

## Compte rendu

---

### Ouvrage recensé :

Lay, S. Houston, Churchill, Robin, Nordquist, Myron, *New Directions in the Law of the Sea*, Oceana Publications, Inc., The British Institute of International and Comparative Law, Documents, 1973, 2 volumes, 911 p.

par Francis Rigaldies

*Études internationales*, vol. 5, n° 1, 1974, p. 163-165.

Pour citer ce compte rendu, utiliser l'adresse suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/700417ar>

DOI: 10.7202/700417ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

---

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

---

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : [info@erudit.org](mailto:info@erudit.org)

à leur intervention armée. Le Cambodge est ainsi devenu un État satellite à la dévotion totale de ses maîtres et docile exécutant de leur égoïste politique.

L'ouvrage s'achève par l'évocation de l'organisation de la résistance khmère fondée sur l'alliance du gouvernement cambodgien en exil à Pékin et la gauche cambodgienne combattant dans les maquis; son audience et sa puissance s'accroissent chaque jour, et laissent présager, non seulement la libération du territoire, mais aussi, comme concluent les auteurs de l'ouvrage, « une ère nouvelle de développement économique et de justice sociale ».

Robert GARRY

*Géographie,*  
*Université de Montréal*

LAY, S. Houston, CHURCHILL, Robin, NORDQUIST, Myron, *New Directions in the Law of the Sea*, Oceana Publications Inc., The British Institute of International and Comparative Law, Documents, 1973, 2 volumes, 911p.

L'ouvrage se présente sous la forme de deux volumes de documents relatifs au droit de la mer, et qui ont servi de support à une conférence internationale tenue à Londres du 1<sup>er</sup> au 4 février 1973 sous l'égide du *British Institute of International and Comparative Law*. Nous ne disposons malheureusement pas, pour les fins de la présente recension, du troisième volume faisant état de la conférence elle-même. Précisons toutefois que celle-ci avait pour thème « les nouvelles orientations du droit de la mer », ce qui explique le titre de la collection complète. On notera toutefois que ce titre convient assez peu aux deux premiers volumes de la collection, qui constituent plus une compilation de textes de droit positif que d'avant-projets ou à plus forte raison de positions doctrinales, ce qui surprend quelque peu à la veille de la troisième conférence sur le droit de la mer.

Le Secrétariat des Nations Unies a déjà publié plusieurs recueils de documents sur le droit de la mer en prévision de cette conférence, mais il s'agit seulement de traités et de législations nationales. Ici, on a recherché aussi à

compiler les principales résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies ou certaines déclarations unilatérales émanant d'États, compte tenu, comme en témoigne l'introduction de l'ouvrage, du double but de la publication. D'abord, réunir les textes fondamentaux dans un ensemble de consultation facile. Ensuite, fournir de la documentation relative aux problèmes actuels du droit de la mer et à son futur développement. On sait que ce droit est actuellement à un virage, puisque le progrès réalisé dans l'exploration et l'exploitation des océans a mis en conflit le traditionnel principe de la liberté des mers avec les exigences des États riverains sur des zones de plus en plus étendues, avec les revendications légitimes des États en voie de développement ou de ceux qui sont dépourvus du littoral, et avec les nécessités croissantes d'un contrôle international sur la haute mer. Les problèmes du droit de la mer sont même rendus à ce point solidaires les uns des autres qu'à l'instigation du Canada, ils seront examinés globalement lors de la prochaine conférence.

La première partie de l'ouvrage est consacrée aux revendications étatiques sur certaines zones maritimes. Relativement à la mer territoriale, on trouve évidemment en bonne place la convention de Genève de 1958 qui lui est consacrée, suivie de quelques proclamations unilatérales. Ainsi, celles de l'Argentine et du Brésil, qui revendiquent une mer territoriale de deux cent milles. Puis celle de la France, qui vient en 1971 d'étendre cette zone à douze milles, en dépit de son attachement traditionnel à la largeur de trois milles. On trouve aussi la déclaration des Philippines intéressante, puisqu'elle concerne ce qu'il est convenu d'appeler des « eaux archipélagiques » et ferme en eaux intérieures une grande partie de mer. C'est là une des questions qu'aura à régler la conférence de 1974. Le Canada en attend beaucoup sur ce plan. Il en est de même pour la question du libre passage inoffensif, qui se voit définir de façon très restrictive par la déclaration soviétique de 1960.

