre part, la technique elle-même peut fournir certains moyens de contrôler des aspects de la course aux armements navals ou les effets de certaines armes. Les mesures de limitation proposées sont les suivantes :

- a) Limitations intéressant les missiles à armement bivalent (c'est-à-dire pouvant être armés d'ogives nucléaires ou d'ogives classiques);
- b) Mise en place de mécanismes permettant de vérifier que les armements navals sont munis de dispositifs de désamorçage les mettant hors d'usage en cas de non-explosion;

c) Méthodes permettant de neutraliser, de réduire au minimum ou d'éliminer les systèmes de surveillance situés sur ou sous le fond des mers ou des océans;

d) Interdiction de mettre au point et de produire de nouveaux systèmes de missiles balistiques lancés par mer.

289. En ce qui concerne le transfert d'armements navals, l'affectation de ressources limitées à l'achat ou à la mise au point d'armements a souvent des effets économiques préjudiciables. Pour cette raison, il peut également être intéressant d'examiner la possibilité d'étendre, entre autres, aux transferts d'armements et au transfert de techniques applicables dans le domaine naval, des mesures convenues de limitation en vue de compléter l'interdiction frappant la mise au point de certaines armes. Ces limitations ne devraient pas empêcher un Etat d'acquérir des armements dans l'exercice de son droit de légitime défense, et il ne faudrait pas non plus utiliser de pareils moyens pour interdire aux pays en développement l'accès au progrès technique ou industriel. Les limitations qualitatives et/ou quantitatives en matière de transferts d'armements peuvent présenter un intérêt notable, mais il convient de prendre en considération l'existence de difficultés et de susceptibilités, dont certaines sont décrites dans la récente Etude du désarmement en ce qui concerne les armes classiques 33/, si l'on veut réaliser des progrès satisfaisants dans ce domaine.

### C. Limitations géographiques et/ou opérationnelles

290. Les limitations de ce type ont connu dans le passé un certain succès, les meilleurs exemples étant peut-être l'Accord Rush-Bagot de 1817 et la Convention de Montreux de 1936. Un élément clef de tout accord de limitation, ainsi que de son succès ultérieur et de sa durée, réside dans les attraits majeurs qu'il doit nécessairement comporter aux yeux de chacun de ses signataires. A défaut de cet élément, un Etat risque de considérer que l'avantage qu'il retirerait de l'accord proposé ne justifie pas les concessions qu'il lui faudrait faire. D'autre part, de telles négociations ne peuvent se dérouler dans un vide politique : elles sont influencées par les pressions qu'exercent les relations internationales et le climat qu'elles créent.

291. Un autre facteur important à garder à l'esprit quand on envisage certaines limitations géographiques et/ou opérationnelles est la mobilité et la flexibilité propres aux forces navales. Les Etats peuvent tenir à bénéficier du principe de la liberté de la haute mer, tout en reconnaissant que certaines limitations en matière de déploiement des forces - par exemple, l'autorisation d'un déploiement temporaire, mais non d'une installation permanente - comportent certains avantages. En d'autres circonstances, il peut être possible de négocier des limitations touchant certains types de déploiement de forces navales ou de missions navales, qui auraient pour résultat de diminuer les risques d'affrontement dans des secteurs où pourrait éclater un conflit régional.

292. Les limitations touchant le déploiement d'armes nucléaires semblent de nature à éveiller un intérêt considérable de la part de nombreux Etats. Etant donné que les Etats nucléaires se refusent actuellement à confirmer comme à nier la présence d'armes nucléaires à bord de leur navires, l'une des principales difficultés à surmonter est d'identifier les navires, sous-marins ou appareils aéronavals qui

transportent des armes nucléaires à un moment donné. Les efforts tendant à créer des zones exemptes d'armes nucléaires, comme en Amérique latine avec le Traité de Tlatelolco ou dans l'Antarctique avec le Traité sur l'Antarctique, pourraient paver la voie vers la création d'autres zones dénucléarisées. A cet égard, on pourrait peut-être envisager des accords qui étendraient les zones actuellement exemptes d'armes nucléaires, par exemple de manière à englober toutes les zones maritimes actuellement couvertes par le Traité sur l'Antarctique au 60ème degré de latitude sud (cf. l'article VI du Traité, qui exclut de son application les parties de haute mer comprises dans cette zone). On a également proposé de créer une zone maritime exempte d'armes nucléaires contigüe à la précédente, qui s'étendrait entre le 60ème degré de latitude sud et une autre latitude à déterminer.

293. D'autres types de limitation géographique pourraient consister à n'autoriser la présence de sous-marins armés de missiles que dans des zones convenues, à conclure des accords de dégagement en limitant le déploiement des forces navales à certains océans ou mers ou en réduisant le niveau de la présence militaire dans certaines régions éloignées du territoire national, à limiter la durée ou l'ampleur des manoeuvres navales dans certaines zones, enfin à réduire le nombre des bases navales étrangères existantes et à interdire la création de nouvelles bases.

294. Après être parvenu à un accord sur l'application à une région déterminée de limitations et de mesures propres à accroître la confiance, il existe en règle générale deux moyens de définir la zone d'application. On peut adopter une définition géographique, comme par exemple dans le cas du Traité de Tlatelolco, ou une définition technique, comme dans le mandat convenu pour la Conférence sur les mesures propres à renforcer la confiance et la sécurité et sur le désarmement en Europe.

295. Au cours des dernières années, diverses idées ont été avancées, visant notamment :

- a) L'interdiction du transit et du transport des armes nucléaires dans les eaux internationales, soit de manière générale, soit par secteur ou par catégorie de navires;
- b) Le retrait des bâtiments porteurs d'armes nucléaires de certaines zones océaniques ou maritimes, par exemple l'océan Indien et la mer Méditerranée;
- c) La création de zones de paix ou de zones exemptes d'armes nucléaires qui comprendraient en premier lieu des zones océaniques ou maritimes, par exemple l'océan Indien, la mer Méditerranée, la mer Baltique, l'Asie du Sud-Est, le Pacifique sud;
- d) L'interdiction du transit et du transport d'armes nucléaires dans les zones de paix ou les zones exemptes d'armes nucléaires;
- e) Le retrait des sous-marins armés de missiles de vastes zones où croisent les navires de combat et la limitation de leurs zones de patrouille à un périmètre déterminé;
- f) La limitation des activités navales par la création de zones maritimes dans lesquelles les Etats non côtiers n'auraient que des droits restreints;

g) La limitation et la réduction de la présence militaire et de l'activité militaire dans des régions déterminées - à cet égard, on a proposé que ce type de limitation s'applique à de nombreuses régions comme les océans Atlantique, Indien et Pacifique, la mer Méditerranée ou le golfe Arabique ainsi que dans les zones maritimes limitrophes de l'Europe septentrionale;

h) L'interdiction d'établir de nouvelles bases navales étrangères et l'élimination progressive de celles qui existent;

i) Diverses limitations géographiques touchant les manoeuvres et exercices navals.

#### D. Mesures propres à accroître la confiance

296. On s'accorde depuis longtemps à penser que l'un des meilleurs moyens d'encourager les Etats à négocier des mesures de désarmement est de prendre des initiatives visant à accroître la confiance. Dans l'Etude détaillée sur les mesures propres à accroître la confiance réalisée par l'ONU, le Groupe d'experts concluait que "l'objectif global des mesures propres à accroître la confiance devait être de contribuer à réduire, voire dans certains cas à éliminer, les causes de méfiance, de peur, de tension et d'hostilité qui entrent pour beaucoup dans l'accroissement de l'arsenal militaire international" 34/.

297. Il est également admis depuis longtemps que des mesures propres à accroître la confiance ne peuvent pas se substituer aux mesures de désarmement proprement dites. Elles appuient les initiatives de désarmement et peuvent susciter une atmosphère propice aux progrès, mais elles ne peuvent pas remplacer des mesures de désarmement effectif.

298. On peut parvenir à un accord sur ces mesures en leur donnant des formes diverses. Dans le domaine naval elles peuvent revêtir un caractère politique ou militaire. Elles peuvent avoir une portée mondiale, régionale ou sous-régionale, elles peuvent faire l'objet de négociations multilatérales ou bilatérales ou même être adoptées à titre d'initiatives unilatérales. Parmi les mesures que l'on a estimé, ces dernières années, pouvoir s'appliquer à la course aux armements navals, on citera les mesures suivantes, dont certaines sont très proches de mesures figurant dans d'autres groupes :

a) Extension des mesures propres à accroître la confiance aux mers et aux océans, surtout aux régions comportant les voies maritimes les plus fréquentées;

b) Accords visant à ne pas accroître les activités navales dans les zones de tension et de conflits armés;

c) Comme corollaire à b), retrait des forces navales étrangères à une certaine distance des régions de tension et de conflits armés;

d) Accords par lesquels deux ou plusieurs Etats extérieurs à une région renoncent sur une base réciproque à certaines ou à toutes formes de déploiement, activité ou transit navals dans une zone donnée;

e) Restrictions apportées à l'utilisation de bases navales étrangères;

f) Restrictions apportées à l'utilisation de certains types d'armes;

g) Accroissement de la confiance mutuelle entre les Etats grâce à la communication plus large d'informations sur leurs forces navales, leurs activités navales et leurs intentions dans ce domaine en notifiant, par exemple, à l'avance les exercices ou les manoeuvres navals ou les déplacements importants de forces navales, y compris de forces amphibies, et échangeant des renseignements à ce sujet; à la présence d'observateurs au cours des exercices ou des manoeuvres; et à la notification du passage de sous-marins, notamment dans les régions où la tension internationale est élevée;

h) Accords internationaux visant à prévenir des incidents entre les forces navales en haute mer et au-dessus, semblables à l'Accord de 1972 entre les Etats-Unis d'Amérique et l'URSS pour la prévention des incidents en haute mer et au-dessus de la haute mer;

i) Mesures concernant la non-prolifération de certaines technologies utilisées dans la guerre navale.

