

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

**Analyse juridique du conflit autour du détroit
de Taiwan et de son évolution selon le droit
international**

Ismaël Corrêa de Sa

Mémoire présenté pour l'obtention
du titre de
Master en Sciences Nautiques

Promoteur: Eduard Somers

Année académique : 2019 - 2020

Avant-propos

La présente thèse propose une analyse juridique du conflit entre la Chine et Taïwan ainsi que des idées de façon à ce que les principaux aspects relatifs à la législation et aux délimitations maritimes soient conformes à la CNUDM dans le cadre de l'évolution ou de la résolution du conflit sino-taïwanais. La principale idée sur laquelle repose cette thèse est que le statu quo actuellement en place entre la Chine et Taïwan est un état de transition, qui à terme débouchera soit sur l'indépendance de Taïwan, soit sur la réunification des deux parties. Cette idée a été développée dans le but d'analyser les conséquences maritimes de ces différentes hypothèses et de déterminer les réponses que le droit de la mer pourrait apporter aux problématiques découlant de ces hypothèses. D'une certaine manière, la présente thèse est une extension majeure de mon mémoire de bachelor en sciences nautiques, qui traitait du même sujet, mais qui était en grande partie orienté vers la politique et les relations entre la Chine et Taïwan, là où cette thèse porte principalement sur l'analyse du conflit sino-taïwanais à travers le prisme de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les raisons qui m'ont orienté vers le choix de ce sujet sont diverses. La première est le grand attachement que j'éprouve pour Taïwan. La seconde est mon attrait pour les sujets relatifs à la diplomatie et aux relations internationales, plus particulièrement ceux qui sont en lien avec l'Asie de l'Est. La troisième est l'intérêt que j'ai développé au cours des dernières années pour le droit de la mer, notamment au travers de la rédaction de mon mémoire de bachelor. Ces trois raisons en font donc un sujet idéal pour ma thèse de master. Cependant, traiter d'un tel sujet ne fut pas une chose aisée à plusieurs égards. Tout d'abord, le cœur du sujet est en lien avec le droit, or mon expérience et mes connaissances en droit sont quelque peu limitées par le fait que la finalité de mes études est orientée vers la navigation maritime et non vers l'exercice d'une profession juridique. Ensuite, mon attachement pour Taïwan aurait pu être une source majeure de biais, néanmoins j'ai évité au maximum d'adopter un ton favorable à Taïwan dans le but de conserver autant de neutralité que possible. Enfin, le sujet repose en grande partie sur des hypothèses concernant le futur des relations dans le détroit de Taïwan. Or trouver des sources sur des événements dont la survenue est hypothétique n'est certainement pas une chose facile.

L'écriture de cette thèse fut donc un long parcours parsemé de difficultés, auxquelles il aurait certainement été encore plus difficile de faire face sans l'aide d'un certain nombre de personnes. A cet effet, je tiens à remercier mes amis Stanislas et Laurine Lallement, Pierre Boivin et Hong Xin pour leurs encouragements. Je souhaite également remercier Irène Chen, qui en plus de m'avoir encouragé, m'a été d'une aide inestimable pour la traduction de documents en chinois qui ont servi de sources. Je tiens aussi à remercier mes parents, Ginette Viguié et Alexandre Corrêa de Sa, tant pour leurs encouragements répétés que pour leur précieuse aide, qui s'est notamment traduite par des suggestions ainsi qu'une relecture générale de ma thèse. Je voudrais finalement remercier mon promoteur, le Professeur Eduard Somers, qui m'a guidé et conseillé tout au long du processus de rédaction.

Résumé

Cette thèse portera sur l'étude des effets du conflit entre la Chine et Taïwan en ce qui concerne le droit de la mer. Pour ce faire, plusieurs hypothèses à propos de l'évolution et de l'éventuelle résolution de ce conflit seront explorées, et leurs impacts du point de vue maritime seront analysés. Ainsi, sur la base de ces hypothèses, les nouvelles problématiques pouvant apparaître au gré de l'évolution du conflit dans le détroit de Taïwan, telles que celles concernant les découpages des domaines maritimes ou d'autres problématiques impliquant le droit de la mer, seront traitées avec pour objectif d'y apporter des réponses satisfaisantes eu égard au droit international.

Abstract

This thesis shall deal with the study of the effects of the China-Taiwan conflict with respect to the law of the sea. To this purpose, several hypothesis about the evolution and the possible resolution of the conflict shall be explored, and their consequences from a maritime point of view shall be analysed. Then, based on those hypothesis, the new issues that may arise throughout the evolution of the conflict in the Taiwan Strait, such as those related to maritime delimitations or other issues involving the law of the sea, shall be dealt with so as to address them in a satisfactory manner with respect to international law.

Table des matières

Liste des figures	ix
1 Introduction	1
2 Analyse du cas de l'indépendance de Taïwan.....	6
2.1 Situation actuelle et hypothèses	6
2.1.1 Remarques préliminaires	6
2.1.2 Le domaine maritime de Taïwan actuel	6
2.1.3 Hypothèses pour le cas de l'indépendance de Taïwan	9
2.2 Analyse des problématiques relatives à l'indépendance de Taïwan	11
2.2.1 Problématiques liées aux délimitations du domaine maritime et à la législation de Taïwan.....	11
2.2.2 Problématiques liées à la législation taïwanaise dans la gestion des relations avec la Chine et leur impact maritime	15
2.2.3 Problématiques liées à l'implication de Taïwan dans le conflit en mer de Chine méridionale	29
2.3 Solutions envisageables pour les problématiques liées à l'indépendance de Taïwan ...	34
2.3.1 Mise en conformité du domaine maritime et de la législation de Taïwan avec la CNUDM	34
2.3.2 Solutions aux problématiques liées aux relations entre Taïwan et la Chine	61
2.4 Discussions autour de l'indépendance de Taïwan.....	64
3 Analyse du cas de la réunification sino-taïwanaise.....	69
3.1 Situation actuelle et hypothèses	69
3.1.1 Le domaine maritime chinois actuel et la législation liée.....	69
3.1.2 Hypothèses concernant la réunification sino-taïwanaise.....	70
3.2 Analyse des problématiques liées à la réunification sino-taïwanaise	72
3.2.1 Problématiques liées à la législation, aux délimitations maritimes et aux pratiques de la Chine	72
3.2.2 Problématiques de la réunification liées au conflit en mer de Chine méridionale ..	74
3.3 Solutions envisageables pour les problématiques liées à la réunification sino-taïwanaise.....	78
3.3.1 Mise en conformité de la législation et du domaine maritime chinois avec la CNUDM	78
3.3.2 Solutions aux problématiques liées au conflit en mer de Chine méridionale	86
3.4 Discussions autour de la réunification sino-taïwanaise	88
4 Implications maritimes du maintien du statu quo entre la Chine et Taïwan	92