Viennent ensuite les limites de pêche. On trouve ici la convention européenne de 1964 très importante puisqu'elle a manifesté une solidarité nouvelle, de type régional, entre les États riverains de la mer du Nord, solidarité qui a connu une application plus récente avec la

question de la pollution. Les États riverains de la mer Baltique ont adopté une telle attitude commune en matière de délimitation du plateau continental. L'ouvrage nous offre ensuite la loi canadienne de 1970, créant ces fameuses « zones de fermeture de pêche » qui concernent le golfe du Saint-Laurent, l'entrée Dixon, le détroit d'Hécate et constituent un précédent en droit international. Le dossier du contentieux opposant la Grande-Bretagne à l'Islande à la suite de l'extension à cinquante milles de la zone de pêche islandaise est aussi très complet.

Quant au plateau continental, outre la célèbre proclamation Truman de 1945 et la convention de Genève qui en est découlée en 1958, on trouve un excellent exemple d'accord de délimitation conclu sur la base de l'équidistance (la délimitation du plateau continental de la mer du Nord), ainsi que d'autres exemples, où ce principe a été écarté (Italie-Yougoslavie). L'arrêt de la Cour internationale de Justice du 20 février 1969 et ses suites conventionnelles est aussi présent. Nul doute que les notions d'équité et de « prolongement naturel » qu'il contient auront quelque écho à la troisième conférence.

Quant aux zones de contrôle de la pollution, celle des États-Unis (douze milles) n'y figure pas. Par contre, on trouve à la place d'honneur la très novatrice législation canadienne de 1970 créant une zone de prévention de la pollution dans l'Arctique et la loi, plus traditionnelle, puisqu'elle est une suite logique de la convention de Bruxelles de 1969 sur les hydrocarbures, émise par le Parlement britannique en 1971. Une dernière section de cette partie est enfin consacrée à d'autres déclarations régionales, comme celle de Saint-Domingue, en date du 7 juin 1972, et revendiquant le fameux concept du « mer patrimoniale » de deux cents milles.

La deuxième partie concerne la réglementation internationale des mers, et, de ce fait, contient beaucoup plus d'actes multilatéraux. Pour la haute mer, il semble que la question soit réglée, quand on a cité la convention de Genève la concernant. Toutefois, les auteurs lui ajoutent astucieusement la convention européenne de 1965 sur les radios pirates. Ce traité revient, en effet, à la mode en raison de la multiplication des plateformes en haute mer, dont il faudra bien régler le statut. Puis, s'agissant des activités militaires, on trouve le traité de Moscou de

1963, suivi du traité de 1971, parrainé par le Canada, relatif à l'interdiction de dépôt d'armes nucléaires ou de destruction massive sur le lit des océans et leur sous-sol, et dont on se souviendra qu'il avait opposé les thèses américaine et soviétique.

Suivent quelques lois nationales en rapport avec les activités d'exploration et d'exploitation du lit de la mer et de son sous-sol dans les limites des juridictions nationales.

On trouve ensuite une série de conventions souvent méconnues sur la conservation des ressources de poisson en mer, qui constituent d'intéressants précédents, la plupart récents, qui viendront compléter les législations protectrices des États riverains (qu'on songe, par exemple, à la « zone halieutique » que le Canada souhaite voir créer lors de la prochaine conférence sur le droit de la mer).

Viennent ensuite quelques exemples de réglementation internationale sur la navigation, œuvre surtout de la très studieuse OMCI. Ils sont suivis de quelques documents relatifs aux détroits, dont les plus intéressants sont des projets (enfin !) d'articles émanant des États-Unis et de l'Union soviétique. La question passionne spécialement le Canada en raison du passage du Nord-Ouest.

Puis vient le contrôle de la pollution, avec, pour les hydrocarbures, les conventions de 1954, de 1969 et de 1971, et pour les déchets, celle de 1972, signée à Oslo.