#### E. Vérification

299. Ainsi qu'il est spécifié dans le Document final de la dixième session extraordinaire de l'Assemblée générale : "Les accords dans le domaine du désarmement et de la limitation des armements devraient prévoir des mesures de vérification adéquates jugées satisfaisantes par toutes les parties intéressées, de manière à créer la confiance nécessaire et à assurer le respect de ces mesures par toutes les parties" (par. 31). La vérification comporte des aspects politiques et techniques importants - politiques en ce sens que les Etats répugnent souvent à laisser effectuer sur leur propre territoire des vérifications qui risquent de prendre un caractère exagérément inquisiteur, techniques en ce sens que certaines vérifications peuvent s'effectuer de manière fiable à l'aide de moyens techniques nationaux, sans qu'il soit nécessaire de se livrer à une inspection sur place.

300. La vérification des mesures de désarmement naval et autres mesures associées peut différer par certains traits de la vérification de mesures semblables sur terre. En premier lieu, les vérifications effectuées en mer n'entraînent pas de violation du territoire ou de l'espace aérien si elles sont effectuées en haute mer et ne nécessitent pas d'inspection sur place. En second lieu, les navires et les aéronefs constituent des objets précis : leur présence et leurs déplacements peuvent être déterminés aisément et exactement si certaines circonstances sont réunies. En troisième lieu, la nature internationale des océans - c'est-à-dire la liberté des mers - rend les observations plus aisées dès lors que l'on dispose des moyens techniques et physiques nécessaires. A cet égard, il faudra cependant s'attacher à résoudre d'importants problèmes, notamment en ce qui concerne les sous-marins et la capacité de déterminer si des navires sont, ou peuvent être, porteurs de l'arme nucléaire. Par ailleurs, certaines mesures de confiance prévoyant la divulgation et la communication de renseignements pourraient contribuer à rendre les vérifications plus efficaces.

301. Le choix entre les nombreuses possibilités qui existent quant aux modalités de la vérification et aux agents qui en sont chargés est fonction de ce qui est à vérifier. On peut recourir à des systèmes techniques de détection installés sur des satellites, des aéronefs, des navires, ou déployés sous l'eau. Les équipes de vérification peuvent être composées de nationaux des Etats parties aux accords, ou bien être constituées de représentants d'organisations internationales ou régionales ou encore de représentants d'Etats neutres ou d'autres Etats situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone en question. La variété des méthodes de vérification susceptibles d'être utilisées sans ingérence exagérée est pratiquement illimitée, tant que les Etats montrent, sur le plan politique, qu'ils sont prêts à envisager l'adoption des mesures nécessaires à l'instauration d'un climat de confiance mutuelle en s'acquittant de leurs obligations.

#### F. Modernisation des lois sur la guerre navale

302. Dans l'ensemble, les traités qui réglementent la guerre navale sont très anciens comme en témoigne la Déclaration de Paris de 1856 sur les transports maritimes en temps de guerre et les Conventions de La Haye de 1907 35/, qui sont partiellement dépassées de nos jours. Le seul document relativement moderne sur la guerre en mer est la deuxième Convention de Genève de 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer 36/. Cependant, le fait que des traités anciens représentant une tradition elle aussi ancienne restent en vigueur laisse à penser qu'il faudrait examiner ce problème plus en détail.

303. Les modifications et les additions apportées récemment aux règles du droit humanitaire international applicables en cas de conflit armé (les Protocoles additionnels de 1977 des Conventions de Genève de 1949) 37/ ne s'appliquent pas entièrement au droit de la guerre en mer. La deuxième Convention de Genève ne porte pas sur la guerre en tant que telle mais uniquement sur la protection des victimes de la guerre navale. Vu les nombreux changements et progrès qui ont eu lieu dans le domaine naval, il semble que cette partie du droit international ait besoin de modernisation. Il ne serait probablement pas réaliste d'envisager une révision et une mise à jour complètes des Conventions de La Haye et des autres instruments antérieurs pertinents, mais il devrait être possible d'isoler certaines questions qui présentent un intérêt particulier et revêtent un caractère d'urgence et d'envisager d'adopter en ce qui les concerne de brefs protocoles séparés. La conclusion et l'adoption de pareils protocoles entraîneraient d'abord un développement progressif du droit international dans ce domaine et donneraient ensuite aux civils et aux biens civils un niveau de protection qui, avec l'adhésion des grandes puissances militaires, pourrait contribuer dans une grande mesure à renforcer la confiance. C'est ainsi par exemple que les problèmes d'identification et de communication en mer pourraient probablement être étudiés dans le cadre de l'Union internationale des télécommunications, de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

304. On trouvera ci-dessous une liste de points qui pourraient être traités dans des instruments internationaux :

a) Restrictions de zones. Afin de tenir compte des conditions qui prévalent à l'heure actuelle, il est nécessaire de développer les normes du droit international applicable aux "zones d'interception", "zones de guerre", "zones de blocus" ou "zones totalement interdites". Les puissances navales recourent depuis longtemps, en situation de crise et en temps de guerre, à diverses notions de zone qui, pour les Etats qui ne sont pas parties au conflit, peuvent signifier l'imposition de restrictions au principe de liberté de la haute mer. La nécessité de préserver la liberté de navigation et de maintenir ouvertes les voies de communication maritime internationale en temps de crise comme en temps de paix devrait recevoir toute la considération qui lui est due. Il faudrait étudier dans quelle mesure des restrictions d'ordre géographique et technique sont possibles et réalisables. Les navires marchands et les bateaux de pêche (à condition qu'ils ne se livrent pas à des activités incompatibles avec la neutralité) devraient toujours bénéficier d'une protection légale contre toute attaque armée, même s'ils doivent pénétrer dans la zone au risque de subir des dommages involontaires ou indirects.

b) Armes à longue portée. Les missiles et les torpilles modernes à longue portée posent certains problèmes quant à l'application de l'interdiction générale des méthodes et moyens de guerre frappant sans discrimination, interdiction qui est depuis longtemps un principe établi du droit humanitaire international applicable aux conflits armés. Dans le cas de projectiles lancés à très grande distance, il peut devenir très difficile de repérer et de circonscrire les cibles. Des bâtiments protégés par le droit international, tels que les navires hôpitaux et les navires marchands neutres, risquent d'être touchés accidentellement. Pour empêcher que ne soient commises des erreurs désastreuses en temps de guerre et pour protéger le trafic maritime, de nouvelles mesures pratiques doivent être mises au point dans le cadre du droit de la guerre navale.

c) Mines marines. La Convention de La Haye de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact (Convention VIII) n'a qu'une valeur limitée de nos jours. Sa définition des mines n'est plus adaptée aux dernières inventions, à savoir les mines modernes qui réagissent aux forces magnétiques, aux ondes sonores ou à la pression, ou bien encore à une combinaison de ces facteurs. La Convention VIII prévoit des mécanismes de neutralisation (art. 1) et la signalisation des régions dangereuses (art. 3). Un nouveau traité pourrait utilement développer ces mêmes notions et y ajouter des dispositions concernant l'enregistrement de l'emplacement et du type des champs de mines afin de permettre l'exploitation pacifique du milieu marin.

d) Protection du milieu marin. La partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer s'intitule "Protection et préservation du milieu marin". Etant donné sa nature, la Convention ne prévoit pas de façon explicite la protection du milieu marin contre les conséquences d'attaques armées. Ainsi que l'ont montré les récents événements du Golfe, la pollution par les hydrocarbures due aux opérations militaires peut avoir sur le milieu marin des effets imprévisibles et très néfastes. Selon le Protocole additionnel de 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1949 sur la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I), il est interdit d'utiliser des méthodes ou moyens de guerre qui sont conçus pour causer, ou dont on peut attendre qu'ils causeront, des dommages étendus, durables et graves à l'environnement naturel.

(art. 35). Certes, le Protocole I s'applique spécifiquement à la guerre sur terre ou dans les airs, mais on pourrait utilement envisager de l'étendre à la guerre navale au moyen d'un protocole à cet effet.

#### G. Rapport avec le droit de la mer

305. Certains Etats ont constaté que la Convention sur le droit de la mer et le Traité sur les fonds marins ne concordaient pas entièrement. Il paraîtrait approprié lors de la troisième Conférence chargée de l'examen de ce traité qui aura lieu au plus tôt en 1988 et au plus tard en 1990, d'examiner cette question afin de décider si des mesures sont à prendre, et lesquelles. Il faudrait également veiller à ce que les futurs accords sur la limitation des armements et le désarmement soient en harmonie avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

#### H. Instances qualifiées pour les négociations

306. Le Groupe a noté qu'au cours des deux années passées plusieurs Etats ont fait diverses suggestions portant sur les meilleurs moyens de progresser et les instances où devraient se dérouler les délibérations et les négociations. Ils ont notamment suggéré ce qui suit :

a) Dans un premier temps, on pourrait envisager des entretiens entre les principales puissances navales, les Etats dotés de l'arme nucléaire en particulier, avec la participation possible d'un représentant du Secrétaire général; par la suite, une conférence internationale ouverte à tous les Etats intéressés pourrait être organisée;

b) Toutes les grandes puissances navales et les autres Etats intéressés devraient prendre part aux négociations sur la limitation des activités navales et des armements navals. Dans ce contexte, on pourrait envisager la possibilité de mener ces négociations dans le cadre de la Conférence de Genève sur le désarmement;

c) Il serait également possible d'organiser des négociations multilatérales séparées consacrées à cet ensemble de questions, étant entendu que des négociations multilatérales sur la limitation des activités navales et des armements navals ne doivent pas faire obstacle à l'examen de ces questions entre puissances nucléaires;

d) Il faudrait tirer pleinement parti des possibilités qu'offre une approche régionale de la limitation des activités navales et des armements navals, par exemple en examinant cette question à la Conférence de Stockholm sur les mesures propres à renforcer la confiance et la sécurité et sur le désarmement en Europe;

e) L'ouverture de négociations pourrait faire l'objet, à la Commission du désarmement de l'ONU, d'une analyse préliminaire qui ne devrait pas prendre plus de deux ans et reposerait sur la présente étude.