5 Conclusion	96
Bibliographie	99
Liste des annexes.....	105

Liste des figures

Figure 1 : domaine maritime actuel de Taïwan

Figure 2 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois

Figure 3 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des îles de Grand Kinmen, Petit Kinmen, Dadan, Erdan et Beiding

Figure 4 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île de Dongding

Figure 5 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des îles Wuquji

Figure 6 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des cantons de Nangan, Beigan et Juguang

Figure 7 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour du canton de Dongyin

Figure 8 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île Liang

Figure 9 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île d'Îtu Aba

Figure 10 : revendications maritimes dans la mer de Chine méridionale

Figure 11 : lignes de base autour de l'île de Taïwan et de l'archipel de Penghu

Figure 12 : lignes de base du point T1 aux quais de la centrale nucléaire de Lungmen

Figure 13 : lignes de base de la centrale nucléaire de Lungmen au port de Longdong

Figure 14 : lignes de base du port de Longdong au port de Shen'ao

Figure 15 : lignes de base du port de Shen'ao au cap de Jinshan

Figure 16 : lignes de base du cap de Jinshan au point T6

Figure 17 : lignes de base autour des îlots de Mianhua, Pengchia, Huaping et Keelung

Figure 18 : lignes de base du point T6 au point T7

Figure 19 : lignes de base du point T7 au point T8

Figure 20 : lignes de base du point T8 à l'embouchure du fleuve Houlong

Figure 21 : lignes de base de l'embouchure du fleuve Houlong à l'embouchure du fleuve Zhuoshui

Figure 22 : lignes de base du Sud de Hoko à Dinggouyu

Figure 23 : lignes de base de Dinggouyu à Gyoo

Figure 24 : lignes de base de Gyoo à Hoko

Figure 25 : lignes de base autour de Jibei, Guo, Mudou et Xiaolieyu

Figure 26 : lignes de base autour de Huayu, Maoyu, Caoyu, Wang'an et Jiangjun'ao

Figure 27 : lignes de base autour des îles de Qimei, Xiping, Dongping, Xiji et Dongji

Figure 28 : lignes de base de l'embouchure du fleuve Zhuoshui au port d'Anping

Figure 29 : lignes de base autour de la partie Sud de Taïwan et des îles environnantes

Figure 30 : lignes de base le long de la côte Est de Taïwan jusqu'au point T20

Figure 31 : lignes de base du point T20 au point T21

Figure 32 : lignes de base du point T21 au point T1

Figure 33 : mer territoriale de Taïwan délimitée selon les lignes de base proposées

Figure 34 : position des comtés de Kinmen et de Lienchiang par rapport au domaine maritime chinois

Figure 35 : modifications sur les lignes de base et la mer territoriale chinoises, mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang

Figure 36 : domaine maritime chinois actuel

Figure 37 : proposition de lignes de base pour le Chine

1 Introduction

Le détroit de Taïwan est depuis 1949 le siège d'un conflit qui se situe dans la continuité de la guerre civile chinoise. Le repli à Taïwan de forces nationalistes¹ de la République de Chine de Tchang Kai-chek, suite à leur défaite face aux forces communistes² de Mao Zedong qui instaura la République Populaire de Chine³, donna lieu à un conflit de souveraineté qui, à l'heure actuelle, n'est pas résolu. Au cours de son existence, ce conflit a connu des évolutions majeures. Comme le mentionne le rapport *Taiwan Strait I: What's Left of 'One China'?* (International Crisis Group, 2003), le conflit peut être résumé en trois phases principales.

De 1949 à 1979, la Chine avait officiellement pour but de récupérer Taïwan par la force, et parallèlement, le gouvernement de la République de Chine affirmait être le seul gouvernement légitime de la Chine et était globalement dans une posture défensive face à la menace posée par la partie continentale. Il s'agissait donc d'une période de grandes tensions militaires.

Ensuite, de 1979 jusqu'à 1995, les tensions militaires se sont considérablement réduites. En effet, en 1979, la Chine a officiellement abandonné l'idée de récupérer Taïwan par la force, optant ainsi pour une politique de réunification pacifique. En 1991, Taïwan cessa officiellement toute hostilité militaire, tout en abandonnant peu après la revendication que le gouvernement de la République de Chine était le seul à être légitime sur la Chine. En 1992, les deux parties parvinrent à un accord officieux dans lequel toutes deux reconnaissaient l'existence d'une seule Chine tout en gardant chacune son interprétation de ce que cela signifiait⁴. Cela a entre autres permis diverses négociations entre la Chine et Taïwan tout en faisant abstraction des problématiques de souveraineté.

La troisième phase, qui s'étend de 1995 jusqu'à aujourd'hui⁵, est une nouvelle période de tensions, tant politiques que militaires. En effet, la période d'accalmie précédemment mentionnée correspond également à la fin du régime totalitaire mené par le KMT à Taïwan et à la démocratisation qui a suivi, ce qui a mené au développement d'une identité taïwanaise non liée à la Chine. Cela a eu pour effet de progressivement éloigner Taïwan de la politique d'une seule Chine telle qu'elle avait été originellement conçue par la Chine et Taïwan au début des années 1990. La Chine interpréta cela comme une volonté de la part de Taïwan de déclarer son indépendance à plus ou moins long terme, ce qui serait inacceptable du point de vue des autorités chinoises. En conséquence, les tensions militaires entre la Chine et Taïwan sont réapparues. Celles-ci se sont entre autres concrétisées entre 1995 et 1996 par des tirs de missiles chinois à proximité de Taïwan et de grandes manœuvres de l'Armée Populaire de

¹ Le KMT, ou Kuomintang, le « Parti nationaliste chinois ».

² Le PCC, le « Parti communiste chinois ».

