

## Les opérations de liberté de navigation

### 1. Introduction

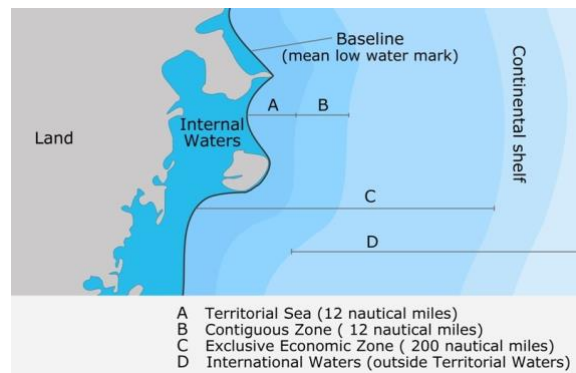
Ce topo, plus technique et juridique, ne relève pas à proprement parler de l'Indopacifique. Son rôle est d'expliquer une question qui se pose de manière particulièrement aiguë dans deux régions à proximité de la Chine : le détroit de Taïwan et surtout la mer de Chine méridionale (*v. topos séparés*).

### 2. La liberté de navigation en mer

Les opérations dites de « liberté de navigation » (en anglais FONOPs pour *Freedom of Navigation Operations*) soulèvent des questions juridiques complexes. Il existe un droit international de la mer, défini pour l'essentiel par la **Convention de Montego Bay** entrée en vigueur en 1994 ; mais le droit international ne lie que ceux qui le veulent bien, et il peut également être interprété de manière différente par les parties. Un paradoxe est que la Chine a ratifié la Convention mais l'interprète d'une manière de toute évidence incompatible avec sa lettre et son esprit, tandis que les Etats-Unis n'en sont pas signataire mais considèrent que ses règles s'appliquent à tous au titre du droit international coutumier, et en exigent une application stricte.

Globalement, on distingue :

- les **eaux intérieures** (p. ex., en France, le lac du Bourget, la baie de Quiberon) : elles sont assimilées aux terres, et l'Etat compétent possède un droit absolu à accepter ou refuser l'entrée de navires battant pavillon étranger ;
- les **eaux territoriales** (12 milles nautiques\* à partir de la côte, moins pour certains Etats ou s'il y en a un autre en face), où s'applique un **droit de passage inoffensif** dont bénéficient tous les navires portant le drapeau d'un Etat souverain ;
- la **zone économique exclusive** (200 milles nautiques à partir de la côte, sauf s'il faut partager), où un Etat a des droits d'exploitation exclusifs mais la **liberté de circulation**† (que l'on distingue en ce sens du droit de passage)\*\* ;
- la **haute-mer** au-delà, libre de droits nationaux.



Source : Arctic Portal

\* 1 mille nautique = 1852 mètres.

† Le principe de liberté de navigation s'applique également aux **détroits**, comme Gibraltar ou Malacca, même si cela implique de transiter par les eaux territoriales d'un Etat souverain.

\*\* Un Etat comme **la Chine a une conception plus extensive de la ZEE**, et considère par exemple que les marines de guerre étrangères ont le droit d'y passer librement mais pas d'y opérer des manœuvres.



Source : La Croix

Une première difficulté consiste à distinguer eaux intérieures et eaux non-intérieures. Il ne fait pas de doute p. ex. que le Lac Michigan soit intégralement territoire américain, même s'il fait beaucoup plus que deux fois 12 milles de large ; de même, il est certain que l'intégralité de l'estuaire de l'Amazonie appartienne au Brésil, même s'il fait 150 km de large à son extrémité. Mais parfois, la géographie est ambiguë : qu'on pense par exemple à l'extrême-nord du Canada\*.

La France aurait du mal à dire que les eaux entre la région PACA et la Corse sont « intérieures » et interdites d'accès. Mais c'est exactement ce que prétend la Chine à propos du **détroit de Taïwan** (l'île de Taïwan étant selon elle territoire chinois) : pour elle, les navires étrangers – civils comme militaires – ne peuvent donc y accéder qu'avec son autorisation. Même si elle tente rarement de faire appliquer cette prétention (autrement elle devrait intercepter tous les navires accostant sur la côte ouest de Formose...), c'est sur elle qu'elle s'est fondée pour **interpeller la frégate française Vendémiaire** en avril 2019<sup>†</sup>.

En mer de Chine méridionale, les choses sont différentes : la Chine revendique des « droits historiques » sur la partie délimitée par la fameuse « ligne en neuf traits » (*voir topo séparé*). Mais elle ne considère pas, en tout cas selon l'interprétation dominante, qu'il s'agisse d'eaux intérieures à la Chine. Elle considère en revanche que chacun des îles ou récifs, naturels ou artificiels, qu'elle possède lui donne droit à des eaux territoriales, voire une ZEE, selon les règles et dans les limites habituelles (12 et 200 milles nautiques).

Elle considère par ailleurs – interprétation jugée abusive par les Occidentaux – que le droit de passage dans la zone des 12 milles ne s'applique pas aux navires militaires (ou, pour dire les choses différemment, que leur passage n'est pas « inoffensif ») : ils doivent donc, selon Pékin, demander l'autorisation.