307. Conformément à la Charte, l'Organisation des Nations Unies a un rôle central à jouer et une responsabilité essentielle à exercer dans le domaine du désarmement. Il convient de noter que certains aspects examinés dans les

paragrapes précédents sont déjà en cours d'examen dans des contextes différents. A la quarantième session de l'Assemblée générale, cette question fera l'objet de deux débats au titre de deux points séparés de l'ordre du jour. Le bon sens semblerait exiger que l'on s'efforce de regrouper ces deux débats sous un même point et que l'on adopte une politique unique. Il en est par ailleurs qui estiment que l'ordre du jour de la Conférence du désarmement et celui de la Commission du désarmement des Nations Unies sont déjà surchargés. Il importe cependant que des mesures soient prises pour régler certaines des questions relatives à la course aux armements navals exposées dans le présent rapport. Ces mesures pourraient être prises au niveau mondial, régional ou sous-régional et être de caractère multilatéral, bilatéral ou même unilatéral.

## CHAPITRE VIII

### RESUME ET CONCLUSIONS

308. Pour effectuer l'étude d'ensemble demandée par l'Assemblée générale dans sa résolution 38/188 G, le Groupe d'experts a dû couvrir un vaste champ. Le présent rapport est essentiellement un aperçu général d'un sujet extrêmement vaste et complexe dont on peut tirer plusieurs conclusions importantes à caractère général.

309. Il est utile de rappeler que la mer représente quelque 71 p. 100 de la surface du globe et que les deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 300 km d'une côte. On ne soulignera jamais assez l'importance de la mer, de ses utilisations et de ses ressources pour l'humanité. La majeure partie du commerce international mondial s'effectue par mer; la pêche constitue une source de protéines vitale pour des centaines de millions d'être humains; une proportion de plus en plus grande des ressources énergétiques mondiales provient de zones marines et les moyens d'exploitation des ressources minérales des fonds marin et des mers elles-mêmes augmentent et progressent en même temps que les techniques. Les océans ont déjà joué un rôle important dans les explorations et le développement de l'humanité et l'on peut s'attendre à ce que leur rôle futur sera encore plus important.

310. La valeur de la mer pour un Etat varie grandement d'un pays à l'autre en fonction de la situation géographique, du stade de développement, de la stratégie maritime, du degré d'indépendance économique et de nombreux autres facteurs. Certains Etats attachent une grande importance à leurs voies de communication maritimes et à leurs industries marines et déploieront par conséquent des efforts considérables pour les protéger, sur le plan politique et, si besoin est, par les armes. Pour d'autres Etats, les océans constituent souvent une occasion exaltante de réaliser certains de leurs objectifs fondamentaux en matière de progrès économique. Nombreux sont les Etats pour lesquels les océans représentent également une source potentielle de menace pour leur sécurité nationale et leur intégrité territoriale.

311. A ce tableau est venu s'ajouter, avec la conclusion de la Convention sur le droit de la mer, une série de nouveaux éléments importants et intimement liés. De vastes zones auparavant situées dans la haute mer sont maintenant soumises au régime juridique particulier de la zone économique exclusive en vertu duquel les

Etats côtiers jouissent pleinement de leurs droits économiques tout en reconnaissant les libertés importantes de la haute mer. La disposition en vertu de laquelle les Etats côtiers peuvent étendre leur mer territoriale jusqu'à une largeur de 12 milles, le nouveau concept de "passage en transit", l'introduction du concept d'"eaux archipélagiques", la définition du "plateau continental", les dispositions de la Convention relative à la mise en valeur du fond des mers et des océans et de leurs sous-sols, au-delà des limites de la juridiction nationale, sont autant d'éléments nouveaux. Certains de ces aspects n'ont pas encore été acceptés par tous les Etats, mais l'application de la Convention sur le droit de la mer aura sans aucun doute des incidences considérables sur la conduite internationale des affaires maritimes.

312. A ces facteurs vient s'ajouter l'utilisation des mers par les marines du monde, qui revêt une importance particulière pour cette étude. La majorité des Etats ont des forces navales, même si la puissance de celles-ci varie grandement. Le Groupe reconnaît la légitimité de l'existence de ces forces dans l'exercice du droit de souveraineté; toutefois, il y a parfois des conflits d'intérêts entre les activités navales et les utilisations non militaires de la mer, de même qu'entre les menaces latentes à la sécurité et la liberté de navigation. Les activités navales devraient prendre en compte notamment les intérêts légitimes des Etats côtiers et être compatibles avec les dispositions de la Convention sur le droit de la mer.

313. La présence et l'activité navales ne sont pas des notions nouvelles, mais certains des progrès techniques fondamentaux qui ont été réalisés ces dernières années ont profondément changé la physionomie de la situation maritime internationale. La plus importante de ces modifications sur le plan technique a été le développement de l'énergie nucléaire, qui a multiplié les capacités des vaisseaux et des armes qu'ils portent grâce à ses utilisations possibles pour la propulsion des navires, notamment des sous-marins, et pour les ogives nucléaires. Plus précisément, ces armes sont les missiles nucléaires balistiques intercontinentaux mis en place à bord des sous-marins à propulsion nucléaire de cinq Etats. Comme on l'a indiqué auparavant dans le présent rapport, quelque 40 p. 100 de l'ensemble des missiles stratégiques américains et soviétiques sont à bord de navires. Si l'on y ajoute les ogives nucléaires stratégiques des marines des trois autres Etats dotés d'armes nucléaires, une proportion importante de la capacité nucléaire stratégique mondiale est en mer, essentiellement à bord des sous-marins nucléaires lance-missiles à propulsion nucléaire des Etats-Unis et de l'Union soviétique.

314. La menace que ces armes représentent pour la sécurité internationale et la mise au point continuelle de versions améliorées de missiles balistiques lancés de sous-marins dotés de moyens de guidage renforcés et d'une plus grande précision rendent encore plus urgente la nécessité de mener à bien des négociations bilatérales et multilatérales visant l'adoption de mesures efficaces dans le domaine du désarmement nucléaire.

315. Outre les forces nucléaires stratégiques, l'armement naval comprend de très nombreuses armes nucléaires tactiques. Ce fait, ajouté à la réduction continuelle de la période d'alerte au cours de laquelle la cible visée doit réagir, donne une dimension particulièrement dangereuse à la course aux armements en mer. Si les

missiles stratégiques sont transportés par des sous-marins spécialement conçus, ayant des objectifs déterminés, les armes nucléaires tactiques peuvent être embarquées sur de nombreux types de navires, sous-marins, avions ou hélicoptères des marines des cinq Etats dotés d'armes nucléaires. En outre, la situation deviendra prochainement plus complexe avec la mise en service opérationnelle de missiles de croisière lancés par mer, polyvalents, relativement économiques et de grande précision. Ces missiles, pouvant être armés d'ogives classiques ou nucléaires et dirigés contre des cibles navales ou terrestres, rendront beaucoup plus difficile la vérification, et partant la négociation de mesures efficaces de désarmement.

316. La prolifération des armes nucléaires en mer, particulièrement la dispersion géographique de ces armes, provoquera une inquiétude croissante, notamment parmi les Etats non dotés d'armes nucléaires qui étant parties au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, ou, qui ayant déclaré leur intention de ne pas acquérir ou de mettre au point eux-mêmes des armes nucléaires, jugent que de telles politiques n'ont pas permis d'endiguer le déploiement des armes nucléaires dans des zones toujours plus étendues.

317. La rapidité du progrès technique, notamment dans le domaine des missiles et de l'électronique, a grandement accru la capacité de combat des marines comme cela est décrit de façon relativement détaillée au chapitre III. A cet égard, les marines des Etats-Unis et de l'Union soviétique sont beaucoup plus puissantes que celles des autres Etats et elles sont les seules à pouvoir rester en mer pendant de longues périodes. Par ailleurs, les forces navales de ces deux pays et celles de leurs alliés, diffèrent à beaucoup d'égards, ce qui rend futile toute tentative de les comparer directement. Ces divergences portent notamment sur les concepts de puissance navale, les facteurs géographiques, les tâches en temps de paix et en temps de guerre, les types de bâtiments et d'aéronefs qui composent leurs flottes respectives et les politiques de sécurité nationale dans le cadre desquelles chaque marine assume ses responsabilités. On retrouve dans une certaine mesure ces différences dans certaines marines côtières qui, grâce aux progrès techniques, sont sur le point d'acquérir une capacité limitée mais réelle de mener des opérations navales près de leurs côtes.

318. En aidant, en application de son mandat, le Secrétaire général à effectuer une étude d'ensemble, le Groupe s'est efforcé de présenter une vue générale des capacités et des activités navales avec en arrière-plan la situation maritime dans son ensemble. Les marines ont leurs rôles à jouer dans l'exercice par les Etats de leur droit inhérent de légitime défense, individuelle ou collective. Toutefois, l'accroissement des capacités navales pour assurer de telles fonctions est devenu, dans la situation géopolitique qui prévaut depuis 1945, une course quantitative et qualitative aux armements dotée de sa propre dynamique. C'est cet aspect, tel qu'il a été décrit dans le présent rapport, qui constitue la course aux armements navals, qui est à son tour un élément de la course aux armements en général qui a été décrite par l'Assemblée générale dans le Document final de la dixième session extraordinaire de 1978, et consomme stérilement tant de ressources humaines, financières et matérielles.

319. La puissance navale, que d'aucuns considèrent comme une garantie essentielle de la protection d'intérêts vitaux dans les domaines de l'économie, de la politique, de la sécurité, est parfois jugée par d'autres comme une menace pour la sécurité internationale ou un moyen d'intervention éventuelle ou d'ingérence dans les affaires intérieures des Etats. Cette dernière façon de voir est notamment celle des Etats qui ne disposent pas de forces navales puissantes. C'est ainsi que, comme il a été décrit dans le chapitre VI, certaines pratiques navales sont jugées néfastes au maintien de la sécurité internationale et incompatibles avec les droits de ceux qu'intéressent les utilisations pacifiques de la mer et la mise en valeur et l'exploitation pacifiques de ses ressources.