³ Par mesure de simplicité, dans la suite de cette thèse, la République populaire de Chine sera désignée par les termes « Chine » ou « Chine/partie continentale », et la République de Chine par le terme « Taïwan », à l'exception des cas où ces simplifications ne sont pas pertinentes.

⁴ Cet accord est connu sous le nom de « Consensus de 1992 ».

⁵ Le rapport cité comme référence couvre une période qui s'arrête en 2003. Cependant, à l'exception de la période 2008-2016 où les tensions entre la Chine et Taïwan se sont considérablement apaisées en raison d'une politique plus conciliante à l'égard de la Chine menée par le président taïwanais d'alors, Ma Ying-jeou, la tendance générale de tensions renouvelées post-1995 est toujours d'actualité en 2020.

Libération⁶ dans le but de dissuader Lee Teng-hui, le président taïwanais de l'époque, d'entreprendre toute action en vue d'une future indépendance de Taïwan.

A l'heure actuelle, la situation de part et d'autre du détroit de Taïwan peut apparaître comme étant bloquée. En effet, du côté chinois, l'indépendance de Taïwan est une option inacceptable, comme le montre le fait que le gouvernement chinois ait adopté en 2005 une loi⁷ faisant (entre autres) d'une déclaration d'indépendance de la part de Taïwan un *casus belli*⁸ (Xinhua News Agency, 2005). Cependant, malgré le fait que cette loi prévoit l'usage de la force en cas de déclaration d'indépendance de Taïwan, l'objectif recherché par la Chine reste de parvenir à une réunification pacifique, ce qui est d'ailleurs mentionné dans la *loi anti-sécession*⁹. Pour la Chine, l'option adéquate concernant les modalités de la réunification serait la formule « Un pays, deux systèmes », comme l'a rappelé le président Xi Jinping dans son discours donné le 2 janvier 2019 lors de la célébration du 40^{ème} anniversaire du *Message aux compatriotes de Taïwan* (China Daily, 2019). Pour rappel, la formule « Un pays, deux systèmes » est un concept appliqué à Hong Kong et Macao suite à leurs rétrocessions à la Chine (respectivement par le Royaume-Uni en 1997 et par le Portugal en 1999). Il consiste pour la Chine à accorder un grand degré d'autonomie à ces territoires concernant la gestion de leurs affaires internes et économiques, tout en ayant souveraineté sur eux, ce qui signifie, entre autres, que les affaires étrangères et la défense¹⁰ de Hong Kong et Macao sont gérées par le gouvernement chinois (Scott, 2017).

Du côté de Taïwan, la réunification avec la Chine (y compris la formule « Un pays, deux systèmes ») est une option globalement impopulaire¹¹, ce qui est par exemple reflété dans un sondage d'opinion commandité en octobre 2019 par le Conseil des Affaires Continentales de Taïwan. Cependant, les options impliquant explicitement l'indépendance de Taïwan ne font pas non plus l'unanimité au sein de la population taïwanaise¹². Ainsi, les options les plus

⁶ Nom officiel des forces armées de la République populaire de Chine, abrégé en « APL ».

⁷ Cette loi est connue sous le nom de *loi anti-sécession*.

⁸ Cf. *Loi anti-sécession*, article 8 : « *In the event that the "Taiwan independence" secessionist forces should act under any name or by any means to cause the fact of Taiwan's secession from China, or that major incidents entailing Taiwan's secession from China should occur, or that possibilities for a peaceful re-unification should be completely exhausted, the state shall employ non-peaceful means and other necessary measures to protect China's sovereignty and territorial integrity* ».

⁹ Cf. *Loi anti-sécession*, i.a. article 5 : « *To reunify the country through peaceful means best serves the fundamental interests of the compatriots on both sides of the Taiwan Straits. The state shall do its utmost with maximum sincerity to achieve a peaceful reunification* ».

¹⁰ En ce qui concerne la défense, une proposition différente pour Taïwan a été émise par Deng Xiaoping lorsqu'il était à la tête de la Chine. Ainsi, il proposait que dans le cadre d'une réunification régie par la formule « Un pays, deux systèmes », Taïwan conserve ses forces armées, à condition que celles-ci ne posent aucune menace pour la Chine continentale (Central Intelligence Agency, 1985). Cependant, cette proposition semble ne plus faire partie des modalités de réunification sous le principe « Un pays, deux systèmes » telles que décrites par Xi Jinping (Bush, 2019). Ainsi, cette proposition pourrait ne plus être d'actualité.

¹¹ Dans le sondage cité, les options explicitement favorables à la réunification, à savoir « *unification as soon as possible* » et « *maintaining the status quo and unification later* » ont obtenu respectivement 1,4% et 8,9% d'avis favorables.

¹² Les options explicitement favorables à l'indépendance de Taïwan, à savoir « *independence as soon as possible* » et « *maintaining the status quo and independence later* » ont obtenu respectivement 6,0% et 21,7% d'avis favorables.

populaires sont celles impliquant le maintien du statu quo¹³ entre la Chine et Taïwan selon différentes modalités¹⁴ (Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan), 2019a). Par ailleurs, la réunification est une option que Tsai Ing-wen, l'actuelle présidente de Taïwan, rejette formellement, celle-ci ayant déclaré peu après sa réélection en janvier 2020 que Taïwan est déjà un pays indépendant¹⁵ (Sudworth, 2020).

Ainsi, la situation actuelle entre les deux rives du détroit de Taïwan est une sorte d'équilibre précaire, avec d'un côté la Chine qui souhaite la réunification et qui s'oppose à l'indépendance de Taïwan, et de l'autre, Taïwan qui rejette la réunification et qui pour l'instant privilégie la poursuite de l'indépendance *de facto*. Et au milieu de ces aspirations contradictoires se trouve le statu quo pour lequel la Chine et Taïwan ont des interprétations différentes. Si actuellement le statu quo (au sens large du terme, voir note 13) prévaut, il est possible qu'à terme le conflit sino-taïwanais évolue.

Les deux scénarios d'évolution majeurs seraient l'accession de Taïwan à l'indépendance, et la réunification sino-taïwanaise. Si l'un ou l'autre venait à se concrétiser, cela impliquerait des changements territoriaux importants, avec des conséquences considérables du point de vue maritime. En effet, dans les deux cas, de nouvelles problématiques sont susceptibles d'apparaître.