Revendications territoriales en mer de Chine méridionale (source : Wikipédia, carte à prendre avec précaution)

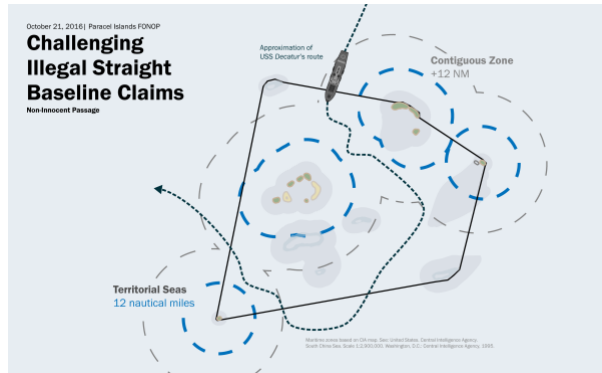
\* Des règles spéciales s'appliquent aux archipels, c'est-à-dire aux pays composés d'un grand nombre d'îles (comme les Philippines ou l'Indonésie).

† La presse a parlé de l'« interpellation » de la frégate. C'est inexact : à aucun moment la marine chinoise n'a tenté de l'arrêter ou de lui faire rebrousser chemin. Elle lui a, sans opérer de contact physique, intimé l'ordre de quitter la zone (la frégate étant de passage, on voit de toute façon mal ce qu'elle aurait pu faire d'autre...) et l'a fait suivre par un des propres navires, ce qui est bien évidemment son droit le plus strict. Le commandant du *Vendémiaire* a naturellement refusé de se soumettre à l'injonction chinoise (même si, on l'a dit, il a fait ce qu'on lui intimait de faire – quitter la zone – puisque c'était son propre objectif). <https://www.asie21.com/2019/04/29/incident-franco-chinois-dans-le-detroit-de-taiwan-recadrage/> (bonne mise au point factuelle, mais l'auteur confond eaux intérieures et ZEE).

### 3. Les opérations de liberté de navigation

Cela fait 40 ans que les Etats-Unis ont un « programme » tout à fait officiel d'opérations de liberté de navigation (qui ne concerne d'ailleurs pas simplement la mer de Chine méridionale). Celles-ci se sont accélérées sous l'administration de M. Obama, et les Etats-Unis ont été rejoints depuis 2015 par d'autres pays : notamment la France, le Royaume-Uni et l'Australie.

Le principe d'une opération FONOP est de viser à faire respecter le droit international, et de s'opposer à des revendications considérées comme « excessives », en usant de la liberté de navigation comme un *but en soi* : ces navires de guerre n'ont d'autre but que d'être là pour signifier qu'ils ont (en tout cas selon eux) **le droit d'être là**.



(Source : Belfer Center)

mériteraient le qualificatif de « liberté de circulation » (Pékin ne proteste d'ailleurs pas).

**Les opérations américaines vont plus loin.** Les navires états-uniens s'approchent régulièrement à moins de 12 milles des îles occupées par la Chine, de manière inoffensive mais sans demander l'autorisation à Pékin ; à au moins deux reprises ils y sont passés de manière « non-inoffensive », par exemple en s'attardant dans la zone (zigzag) ou en opérant des manœuvres (comme de mettre un canot à la mer) : manière très claire d'indiquer que la souveraineté chinoise revendiquée dans la zone n'était pas reconnue par Washington\*.

La Chine proteste régulièrement contre ces agissements, se venge parfois diplomatiquement (p. ex. désinvitation de la France d'une parade navale après l'épisode du détroit de Taïwan, tentative d'intimidation en envoyant navires ou avions chinois à proximité) ; mais il est à noter que les choses ne sont à ce jour jamais allées plus loin. Les seuls à être parfois arraisonnés, voire coulés, sont les navires de pêche ; mais eux pour le coup sont dans leur tort – en tout cas si la revendication territoriale est justifiée – en pêchant dans la ZEE d'un autre Etat sans autorisation.

*Quelques liens :*

<https://www.belfercenter.org/publication/freedom-navigation-south-china-sea-practical-guide>

<https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-two/>

<https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-three/>

<http://www.opex360.com/2018/10/02/incident-entre-un-destroyer-americain-et-un-navire-chinois-en-mer-de-chine-meridionale/> (et autres brèves)

[https://www.everycrsreport.com/files/20130809\\_R42784\\_0cb0b5c25c7d13af56a56d1c13b776b166ccd25f.pdf](https://www.everycrsreport.com/files/20130809_R42784_0cb0b5c25c7d13af56a56d1c13b776b166ccd25f.pdf)

EJMD/27.10.2020

---

\* Il est important de noter que, contrairement à une perception commune, s'approcher à moins de 12 milles des côtes d'un autre Etat sans autorisation ne revient pas, en soi, à remettre en cause sa souveraineté : selon le droit international, tous les navires – y compris militaires – disposent en effet d'un « droit de passage inoffensif » (parfois aussi appelé « innocent »).