320. Dans le cadre des activités navales, le régime de sécurité en mer se fonde sur trois piliers du droit international : les restrictions générales au recours à la force, le droit coutumier de la mer et les traités entre Etats sur la limitation des armements et le désarmement. L'entrée en vigueur de la Convention sur le droit de la mer viendra consolider cette structure. Mais pour l'affermir encore davantage, il faudrait renforcer les règles relatives au non-recours à la force, maintenir soigneusement les restrictions en vigueur concernant les armes et négocier de nouvelles mesures, enfin, encourager l'entrée en vigueur et la pleine application rapides de la Convention sur le droit de la mer.

321. Au moment où ce siècle arrive à son terme, la nécessité de disposer de politiques de gestion des océans mieux conçues, plus efficaces et internationalement acceptées deviendra de plus en plus manifeste. En aucun cas les responsabilités accrues que confèrera aux Etats l'entrée en vigueur de la Convention sur le droit de la mer ne devront être utilisées pour justifier l'accroissement et l'utilisation des forces navales. Cependant, dans une situation internationale plus sûre, la marine et l'aéronavale peuvent aider dans une grande mesure à utiliser pacifiquement la mer pour le bien de l'humanité, et, les Etats maritimes, forts de leur expérience, pourraient activement participer à la promotion de cette entreprise.

322. Deux objectifs fondamentaux doivent être poursuivis. Le premier est l'adoption par voie de négociation a) de mesures efficaces dans le domaine du désarmement nucléaire en mer, en vue d'arrêter et d'inverser la course aux armements nucléaires jusqu'à l'élimination totale de ces armes et de leurs systèmes de vecteurs, et b) de mesures visant à assurer la sécurité et la stabilité à des niveaux d'armements et de forces navales classiques beaucoup plus bas. Cet objectif fait lui-même partie de l'objectif final, à savoir un désarmement général et complet sous un contrôle international strict et efficace. Par conséquent, ces mesures de limitation et de réduction des armements navals, tant nucléaires que classiques, doivent être envisagées dans le cadre du processus visant à arrêter et à inverser la course aux armements en général, mais cela ne doit pas servir de prétexte pour ne pas chercher à résoudre les problèmes propres au désarmement naval, ni à s'accorder sur des mesures propres à accroître la confiance en mer ni à négocier des mesures mutuellement acceptables en vue de limiter les transferts de certains armements navals ou de techniques déterminés. C'est ainsi qu'il faudrait examiner la possibilité de donner un caractère multilatéral à l'Accord entre les Etats-Unis et l'URSS pour la prévention des incidents en haute mer et au-dessus de la haute mer, de poursuivre des négociations de bonne foi sur de nouvelles mesures

en matière de désarmement afin de prévenir une course aux armements sur le fond des mers et des océans, conformément à l'article V du Traité sur le fond des mers, d'appliquer pleinement le régime de zones exemptes d'armes nucléaires du Traité sur l'Antarctique en l'étendant aux mers situées dans sa zone d'application (au sud du 60ème degré de latitude sud) et de moderniser les lois de la guerre navale.

323. Le chapitre VII du présent rapport est l'expression d'un grand nombre de mesures qui ont été proposées récemment dans diverses publications, divers documents et diverses déclarations gouvernementales. Le Groupe recommande de les examiner avec soin aux fins, selon que de besoin, de discussions et de négociation. Toutefois, comme leur opportunité et leur caractère prioritaire variera probablement selon les jugements politiques, le Groupe n'exprime aucun avis et se borne à insister pour que la priorité soit accordée aux propositions touchant les mesures de limitation des armes nucléaires et de désarmement.

324. Le second objectif qui devrait être poursuivi consiste à rechercher comment l'organisation, les capacités et l'expérience des forces navales peuvent contribuer de façon positive à la mise en oeuvre de politiques mieux conçues et plus efficaces de gestion des océans aux fins de leur utilisation pacifique dans les années à venir, afin que les générations futures puissent tirer parti au mieux des ressources marines pour le bien de l'humanité tout entière. Si l'on considère que la sécurité n'est pas un concept étroit qui se limite uniquement à la situation militaire mais a une signification plus large qui englobe le développement économique et social, il y aurait beaucoup à retirer de la mise en oeuvre de politiques de gestion des océans mieux conçues, qui à leur tour pourraient contribuer à promouvoir le progrès social et à relever le niveau de vie dans un monde plus libre.

325. Il a été dit qu'il ne saurait y avoir de paix sans développement ni de développement sans paix. La sécurité dans l'environnement marin n'est donc pas seulement de caractère militaire, mais inclut également d'autres aspects tels que la sécurité alimentaire, la sécurité des ressources, la sécurité de l'emploi et la sécurité de la gestion des océans. Cela a d'importantes incidences juridiques, politiques, militaires, administratives et pratiques. Comme on l'a indiqué auparavant, plusieurs domaines techniques importants font déjà l'objet de débats et d'activités de coopération sur le plan international, comme en témoignent les travaux de l'Organisation maritime internationale et l'élaboration par la FAC de la stratégie d'aménagement et de développement des pêches. On mentionnera également quelques initiatives régionales remarquables, telles que la récente Conférence sur la coopération économique, scientifique et technique dans l'océan Indien, qui s'est tenue à Colombo (Sri Lanka) du 15 au 20 juillet 1985 et la Conférence de l'OUA pour la sécurité et la coopération en Afrique, conformément au Plan d'action de Lagos, qui s'est tenue à Addis-Abeba (Ethiopie) du 18 au 20 juillet 1985. Certains membres du Groupe ont toutefois estimé qu'il pourrait être très profitable de tenir en temps opportun une conférence mondiale sur le thème de la sécurité dans le milieu maritime, ce qui permettrait de regrouper les multiples aspects de questions complexes et de déterminer les mesures que la communauté internationale pourrait prendre.

326. Gardant ces deux objectifs à l'esprit, le Groupe a abordé dans la présente étude une vaste gamme de thèmes délicats, compliqués et souvent liés les uns aux autres. De nombreuses questions méritent qu'on leur accorde une plus grande attention dans les instances compétentes, tant dans le cadre du système des Nations Unies qu'en dehors de celui-ci, à l'échelon mondial et, le cas échéant, à l'échelon régional et sous-régional. Le Groupe espère que les réflexions formulées dans le présent rapport seront utiles à de telles discussions.

Notes

Généralités :

a) A quelques exceptions près, on a utilisé le système métrique pour exprimer les distances ou autres mesures. Le terme "mille" est utilisé uniquement pour désigner un mille marin.

b) Le fait de citer des données dans l'étude ne signifie pas nécessairement qu'elles emportent l'approbation de tous les membres du Groupe.

\* \* \*

1/ Le droit de la mer : Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, texte suivi de l'Acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et accompagné d'un index (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.83.V.5).

2/ Le Document final figure dans la résolution S-10/2. Pour le texte intégral de cette résolution, voir Nations Unies - Annuaire du désarmement, vol. 3, 1978, appendice 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.79.IX.3). Le texte a également été publié sous forme de brochure (DPI/679).

3/ On pourra trouver des détails concernant les mesures prises en matière de limitation des armements navals dans un certain nombre de publications. L'ouvrage intitulé Agreements for Arms Control: A Critical Survey, de Jozef Goldblat, du SIPRI (Londres, Taylor and Francis Ltd., 1982) constitue une source utile concernant les textes relatifs à la limitation des armements et les parties aux accords dans ce domaine. Voir également A Documentary History of Arms Control and Disarmament, de T. N. Dupuy et S. M. Hammerman (New York, Bowker, 1983).

4/ Par exemple, l'article 11 de la Convention de Montreux dispose que les puissances riveraines de la mer Noire sont autorisées à faire passer par les Détroits leurs bâtiments de ligne d'un tonnage supérieur à 15 000 tonnes. Par bâtiments de ligne, tels qu'ils sont définis à l'annexe II à la Convention, on entend des bâtiments de guerre de surface, autres que les porte-aéronefs, a) dont le déplacement est supérieur à 10 000 tonnes (10 160 tonnes métriques) ou qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces), ou b) dont le déplacement n'est pas supérieur à 8 000 tonnes (8 128 tonnes métriques) et qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

5/ The Economist, 23 juin 1984.

6/ Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Review of the State of World Fishery Resources (Rome, mars 1985), tableau 1.

7/ The Times Atlas of the Oceans (New York, Van Nostrand Reinhold, 1983), p. 102 à 104.

8/ "Report by Shell Briefing Service of the Royal Dutch Group", dans International Petroleum Encyclopedia, 1984.

/...

9/ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, "Etude sur les transports maritimes, 1983" (TD/B/C.4/266), p. 2.

10/ Ibid., p. 7.

11/ A. T. Mahan, The Influence of Seapower upon History 1660-1783 (Londres, Methuen, 1965 (première édition 1890), chap. 1.

12/ Le calcul des dépenses militaires mondiales est nécessairement imprécis en raison de variables telles que les différences de taux de change, le secret de l'information, la difficulté de tenir compte des différences entre les systèmes de production militaire et leur mode de comptabilisation, ainsi que des variations des prix dans les secteurs civils et militaires de l'économie. On peut utilement se référer au SIPRI Yearbook, 1985, p. 223, qui, pour 1984, indiquait un chiffre de 800 à 820 milliards de dollars aux prix en dollars de 1984.

13/ S. G. Gorshkov, (Morskaya mosch gosudarstava), (Moscou, Voennoe Izdatel'stvo Ministerstva Oborony SSR, 1976). Publié en anglais sous le titre The Sea Power of the State (Oxford, Pergamon Press, 1979).

14/ Etude du désarmement en ce qui concerne les armes classiques (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.85.IX.1), par. 71 à 77.

15/ A l'exception de la note 16/, les renseignements fournis aux paragraphes 102 à 104 sont tirés des sources suivantes :

Organization of the Joint Chiefs of Staff, United States Military Posture for FY 1986, (Washington, D.C.).

The Military Balance 1984-1985. (Londres, Institut international d'études stratégiques).

Jane's Fighting Ships 1984-85, (Londres, Jane's Publishing Company).