Ainsi, dans le cas où Taïwan deviendrait un Etat indépendant *de jure*, son domaine maritime actuel, qui n'est pas reconnu internationalement malgré son existence de fait, pourrait obtenir reconnaissance, à condition, il va de soi, que le statut de Taïwan comme Etat souverain indépendant soit admis par la communauté internationale. Selon cette hypothèse, des problématiques de délimitations maritimes se poseraient, car d'une part, les délimitations actuelles du domaine maritime taïwanais sont en grande partie non-conformes aux dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (qui sera dans la suite de cette thèse désignée par l'abréviation CNUDM ou par le terme « Convention »), et d'autre part, d'importants contentieux concernant des parties spécifiques du domaine maritime taïwanais se poseront avec la Chine. Outre les problèmes liés aux délimitations maritimes, il est également possible que des conflits d'ordre juridique émergent avec d'autres pays en

¹³ D'une manière simplifiée, du côté de Taïwan, le maintien du statu quo peut être résumé à l'expression « pas d'unification, pas d'indépendance, et pas d'usage de la force » (Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan), 2016). Cela revient à conserver l'état actuel d'indépendance *de facto* de Taïwan. Cette interprétation du statu quo diffère sensiblement de celle de la Chine, cette dernière mettant l'accent sur la réunification selon le principe « Un pays, deux systèmes » et sur l'opposition à l'indépendance de Taïwan, de quelque manière que ce soit, incluant donc une déclaration d'indépendance *de jure* de Taïwan (ce point spécifique étant en soi similaire à l'interprétation taïwanaise), mais aussi le maintien de l'indépendance *de facto* indéfiniment (Norton, 2018).

¹⁴ Dans le sondage cité, quatre options impliquant le maintien du statu quo sont présentes. Deux d'entre elles mentionnent directement une issue pour le conflit sino-taïwanais, à savoir « maintaining the status quo and unification later » et « maintaining the status quo and independence later », elles ont obtenu respectivement 8,9% et 21,7% d'avis favorables. Les deux autres, « maintaining the status quo and deciding on independence or unification later » et « maintain the status quo indefinitely », créditées respectivement de 31,0% et 25,8% d'avis favorables, laissent d'une certaine manière la résolution du conflit en suspens. Il en ressort globalement que si le maintien du statu quo entre la Chine et Taïwan fait consensus au sein de la population taïwanaise, la majorité de celle-ci n'émet pas directement d'avis explicite concernant une éventuelle issue du conflit sino-taïwanais.

¹⁵ Au cours d'une interview donnée après sa réélection à la tête de Taïwan le 11 janvier 2020, Tsai Ing-wen a déclaré « *We are an independent country already and we call ourselves the Republic of China (Taiwan)* ».

raison de non-conformités parfois importantes de la législation maritime taïwanaise avec le droit international. A cela il convient aussi d'ajouter le conflit en mer de Chine méridionale, dans lequel Taïwan est impliqué. En effet, si actuellement Taïwan n'est pas en mesure de participer aux discussions concernant ce conflit, l'admission officielle de Taïwan dans la communauté internationale le placerait sur un pied d'égalité avec les autres protagonistes du conflit, ce qui pourrait avoir un certain nombre de conséquences aussi bien juridiques que diplomatiques.

Dans l'éventualité d'une réunification sino-taïwanaise, il peut être admis que la Chine prendra contrôle du domaine maritime taïwanais tel qu'il est actuellement¹⁶. Ce scénario amènera lui aussi un certain nombre de nouvelles problématiques. En effet, d'une part, la Chine aurait le contrôle sur les deux rives du détroit de Taïwan. Du point de vue du droit de la mer, cela ne changerait pas le statut juridique de ce détroit. Cependant, cela aurait probablement un impact négatif sur la liberté de la navigation, notamment des navires de guerre étrangers, la Chine remettant régulièrement ce principe en question. D'autre part, si la Chine prend le contrôle du domaine maritime taïwanais, ce dernier ayant, comme mentionné précédemment, des délimitations non-conformes aux dispositions de la CNUDM, et que cela est également vrai pour le domaine maritime de la Chine continentale, le problème actuel des revendications maritimes excessives de la Chine se retrouverait de fait amplifié. En y ajoutant le fait que, comme cela a été dit, la Chine conteste le principe de la liberté de la navigation aux navires de guerre étrangers, le risque d'incident diplomatique entre celle-ci et les autres pays a de grandes chances d'augmenter.

Un troisième scénario concernant le futur du conflit dans le détroit de Taïwan est également possible, celui-ci étant le maintien du statu quo. A première vue, le maintien du statu quo est un scénario qui n'impliquerait finalement peu voire pas de changements dans le détroit de Taïwan. Cependant, il ne peut être exclu que ledit statu quo connaisse des évolutions dans le futur, de la même manière qu'il en a connu dans le passé. De telles évolutions sont cependant difficiles à prévoir tant celles-ci dépendent du contexte politique entre la Chine et Taïwan. Ainsi, il est possible d'imaginer que ces évolutions puissent aller d'une coopération entre les deux rives du détroit de Taïwan jusqu'à une confrontation militaire directe, en passant par la situation actuelle de quasi point mort dans les relations sino-taïwanaises. De telles situations affecteraient certes lesdites relations, que cela soit dans le sens d'un apaisement ou dans celui d'une exacerbation des tensions entre la Chine et Taïwan, sans nécessairement mettre fin au statu quo, que ce soit par la réunification de la Chine et de Taïwan ou par l'indépendance de ce dernier. Dans le cadre de telles évolutions du statu quo, il s'agit donc d'anticiper quels pourraient en être les effets d'un point de vue maritime dans le détroit de Taïwan.

Le but de la présente thèse est d'étudier l'impact que pourraient avoir les différentes hypothèses d'évolution ou de résolution du conflit dans le détroit de Taïwan sur le monde maritime. Il s'agit donc de déterminer quelles réponses le droit de la mer pourrait apporter au

¹⁶ Il convient de noter que du fait que la communauté internationale considère que Taïwan fait partie de la Chine, par extension le domaine maritime taïwanais appartient déjà officiellement à la Chine. Mais dans les faits, la Chine n'exerce actuellement pas de souveraineté sur ledit domaine maritime. La réunification aurait en quelque sorte pour conséquence de donner à la Chine le contrôle effectif tant sur Taïwan que sur son domaine maritime, en plus du contrôle officiellement reconnu qu'elle a déjà.

conflit selon ses évolutions et son éventuelle résolution. Pour ce faire, dans un premier temps, l'hypothèse de l'indépendance de Taïwan sera analysée, puis le cas de la réunification de la Chine et de Taïwan sera traité. Enfin, les implications maritimes du maintien du statu quo seront étudiées.