La deuxième partie s'achève sur le thème de la recherche scientifique où le Canada, avec raison, est à l'honneur. On y donne en effet un document de travail relatif à la recherche scientifique fourni par le Canada au Comité préparatoire de la conférence sur le droit de la mer. On sait que le Canada a adopté sur ce point une position assez nationaliste à la suite d'une déclaration de Mme Jeanne Sauvé, datant de l'été dernier.

La troisième partie, assez décevante, concerne la troisième conférence sur le droit de la mer. On y trouve quelques résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, suivies de la position américaine quant aux grands fonds marins. C'est bien pauvre, surtout si l'on songe au titre ambitieux de l'ouvrage...

La dernière partie rachète la précédente, puisqu'elle a trait à un domaine où le chercheur en droit international connaît quelques problè-

mes : l'information brute. Il s'agit d'éléments de référence tels que les diverses largeurs revendiquées par les États pour leur mer territoriale, la liste des traités relatifs au droit de la mer et l'état de leur ratification. Ces données sont évidemment changeantes et fournies sous réserve d'erreur, mais n'en sont pas moins fort appréciables.

La bibliographie qui couronne l'ouvrage est délibérément brève et limitée aux publications les plus importantes et les plus récentes ; enfin, on ne trouve aucun index.

En somme, il s'agit d'une œuvre utile, qui fait un excellent bilan du droit positif à la veille de la troisième conférence sur le droit de la mer, mais qui ne se risque guère dans la présentation d'avant-projets. En ce sens, c'est déjà un livre d'histoire, puisque la conférence ne manquera pas de s'éloigner sur bien des points des solutions actuelles. Il ne s'agit pas moins d'un ouvrage de référence sans précédent et d'une grande utilité pour tous ceux qui recherchent des documents bruts judicieusement choisis.

Francis RIGALDIES

*Droit,*  
*Université de Montréal*

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES  
DES TRANSPORTS: *Quatrième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*, (en trois volumes) La Haye, 5-7 octobre 1971, Paris, O.C.D.E. 1972 ; compte rendu des débats, 182p. : tome I, 155p. et tome II, 185p.

La conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) de 18 pays européens a été créée en 1953, 1) pour « prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale », et 2) pour « coordonner et promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine ».

Le quatrième symposium organisé à la

Haye par la CEMT, dont le compte rendu des débats et cinq rapports sur deux sujets thèmes I et II, ont été publiés, a été tenu sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports des 5 au 7 octobre 1971. Une innovation à ce symposium international fut l'utilisation de la nouvelle façon de procéder aux débats, c'est-à-dire, une séance de discussion générale des rapports préparés suivie des débats du *panel* sur chaque thème.

Deux thèmes majeurs y furent traités, soient, le premier thème, sur le choix entre transports individuels et transports publics et le second, sur les critères économiques pour le maintien, la modification ou la création des services de transports publics non rentables. Trois rapports ont été présentés sur le premier thème concernant le choix entre transports individuels et transports publics. Seulement deux rapports ont été préparés et présentés sur le second thème.

Le volume sur le compte rendu des débats est peut-être le plus intéressant des trois, parce qu'il présente des perspectives et interprétations différentes de la part de tous les participants selon leur propre orientation, et ce, dans les trois langues suivantes : anglais, allemand et français. Malheureusement, le titre de ces volumes n'indique pas directement le contenu des rapports ni des débats. premièrement, le symposium devait porter sur la théorie et la pratique : la majorité des rapports sont sur la pratique et non pas sur la théorie de l'économie des transports. Deuxièmement, le principal sujet traité n'était pas l'économie des transports : il portait surtout sur les facteurs psychologiques et sociologiques et sur le choix de modes de transports, particulièrement par véhicules automobiles. Cette situation peut avoir eu pour cause soit une définition inadéquate, soit une interprétation erronée du problème du transport. Mieux encore, ce fut peut-être dû au fait qu'on a essayé à tort de comparer la recherche sur le transport tel qu'il existe en Europe, avec ce qui se fait couramment aux États-Unis.

Déjà en 1960, une conférence était organisée sous l'auspice de l'Académie Nationale des Sciences pour examiner en profondeur l'ampleur du problème des transports aux États-Unis et pour en même temps suggérer des méthodes de recherches au niveau national, et