Soviet Military Power, (Washington, D.C., United States Department of Defense, 1985). Source des chiffres pour les missiles balistiques intercontinentaux et missiles balistiques lancés par sous-marins des Etats-Unis et de l'Union soviétique donnés au paragraphe 104). Les chiffres soviétiques relatifs aux missiles balistiques lancés par sous-marins sont légèrement supérieurs.

16/ W. M. Arkin et autres, "Nuclearization of the Oceans", document d'information pour le Colloque sur la dénucléarisation des océans, tenu à Norrtälje (Suède), du 11 au 14 mai 1984.

17/ Ibid.

18/ On trouvera des données sur les forces navales classiques dans de très nombreuses publications, dont certaines sont officielles, mais il n'existe pas de sources uniques faisant autorité. Le but de la présente étude étant d'éclairer le lecteur et de donner une vue générale de la situation, il n'a été utilisé, sauf indication contraire, qu'une seule source - Jane's Fighting Ships 1984-85 - pour les données fournies au paragraphe 109 à 132.

19/ Armin Wetterhahn, "Soviet CTOL carrier under construction", International Defense Review, No 10 (1984), et US News and World Report, 20 août 1984. Il convient de signaler que l'Union soviétique n'utilise pas le terme "porte-aéronefs".

20/ Gerald Green, "C<sup>3</sup>I: the invisible hardware", Seapower, avril 1983.

21/ Organization of the Joint Chiefs of Staffs, United States Military Posture for FY 1985, p. 58 et 59.

22/ Le USS Nautilus est passé de l'océan Pacifique à l'océan Atlantique entre juillet et août 1958, en traversant la calotte glaciaire de l'océan Arctique en submersion le 3 août.

23/ US News and World Report, 5 mars 1984.

24/ Christopher Mayer, "Piracy today", Lloyd's Nautical Year Book 1985 (Lloyd's of London Press, 1984).

25/ Pour les textes relatifs aux traités multilatéraux mentionnés aux paragraphes 227 à 240, voir Etat des accords multilatéraux en matière de désarmement et de contrôle des armements, deuxième édition (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.83.IX.5).

26/ Voir Cmnd. 6193 (Londres, H.M. Stationery Office, 1975).

27/ Pour les textes relatifs aux accords bilatéraux mentionnés aux paragraphes 242 à 245, voir Coldblat, op. cit.

28/ La résolution 1652 (XVI) du 24 novembre 1961 a été la première résolution relative à l'Afrique considérée comme zone dénucléarisée adoptée par l'Assemblée générale. Par la suite, d'autres résolutions ont été adoptées sur la question : résolution 2033 (XX) du 3 décembre 1965, 32/81 du 12 décembre 1977, 33/63 du 14 décembre 1978, 34/76 A du 11 décembre 1979, 35/146 B du 12 décembre 1980, 36/86 B du 9 décembre 1981, 37/74 A du 9 décembre 1982, 38/181 A du 20 décembre 1983 et 39/61 du 12 décembre 1984.

29/ Outre la résolution 2832 (XXVI) du 16 décembre 1971 et la résolution 2992 (XXVII) du 15 décembre 1972, d'autres résolutions ont été adoptées : 3080 (XXVIII) du 6 décembre 1973, 3259 A (XXIX) du 9 décembre 1974, 3458 (XXX) du 11 décembre 1975, 31/88 du 14 décembre 1976, 32/86 du 12 décembre 1977, S-10/2 du 30 juin 1978, 33/68 du 14 décembre 1978, 34/80 A et B du 11 décembre 1979, 35/150 du 12 décembre 1980, 36/90 du 9 décembre 1981, 37/96 du 13 décembre 1982, 38/185 du 20 décembre 1983 et 39/149 du 17 décembre 1984.

30/ Voir, par exemple, résolutions 36/102 du 9 décembre 1981, 37/118 du 16 décembre 1982, 38/189 du 20 décembre 1983 et 39/153 du 17 décembre 1984.

31/ W. M. Arkin et autres, op. cit.

32/ Geoffrey Till et autres, Maritime Strategy in the Nuclear Age, deuxième édition (New York, St. Martin's Press, 1984), p. 203.

33/ Voir note 14.

34/ Etude détaillée sur les mesures propres à accroître la confiance  
(publication des Nations Unies, numéro de vente : F.82.IX.3), par. 160.

35/ Goldblat, op. cit., p. 122 à 131.

36/ Nations Unies, Recueil des traités, vol. 75, No 971.

37/ Goldblat, op. cit., p. 239 à 252.

## ANNEXE I

Exemples de mesures portant sur la limitation des armements navals et des questions connexes antérieures à 1945Traités de démilitarisation :

- 1817 Accord Rush-Bagot entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne (Canada). Limitation des armements dans la région des Grands Lacs.
- 1856 Traité de paix de Paris. Démilitarisation des rives de la mer Noire et non-fortification des îles Aaland.
- 1863 Traité de Londres. "Neutralisation" des îles Ioniennes (Corfou, Paxos, Leucade, Ithaque, Céphalonie et Zante).
- 1878 Traité de Berlin. Non-fortification et "dénavalisation" du Bas-Danube (vaisseaux de guerre interdits en aval des Portes de fer; eaux territoriales du Montenegro interdites aux "navires de guerre de toutes les nations").
- 1881 Traité de Buenos Aires entre l'Argentine et le Chili. Démilitarisation du détroit de Magellan.
- 1905 Traité de Portsmouth. Non-fortification de l'île de Sakhaline et des îles adjacentes.
- 1920 Traité de Paris relatif à l'archipel du Spitzberg (Svalbard). La Norvège s'engage à n'établir aucune base navale ou autres fortifications sur les îles de l'archipel.
- 1920 Traité de paix de Dorpat. Démilitarisation des eaux territoriales finlandaises dans le golfe de Finlande, le lac Ladoga et l'océan Arctique.
- 1921 Convention relative aux îles Aaland. Confirmation et extension des mesures de démilitarisation prévues dans le Traité de Paris de 1856.
- 1923 Traité de paix de Lausanne. A eu pour résultats deux projets de démilitarisation navale :
- a) Démilitarisation des zones situées le long des détroits des Dardanelles et du Bosphore. Démilitarisation des îles de la mer de Marmara;
- b) Démilitarisation de deux groupes d'îles situés en mer Egée, l'un à l'ouest des Dardanelles (Samothrace, Imbros, Lemnos, Tenedos et les îles aux Lapins) et l'autre aux abords du golfe de Smyrne (Mytilène, Chio, Samos et Nikaria).

- 1936 Convention de Montreux sur les détroits turcs. Abrogation du régime de démilitarisation des rives des détroits adopté à Lausanne. Nouvelles dispositions sur le passage des navires de guerre en temps de paix et en temps de guerre.

Autres mesures de limitation des armements

- 1856 Déclaration de Paris relative au droit maritime. Accord prévoyant la non-saisie de la marchandise ennemie transportée sous pavillon neutre et de la marchandise neutre transportée sous pavillon ennemi, à l'exception de la contrebande de guerre. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs.
- 1902 Pactos de Mayo. Accord entre l'Argentine et le Chili sur la limitation des armements navals.
- 1907 Conventions de La Haye relatives :
- No VI Au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités;
  - No VII A la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre;
  - No VIII A la pose de mines sous-marines automatiques de contact;
  - No IX Au bombardement par des forces navales en temps de guerre;
  - No X A l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864 relative aux blessés, aux malades et aux naufragés en temps de guerre;
  - No XI A certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime;
  - No XII A l'établissement d'une Cour internationale des prises (n'est jamais entrée en vigueur);
  - No XIII Aux droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.
- 1909 Déclaration de Londres relative au droit de la guerre maritime. Règles concernant le blocus, la contrebande et les prises (n'est jamais entrée en vigueur).
- 1922 Conventions de Washington sur :
- a) La limitation du tonnage et du nombre des navires de guerre;
  - b) L'utilisation des sous-marins et des gaz toxiques en temps de guerre (n'est jamais entrée en vigueur).

1930      Traité de Londres :

a) Relatif à de nouvelles restrictions (quantitatives et qualitatives) applicables aux navires de guerre;

b) Réaffirmant les restrictions de 1922 concernant l'utilisation des sous-marins.

1936      Protocole de Londres sur l'utilisation des sous-marins en temps de guerre (n'a jamais été intégralement appliqué).

Mesures propres à accroître la confiance

1902      Pactos de Mayo. Echange de notifications entre l'Argentine et le Chili en ce qui concerne la construction de nouveaux navires;

1922      Traité naval de Washington. Notification en ce qui concerne la construction de navires destinés à en remplacer d'autres;

1930      Protocole naval gréco-turc. Echange d'informations sur les changements envisagés dans les forces navales;

1930      Protocole naval soviéto-turc. Echange d'informations sur les changements envisagés dans les forces navales;

1936      Convention de Montreux. Notification à la Turquie du passage de navires de guerre à travers les détroits turcs.