Cette thèse sera développée sur la base d'études de littérature concernant le conflit sino-taïwanais ainsi que le droit de la mer. Cela inclura notamment des thèses ou mémoires ainsi que des rapports et d'autres types de documents émanant d'organismes gouvernementaux ou non gouvernementaux. Des analyses de textes légaux seront également utilisées, en particulier dans le cas du droit de la mer, des législations maritimes nationales, entre autres chinoise et taïwanaise. Quand cela sera nécessaire, des articles de presse (de préférence spécialisée, le cas échéant, généraliste) serviront de sources.

2 Analyse du cas de l'indépendance de Taïwan

2.1 Situation actuelle et hypothèses

2.1.1 Remarques préliminaires

Avant de commencer l'analyse des conséquences du point de vue maritime de l'indépendance de Taïwan proprement dite, il convient d'effectuer quelques rappels concernant la situation actuelle, notamment à propos du domaine maritime taïwanais ainsi que de la législation nationale de Taïwan liée.

En 1998, le gouvernement taïwanais a adopté deux lois, à savoir la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* (Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 1998a) et la *Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the Republic of China* (Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 1998b). Ces deux lois sont le cadre juridique du domaine maritime de Taïwan et des îles affiliées¹⁷. Ce cadre juridique, bien qu'existant de fait, n'est cependant pas reconnu officiellement par la Chine (Zou, 2005)¹⁸, ni de manière générale par la communauté internationale, dans la mesure où Taïwan n'est pas un Etat membre de l'Organisation des Nations Unies, et n'est de fait pas en mesure de ratifier la CNUDM. Malgré cela, les deux lois en question sont en grande partie conformes aux dispositions de la CNUDM, ce qui est vraisemblablement dû au fait que même si Taïwan n'est pas en mesure de la ratifier, celle-ci reflète globalement le droit international coutumier relatif aux sujets maritimes. Par conséquent, l'adoption de ces lois peut être vue comme la volonté de Taïwan de se conformer au droit international coutumier concernant ces problématiques.

2.1.2 Le domaine maritime de Taïwan actuel

La *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* en elle-même ne contient pas les lignes de base utilisées pour délimiter la mer territoriale de Taïwan. Comme mentionné dans l'article 5 de cette loi, les lignes de base et limites extérieures de la mer territoriale de Taïwan devaient être décidées par le Yuan Exécutif¹⁹ et il y était prévu que celles-ci puissent être promulguées par parties²⁰. En 1999 Yuan Exécutif a effectivement promulgué les lignes de base pour l'île de Taïwan, les îles Pratas, les îles Senkaku²¹, le banc Macclesfield et les îles Spratly (United States Department of State, 2005). Il faut toutefois noter que les coordonnées des points servant pour le tracé des lignes de base n'ont été

¹⁷ En plus de l'île de Taïwan elle-même, le gouvernement taïwanais contrôle l'archipel de Penghu, les îles Pratas, et l'île Itu Aba de l'archipel des Spratly en mer de Chine méridionale.

¹⁸ « (...) PRC does not recognize the validity of the Taiwanese laws such as the territorial sea law or the EEZ law » (Zou, 2005, p. 30).

¹⁹ Dans la séparation des pouvoirs de l'Etat taïwanais, le Yuan Exécutif est le nom de la branche exécutive.

²⁰ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 5 : « The baseline and the outer limits of the territorial sea of the Republic of China shall be decided by the Executive Yuan and may be promulgated in parts ».

²¹ Les îles Senkaku sont administrées par le Japon, mais sont revendiquées par la Chine et Taïwan.

explicitement indiquées que pour les lignes de base autour de l'île de Taïwan et celles autour des îles Pratas. Dans le cas des îles Senkaku, du banc Macclesfield et des îles Spratly, les coordonnées de ces points sont absentes de la liste publiée par le Yuan Exécutif, bien que les noms de ces lieux y soient mentionnés²². Concernant les îles Spratly, il est mentionné dans ladite liste que la délimitation des lignes de base autour des îles et atolls de la région contrôlés par Taïwan²³ serait effectuée par une combinaison de lignes de base droites et normales, les informations relatives à cette délimitation devant être promulguées dans le futur²⁴. Jusqu'à présent, les informations en question n'ont pas fait l'objet de nouvelles promulgations, ce qui est vraisemblablement dû au conflit dans la mer de Chine méridionale. Concernant les îles Senkaku, l'absence de données relatives aux délimitations des lignes de base de la liste du Yuan Exécutif peut s'expliquer par le fait qu'elles soient administrées de manière effective par le Japon, bien qu'elles soient revendiquées par Taïwan. Ainsi, le domaine maritime taïwanais pour lequel il existe actuellement de véritables lignes de base ne comprend que les zones autour de l'île de Taïwan et des îles Pratas. Ledit domaine maritime est visible sur la figure 1.