:

## ANNEXE II

Types d'armes nucléaires tactiques navales

| <u>Type</u>                          | <u>Fonction</u>                                                                                                                                                                                    | <u>Déploiement</u>                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Roquette anti-sous-marins            | Roquette à courte portée (moins de 15 km), non guidée, lancée à partir d'un navire, armée d'une charge nucléaire. Au contact de la mer, elle descend à une profondeur déterminée avant d'exploser. | Peut être transportée par des croiseurs, des destroyers et des frégates.                                                                                                                                                          |
| Roquette sous-marine                 | Version de la roquette ci-dessus lancée à partir d'un sous-marin, dotée d'un système de guidage par inertie et ayant une portée d'une cinquantaine de kilomètres.                                  | Peut être transportée par des sous-marins d'attaque.                                                                                                                                                                              |
| Missiles sol-sol et sol-air          | Lancés à partir de navires; autoguidage sur faisceau; portée de 30 km.                                                                                                                             | Peuvent être transportés par des porte-avions, des croiseurs et des destroyers; cibles principales : les aéronefs, les objectifs côtiers terrestres; capacité anti-navires limitée.                                               |
| Missiles sol-sol et sol-air          | Lancés à partir de navires; armement bivalent (ogive nucléaire ou de type classique); missiles tactiques à moyenne portée (100 km); guidage télécommandé semi-actif par radar.                     | Peuvent être transportés par des croiseurs et des destroyers; dotés des systèmes de contrôle de tir nécessaires; cibles principales : aéronefs, missiles de croisière anti-navires armés d'ogives nucléaires, navires de surface. |
| Missiles de croisière lancés par mer | Lancés à partir d'un navire ou d'un sous-marin; armement bivalent; longue portée; vitesse subsonique; extrêmement précis (dans un rayon de 100 m à des distances pouvant aller jusqu'à 2 500 km).  | Peuvent être transportés par des cuirassés, certains croiseurs, des destroyers et des sous-marins; cibles : essentiellement des objectifs terrestres mais peuvent également être utilisés contre les navires.                     |

| <u>Type</u>                                                              | <u>Fonction</u>                                              | <u>Déploiement</u>                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Charges nucléaires de profondeur et bombes nucléaires à usages multiples | Chute libre, explosion aérienne en surface ou en profondeur. | Peuvent être transportées par un vaste éventail d'aéronefs, y compris les avions de patrouille maritimes et les hélicoptères; cibles principales : les sous-marins ou les objectifs terrestres. |

ANNEXE III

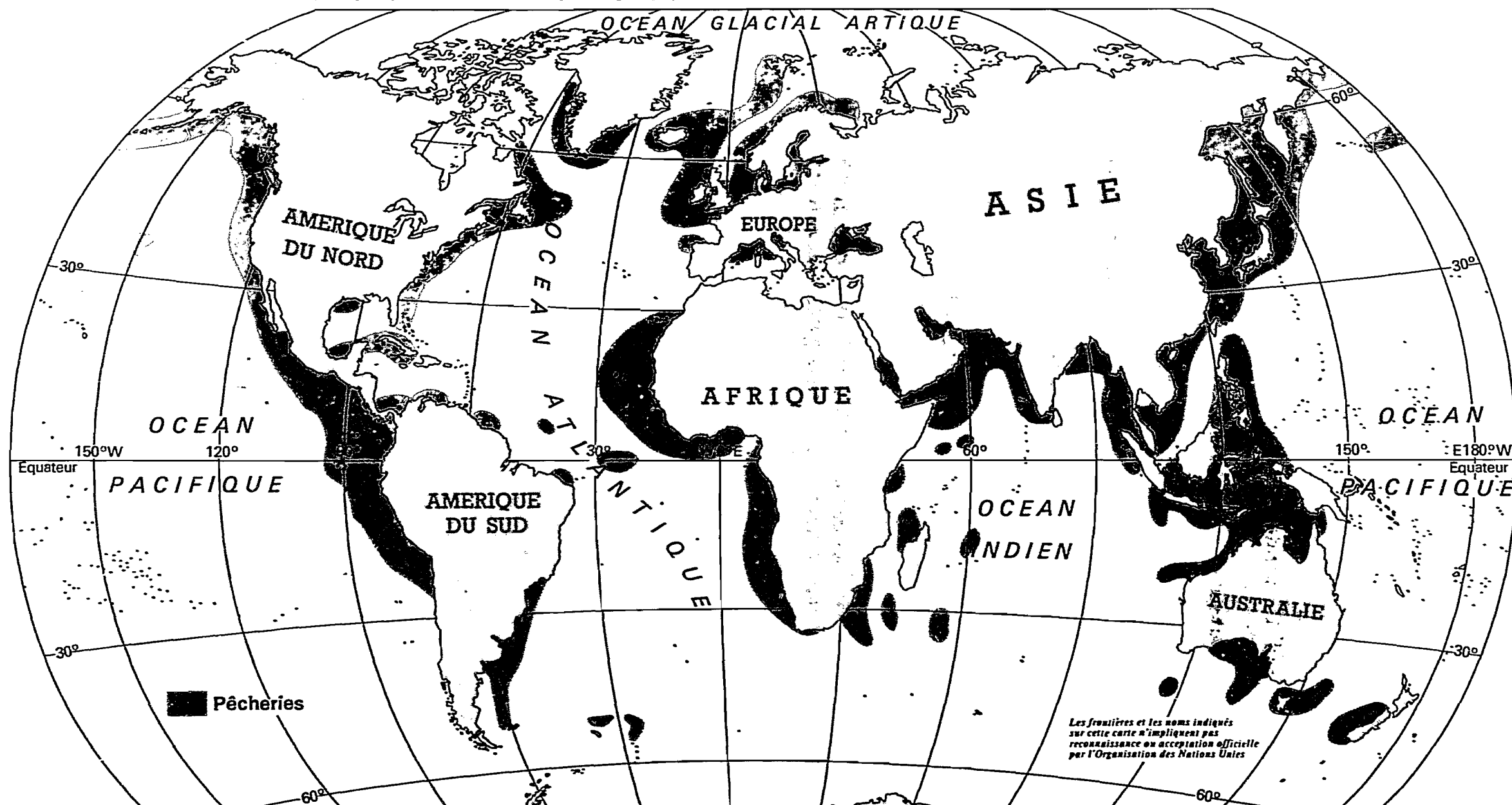
Cartes

- 1) Pêcheries dans le monde
- 2) Principales routes commerciales
- 3) Distance des continents au pôle Nord
- 4) Quelques-uns des principaux détroits, chenaux et canaux navigables
- 5) Délimitation de la zone de 200 milles
- 6) Distance des continents à l'Antarctique
- 7) Zone d'application du traité de Tlatelolco

Note : Le groupe aurait souhaité joindre à ces documents des cartes militaires mais n'en a trouvé aucune qui convienne à une publication de l'Organisation des Nations Unies.

# Pêcheries dans le monde

## CARTE 1

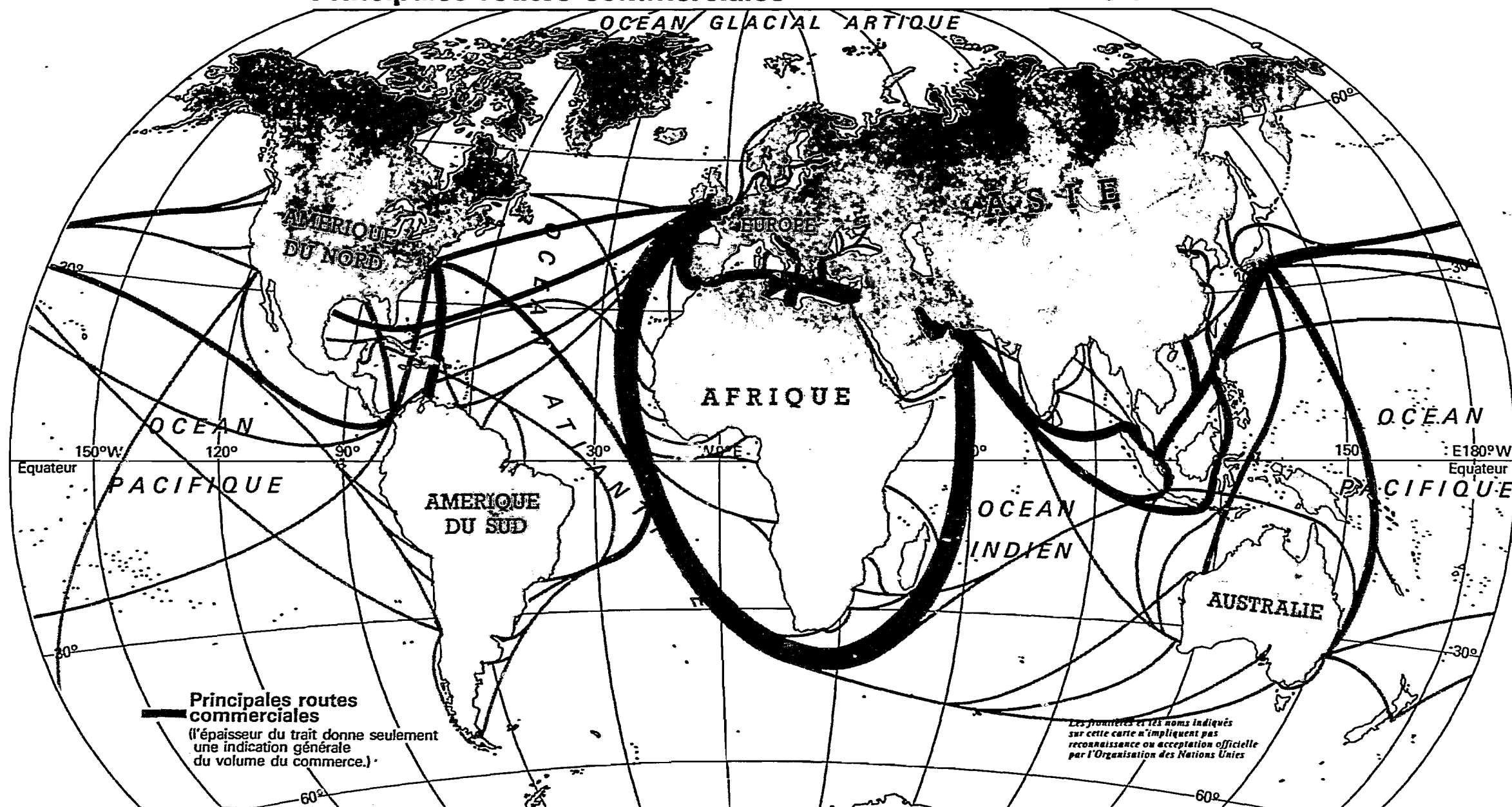


MAP NO. 3339.1 (F) UNITED NATIONS  
SEPTEMBER 1985

Les frontières et les noms indiqués  
sur cette carte n'impliquent pas  
reconnaissance ou acceptation officielle  
par l'Organisation des Nations Unies

# Principales routes commerciales

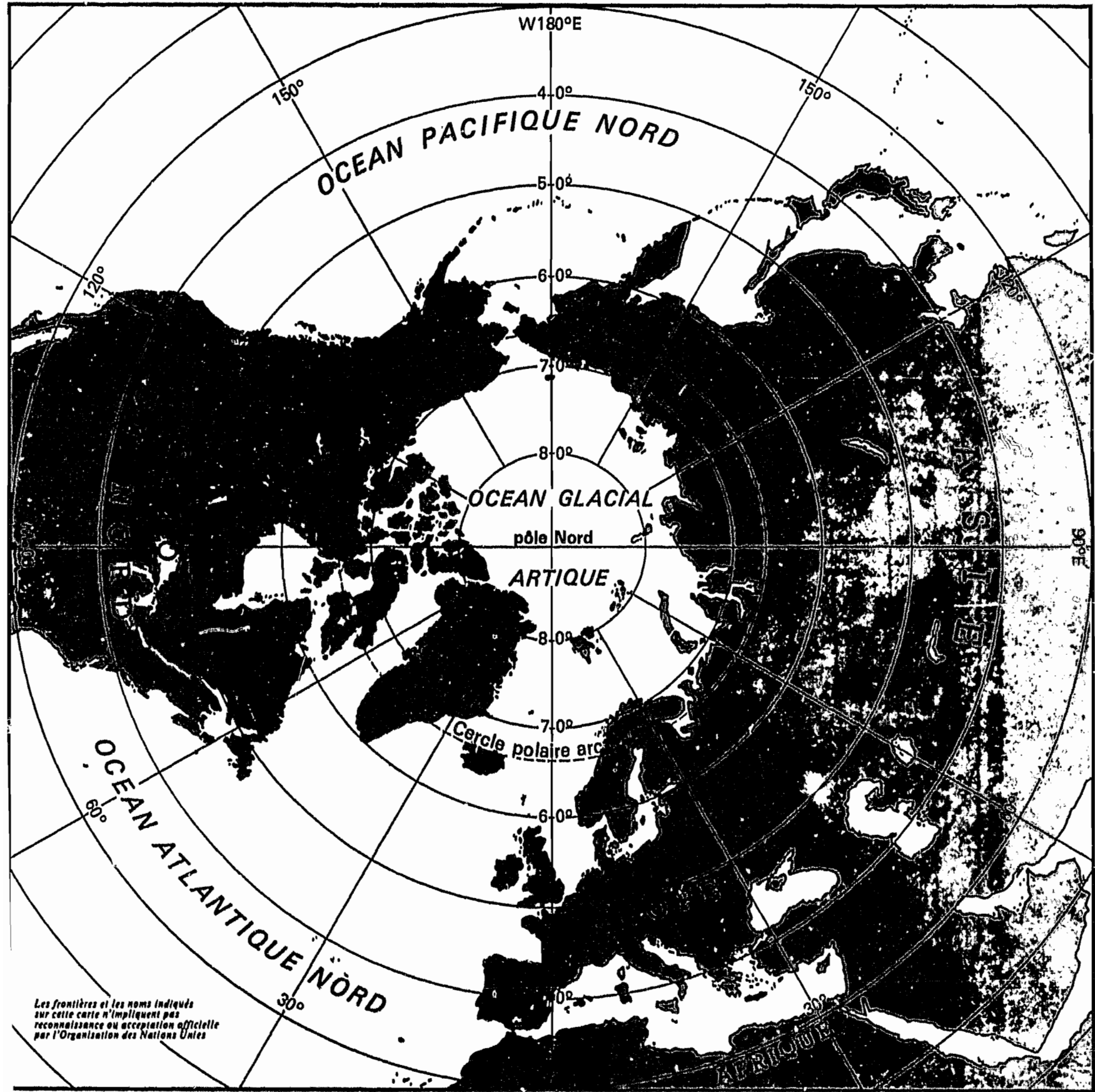
CARTE 2



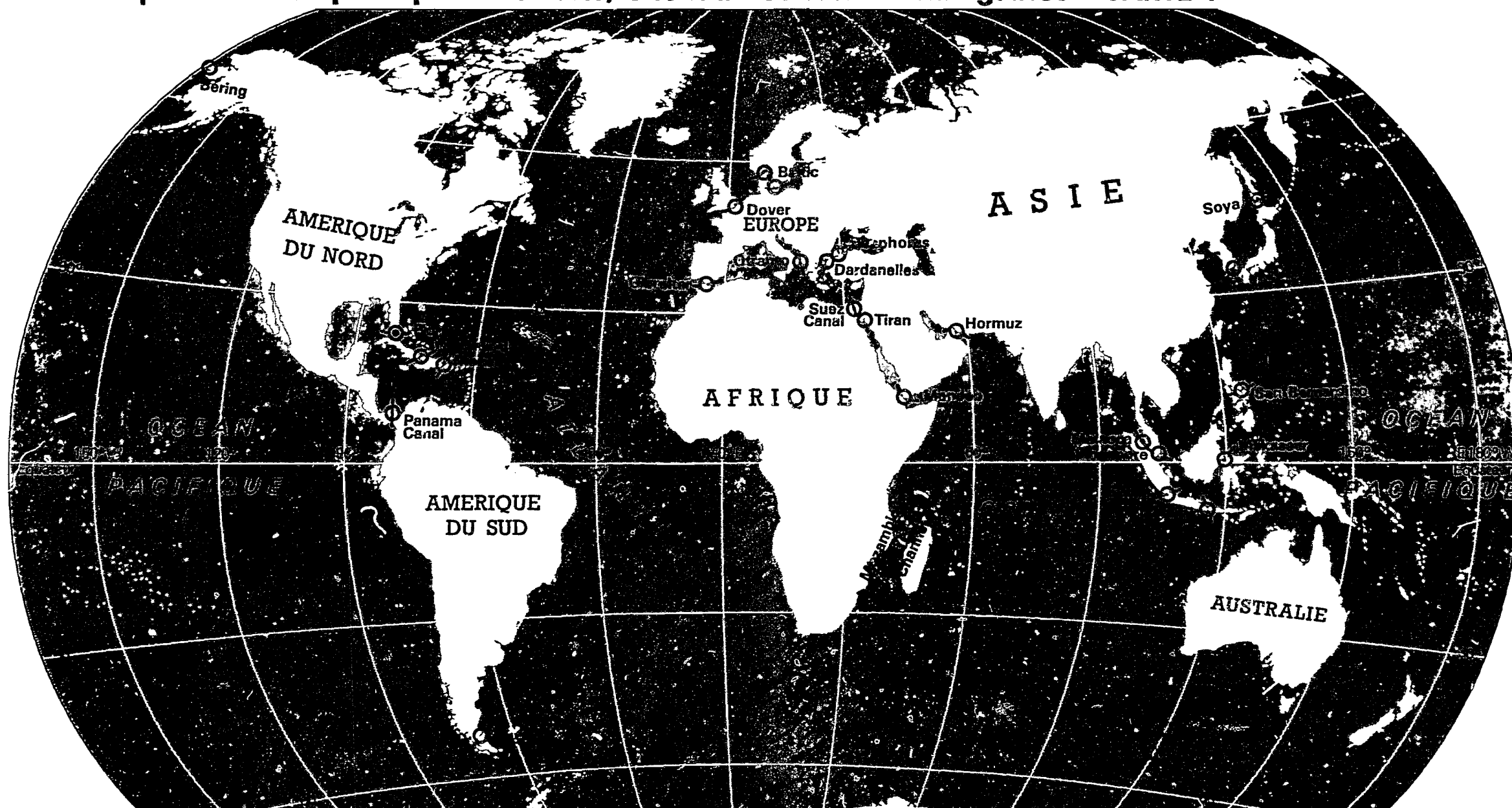
MAP NO. 3339.2 (F) UNITED NATIONS  
SEPTEMBER 1985

Distance des continents au pôle Nord

CARTE 3



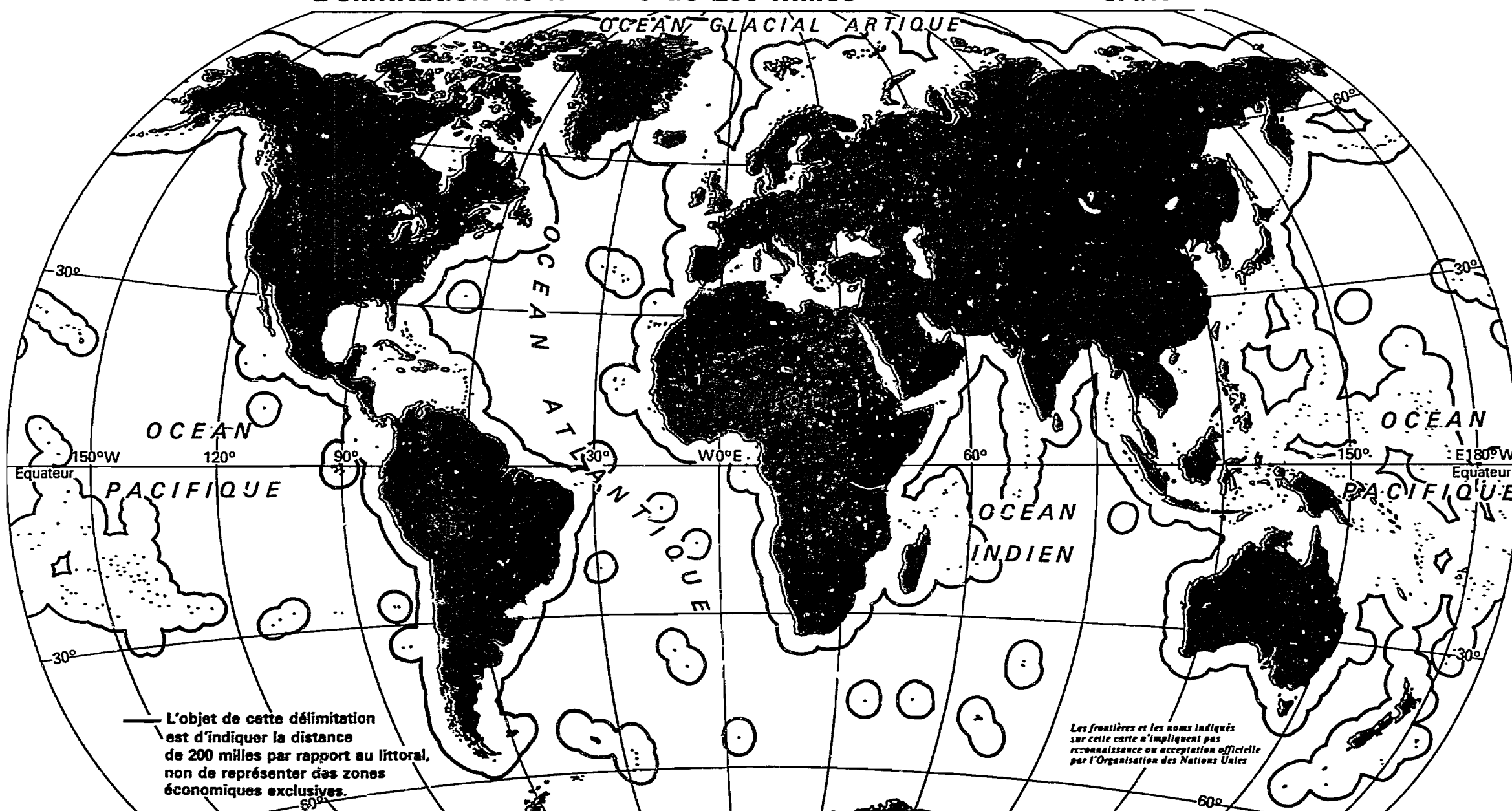
# Quelques-uns des principaux détroits, chenaux et canaux navigables CARTE 4