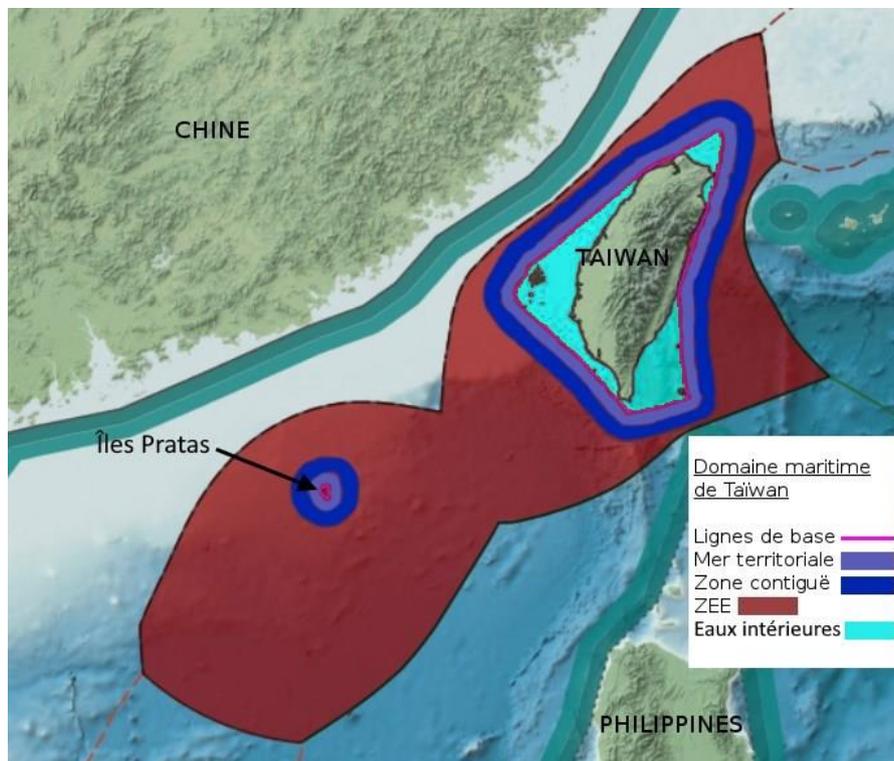


Figure 1 : domaine maritime actuel de Taïwan
Source : adapté de Flanders Marine Institute (2019)

²² La liste en question est présente dans l'annexe 2 de *Limits in the Seas*, No. 127, « Taiwan's Maritime Claims » (United States Department of State, 2005). Il s'agit toutefois d'une traduction non-officielle de la liste publiée en chinois par le Yuan Exécutif.

²³ Taïwan revendique le contrôle de toutes les îles et atolls de la mer de Chine méridionale contenus dans la « ligne en 9 traits ». Cette ligne est un des principaux motifs du conflit en mer de Chine méridionale. Ce conflit sort en grande partie du sujet de la présente thèse et seuls certains éléments spécifiques seront mentionnés et/ou étudiés là où cela sera pertinent.

²⁴ « All islands and atolls of the Nansha Chiundau surrounded by the Chinese traditional U-shape lines are the territory of the Republic of China. The delimitation of the baselines in this region shall be determined by a combination of straight baselines and normal baselines. The related information concerning names of the base points, their co-ordinates, and charts shall be promulgated in the future ». Cf. note 23.

Comme le montre la figure 1, le domaine maritime taïwanais est composé de mers territoriales d'une largeur de 12 milles marins mesurée à partir des lignes de base, ce qui est l'application directe des dispositions de l'article 3 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*²⁵. Il se compose aussi de zones contigües s'étendant de la limite extérieure des mers territoriales et allant jusqu'à une distance de 24 milles marins mesurée à partir des lignes de base, comme disposé par l'article 14 de la même loi²⁶. Ensuite, il comporte également une zone économique exclusive²⁷ commençant à la limite extérieure des mers territoriales jusqu'à une distance de 200 milles marins mesurée à partir des lignes de base, conformément aux dispositions de l'article 2 de la *Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the Republic of China*²⁸. Il peut être noté que les trois articles issus de la législation maritime ont un contenu similaire à différents articles de la CNUDM (Nations Unies, 1982). Ainsi, les dispositions de l'article 3 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* correspondent à celles contenues dans les articles 3²⁹ et 4³⁰ de la CNUDM. L'article 14 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* est quant à lui équivalent au paragraphe 2 de l'article 33³¹ de la CNUDM. Enfin, l'article 2 de la *Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the Republic of China* équivaut à l'article 57³² de la CNUDM.

Si les dispositions de la législation maritime taïwanaise concernant les dimensions des mers territoriales, zones contigües et ZEE apparaissent conformes à la CNUDM, il y a cependant une non-conformité majeure dans les dispositions relatives aux délimitations maritimes. En l'occurrence, il s'agit de la manière dont sont construites les lignes de base. En effet, les dispositions de l'article 4 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* indiquent que les lignes de base de la mer territoriale taïwanaise est définie par une combinaison de lignes de base droites comme règle et de lignes de base normales (à

²⁵ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 3 : « *The territorial sea of the Republic of China shall be the sea area between the baseline and the outer limits measuring outwardly twelve nautical miles from the baseline* ».

²⁶ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 14 : « *The contiguous zone of the Republic of China is the sea area contiguous to the outer limits of its territorial sea and to a distance of twenty-four nautical miles measured from the baseline* ».

²⁷ L'abréviation « ZEE » sera utilisée pour la suite de la présente thèse.

²⁸ Cf. *Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the Republic of China*, article 2 : « *The exclusive economic zone of the Republic of China denotes the sea area contiguous to the outer limits of the territorial sea and to a distance measuring outwardly 200 nautical miles from the baseline of the territorial sea* ».

²⁹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 3 : « *Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base établies conformément à la Convention* ».

³⁰ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 4 : « *La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base* ».

³¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 33.2 : « *La zone contigüe 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* ».

³² Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 57 : « *La zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale* ».

savoir, la laisse de basse mer) comme exception³³. Cela est l'inverse des dispositions relatives aux lignes de base contenues dans la CNUDM, qui indiquent, entre autres, un certain nombre de critères d'ordre géographique³⁴ qui peuvent permettre l'utilisation de lignes de base droites au lieu de lignes de base normales (United States Department of State, 2005, p. 3). L'utilisation de lignes de base droites comme principe se reflète directement dans le tracé des lignes de base autour de Taïwan. Comme on peut le voir sur la figure 1, cela est particulièrement flagrant entre autres à l'Ouest, au Sud-Est et au Nord-Est de l'île. En conséquence, les eaux intérieures de Taïwan couvrent une superficie relativement vaste, dont une grande partie devrait normalement faire partie, selon les cas, de la mer territoriale ou de la zone contigüe, voire possiblement de la ZEE. De plus, cela décale vers le large la mer territoriale et la zone contigüe adjacentes à l'île de Taïwan. Ainsi, des parties de la mer territoriale se situent dans ce qui devrait normalement être considéré comme des parties de la zone contigüe ou des parties de la ZEE où les dispositions relatives à la zone contigüe ne sont pas applicables. De façon analogue, la zone contigüe actuelle s'étend au-delà des parties du domaine maritime où elle serait normalement applicable.