MAP NO. 3339.4 (F) UNITED NATIONS  
SEPTEMBER 1985

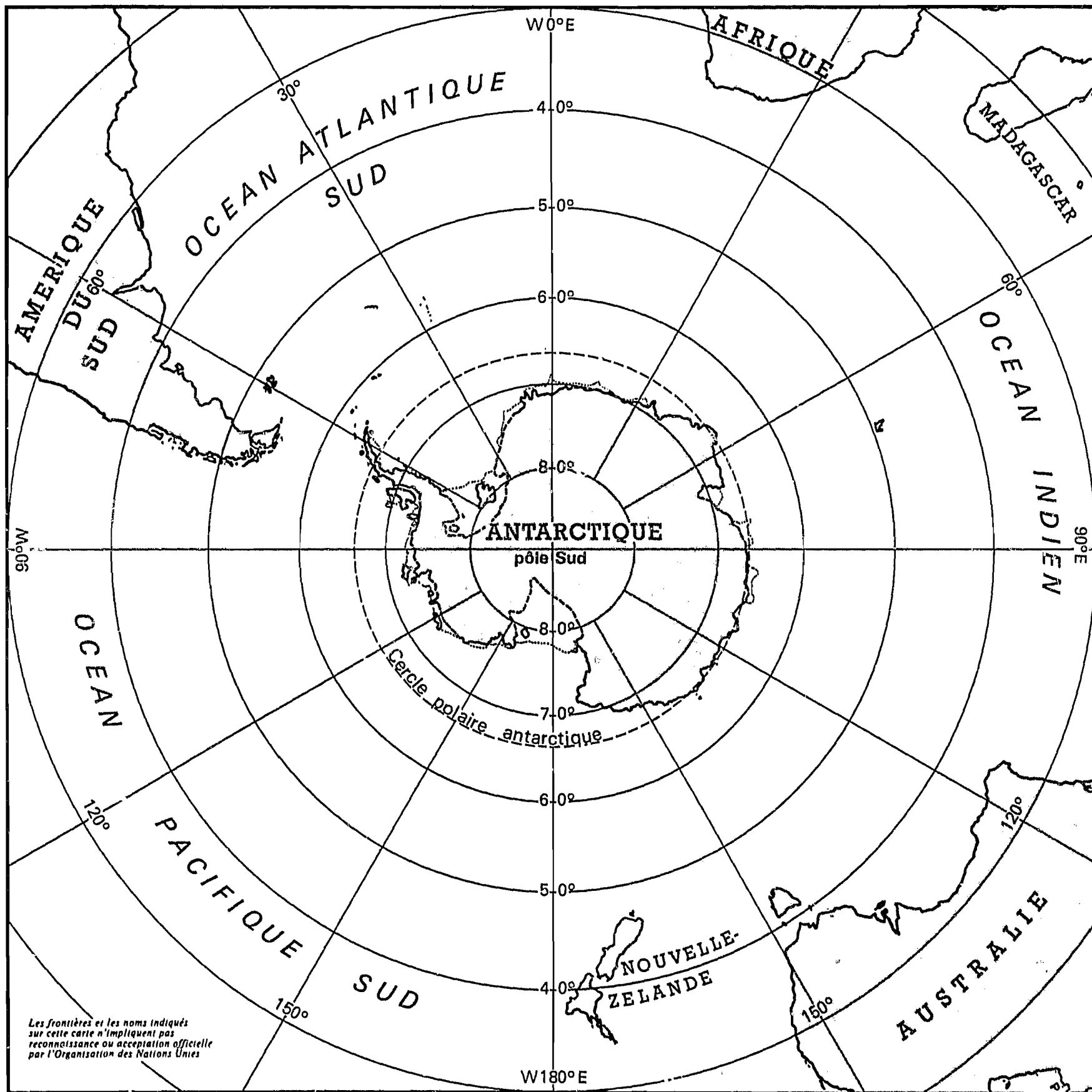
# Délimitation de la zone de 200 milles

CARTE 5

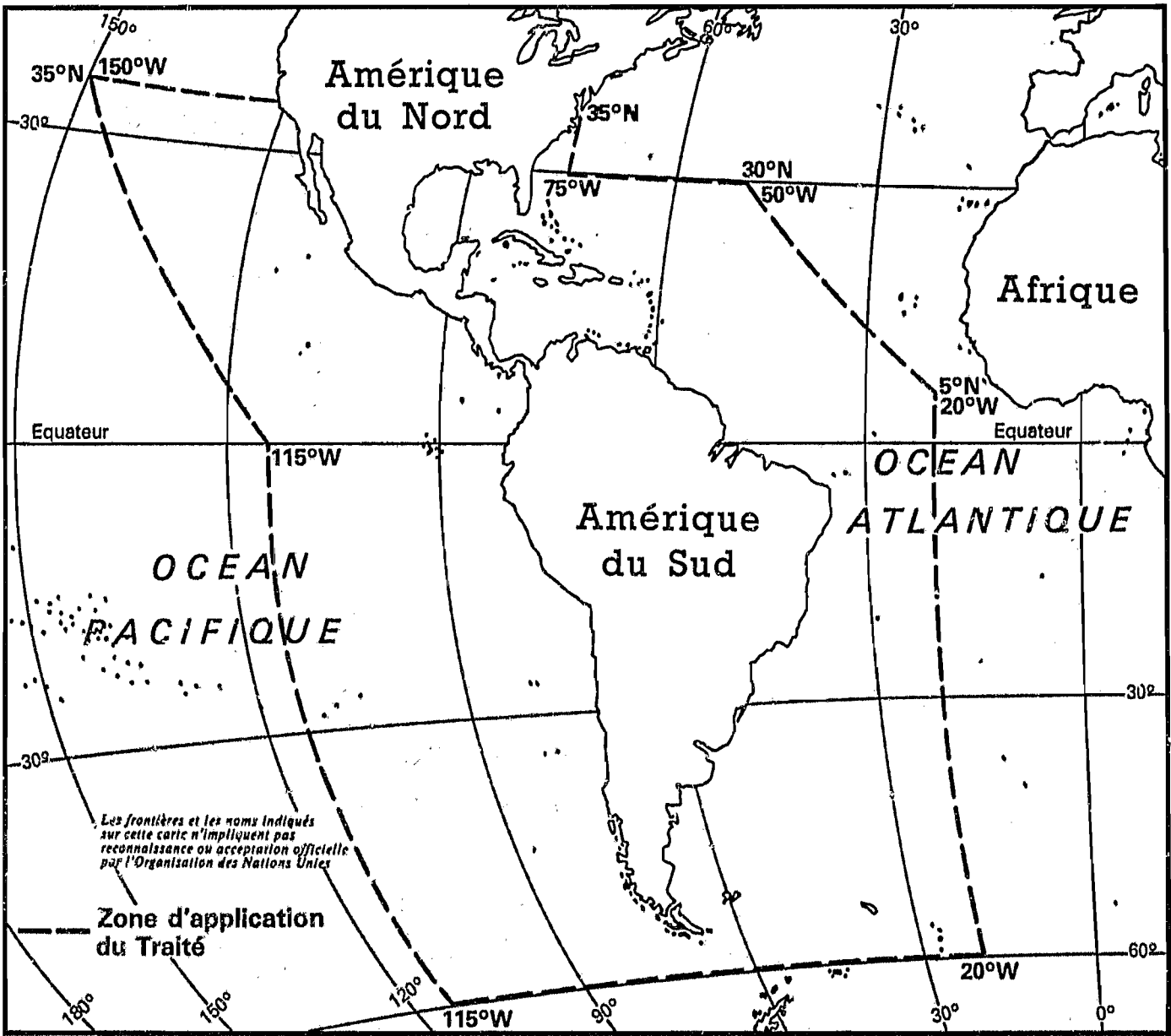


# Distance des continents à l'Antarctique

CARTE 6



Zone d'application du Traité de Tlatelolco CARTE 7



MAP NO. 3339.7 (F) UNITED NATIONS  
SEPTEMBER 1985

- Notes: 1. La délimitation des zones maritimes ci-dessus n'est pas encore applicable, mais la carte indique la zone à laquelle se rapportera le Traité à compter du moment où il pourra entrer pleinement en vigueur.
2. La partie continentale du territoire des Etats-Unis d'Amérique et leurs eaux territoriales sont expressément exclues de la zone d'application du Traité.