2.1.3 Hypothèses pour le cas de l'indépendance de Taïwan

La principale hypothèse sur laquelle sera construite la suite de la présente partie est que dans l'éventualité où Taïwan accéderait à l'indépendance et que celle-ci serait reconnue par la communauté internationale, l'Etat conserverait son domaine maritime actuel, tel qu'il est décrit dans la sous-partie 2.1.2³⁵. En suivant cette hypothèse, un certain nombre de nouvelles problématiques apparaîtraient.

La première découlerait des délimitations du domaine maritime taïwanais. Comme mentionné précédemment, celui-ci contient une portion d'eaux intérieures trop vaste par rapport à ce qu'elle devrait représenter si des lignes de base normales avaient été utilisées au lieu de lignes de base droites dans les endroits où ces dernières ne sont en principe pas utilisables selon la CNUDM. Ceci pourrait avoir des répercussions importantes sur la liberté de la navigation dans les zones concernées. De plus, toujours en raison de l'utilisation de lignes de base non-conformes à la CNUDM, actuellement la mer territoriale autour de Taïwan s'étend plus loin vers le large qu'elle ne le devrait. Certaines spécificités de la législation maritime taïwanaise³⁶ feraient que cela serait aussi possiblement problématique vis-à-vis de la liberté de la navigation.

³³ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 4 : « *The delimitation of the baseline of the territorial sea of the Republic of China shall be determined by a combination of straight baseline in principle and normal baseline as exception* ».

³⁴ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 7.1 : « *Là où la côte est profondément échancrée ou découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être employée (...)* ».

³⁵ Il est à noter que cette hypothèse repose sur le principe que suite à son indépendance, Taïwan ratifierait la CNUDM, ce qui, pour rappel, n'est pas le cas actuellement.

³⁶ Ces spécificités seront discutées en détail dans la sous-partie 2.2.1.

La seconde problématique serait liée à l'emplacement géographique de certaines îles sous contrôle taïwanais. Plus précisément, il s'agit des îles formant les comtés de Kinmen et de Lienchiang. Celles-ci sont situées près des côtes chinoises. Dans le cas où Taïwan accéderait à l'indépendance, la délimitation d'un domaine maritime autour de ces îles serait problématique car outre leur proximité avec le territoire chinois, la législation ainsi que la délimitation du domaine maritime de la Chine pourraient faire apparaître des contentieux. De plus, certains aspects de la législation taïwanaise visant spécifiquement les navires chinois ajoutent un facteur de complication non négligeable dans l'éventuelle définition d'un domaine maritime autour de ces îles³⁷.

Enfin, la troisième problématique s'inscrirait dans le conflit en mer de Chine méridionale. En effet, si Taïwan venait à accéder à une indépendance officiellement reconnue par la communauté internationale, un nouvel acteur étatique à part entière viendrait s'ajouter à ceux déjà impliqués dans le conflit. Dans les faits, Taïwan est déjà présent dans ledit conflit, cependant, l'accession au statut d'Etat officiellement reconnu le placerait sur un pied d'égalité avec les autres parties du conflit. Outre les revendications territoriales découlant de la « ligne en 9 traits », qui n'ont par ailleurs aucune base juridique dans le droit international³⁸ (Permanent Court of Arbitration, 2016), Taïwan contrôle l'île de Itu Aba dans l'archipel des Spratly. Cette présence effective de Taïwan dans cette zone géographique pourrait mener à une complication du conflit en mer de Chine méridionale si Taïwan en devenait un véritable acteur étatique³⁹.

Le but de la suite de la présente partie est d'analyser les nouvelles problématiques qui pourraient faire suite à une accession de Taïwan à une indépendance reconnue. Il s'agit également de déterminer quelles seraient les solutions que le droit de la mer pourrait y apporter.

³⁷ La problématique de la délimitation de domaines maritimes dans les zones en question et des contentieux que cela pourrait causer avec la Chine, ainsi que les éléments de la législation taïwanaise visant spécifiquement les navires chinois seront discutés en détail dans la sous-partie 2.2.2.

³⁸ « (...) *China's claims to historic rights, or other sovereign rights or jurisdiction, with respect to the maritime areas of the South China Sea encompassed by the relevant part of the 'nine-dash line' are contrary to the Convention and without lawful effect to the extent that they exceed the geographic and substantive limits of China's maritime entitlements under the Convention* » (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 117). A noter que bien que l'arbitrage de 2016 relatif à la mer de Chine méridionale mentionne spécifiquement la Chine et non Taïwan, tous deux ont des revendications peu ou prou identiques, notamment concernant la « ligne en 9 traits ». Les remarques de la Cour Permanente d'Arbitration concernant les revendications chinoises liées à la « ligne en 9 traits » sont donc aussi techniquement valables pour Taïwan.

³⁹ La problématique liée à l'implication de Taïwan dans le conflit en mer de Chine méridionale sera discutée en détail dans la sous-partie 2.2.3.

2.2 Analyse des problématiques relatives à l'indépendance de Taïwan

2.2.1 Problématiques liées aux délimitations du domaine maritime et à la législation de Taïwan

Comme mentionné dans la sous-partie 2.1.2, le domaine maritime actuel autour de l'île de Taïwan repose sur un ensemble de lignes de base dont l'essentiel est constitué de lignes de base droites tracées de façon non-conforme aux dispositions de la CNUDM. Cela a entre autres pour effet de rendre les eaux intérieures adjacentes à l'île de Taïwan considérablement plus vastes qu'elles ne devraient l'être. Et par conséquent, la mer territoriale et la zone contigüe attenantes se retrouvent dans plusieurs endroits nettement décalées vers le large, couvrant ainsi des zones où leurs régimes respectifs ne devraient pas être d'application. Dans l'éventualité de l'indépendance de Taïwan, cela pourrait avoir un impact négatif sur la liberté de la navigation si les délimitations de son domaine maritime restent inchangées.

Pour comprendre les enjeux liés à la liberté de la navigation, il est utile d'analyser la législation maritime de Taïwan⁴⁰. En premier lieu, concernant le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale de Taïwan, la législation maritime taïwanaise contient plusieurs dispositions qui sont contraires à la CNUDM, et qui peuvent y restreindre la liberté de la navigation. En effet, selon l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, les navires civils étrangers⁴¹ jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de Taïwan selon le principe de réciprocité⁴². Cela apparaît comme n'étant pas conforme à l'article 17 de la CNUDM, qui ne fait aucune mention d'un quelconque principe de réciprocité lorsqu'il s'agit pour un Etat côtier d'accorder le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale aux navires civils⁴³ étrangers⁴⁴. Ensuite, toujours selon l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, les navires de guerre ou d'Etat⁴⁵ étrangers sont tenus de donner une notification préalable

⁴⁰ Les éléments de la législation taïwanaise discutés dans la présente sous-partie ne concernent pas tous la Chine. Les éléments légaux concernant spécifiquement la Chine seront discutés dans la sous-partie 2.2.2.

⁴¹ La *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* utilise le terme « foreign civil vessels », terme qui n'apparaît pas dans la version anglaise de la CNUDM. Il est toutefois vraisemblable que ce terme soit utilisé avec une signification équivalente à « merchant ships », expression qui est présente dans la version anglaise de la CNUDM.

⁴² Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 7 : « Foreign civil vessels may, under the reciprocity principle, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea of the Republic of China (...) ».

⁴³ Il peut aussi être noté que l'article 17 de la CNUDM ne fait aucune distinction entre les navires civils étrangers et les navires de guerre ou d'Etat étrangers, cet article faisant par ailleurs partie de la sous-section A (Règles applicables à tous les navires) de la section 3 (Passage inoffensif dans la mer territoriale) de la partie II (Mer territoriale et zone contigüe) de la Convention.

⁴⁴ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 17 : « Sous réserve de la Convention, les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ».

⁴⁵ Dans le cas des navires d'Etat étrangers, la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* ne semble pas distinguer les navires d'Etat étrangers utilisés à des fins commerciales de ceux utilisés des fins non commerciales. La CNUDM fait explicitement cette distinction. Cela est entre autres directement reflété par les titres de la sous-section B (Règles applicables aux navires marchands et aux navires d'Etat utilisés

aux autorités taïwanaises avant d'entreprendre un passage par la mer territoriale de Taïwan⁴⁶. L'article 17 de la CNUDM ne contient aucune disposition permettant à un Etat côtier de demander aux navires de guerre ou d'Etat étrangers de donner une notification aux autorités compétentes avant d'entreprendre un passage (supposé inoffensif) par la mer territoriale de cet Etat côtier (voir note 43). Par ailleurs, de telles dispositions ne figurent pas non plus dans la sous-section C (Règles applicables aux navires de guerre et autres navires d'Etat étrangers) de la section 3 de la partie II de la CNUDM. Il apparaît donc que les dispositions de l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* peuvent constituer des restrictions à la liberté de la navigation dans la mer territoriale de Taïwan pour les navires étrangers. Il peut aussi être noté que ces restrictions sont en contradiction avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 24 de la CNUDM. Celles-ci mentionnent qu'un Etat côtier ne doit pas imposer aux navires étrangers des obligations portant atteinte à leur exercice du droit de passage inoffensif, ce que fait pourtant la législation taïwanaise à l'égard des navires de guerre et d'Etat étrangers. Elles mentionnent aussi qu'un Etat côtier ne doit également exercer aucune discrimination contre les navires d'un Etat déterminé, or le principe de réciprocité qui conditionne la jouissance du droit de passage inoffensif des navires marchands étrangers dans la mer territoriale de Taïwan est une telle discrimination, en l'occurrence une discrimination de droit⁴⁷.

Les restrictions susmentionnées affectent donc à la fois les navires marchands et les navires de guerre et d'Etat étrangers, avec des impacts toutefois différents. Dans le cas des navires marchands étrangers, la jouissance du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de Taïwan est conditionnée par le principe de réciprocité. Autrement dit, un navire battant le pavillon d'un certain Etat ne peut jouir du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de Taïwan que si l'Etat du pavillon en question permet aux navires marchands taïwanais de jouir du droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale. Cela ne pose à priori pas de problème tant que Taïwan et les autres Etats s'accordent mutuellement le droit de passage inoffensif dans leurs mers territoriales respectives. Cependant, si un Etat venait à refuser le droit de passage inoffensif aux navires marchands battant le pavillon taïwanais dans sa mer territoriale, alors Taïwan pourrait agir de même. Cela serait donc une restriction claire de la liberté de la navigation pour les navires marchands de cet Etat.

à des fins commerciales) et de la sous-section C (Règles applicables aux navires de guerre et autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales) de la section 3 de la partie II de la Convention. Cette absence de distinction entre les navires d'Etat utilisés à des fins commerciales et ceux utilisés à des fins non commerciales dans la législation maritime taïwanaise semble montrer que Taïwan traite tous les navires d'Etats étrangers, que leurs fins soient commerciales ou non, de la même manière, à savoir de façon analogue à celle des navires de guerre étrangers. La CNUDM, quant à elle, traite les navires d'Etat utilisés à des fins commerciales de manière similaire aux navires marchands dans la section B susmentionnée.

⁴⁶ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 7 : « *Foreign military or government vessels shall give prior notice to the authorities concerned before their passage through the territorial sea of the Republic of China* ».

⁴⁷ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 24 : « 1. L'Etat côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention. (...) l'Etat côtier ne doit pas :

- a) imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires ;
- b) exercer de discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un Etat déterminé (...) ».

Ensuite, concernant les navires de guerre et d'Etat étrangers, le fait qu'ils soient tenus d'avertir préalablement les autorités taïwanaises pour pouvoir jouir du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de Taïwan peut poser un problème dont l'impact n'est pas quantifiable de manière évidente. En effet, selon l'interprétation qui est faite des dispositions concernant les navires de guerre et d'Etat étrangers contenues dans l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* (voir note 46), l'impact sur les navires de guerre et d'Etat étranger peut varier considérablement. Une interprétation directe de ces dispositions laisserait penser que lesdits navires doivent seulement avertir les autorités taïwanaises et que ce faisant, ils sont de fait autorisés à passer par la mer territoriale de Taïwan sous le régime du passage inoffensif. Une autre interprétation de ces dispositions assimilerait la notification que sont tenus de fournir les navires de guerre et d'Etat étrangers à une demande d'autorisation de passage inoffensif auprès des autorités taïwanaises, que ces dernières seraient libres d'accorder ou de refuser. Là réside ainsi le problème concernant les navires de guerre et d'Etat étrangers. Si les dispositions de l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* les concernant sont appliquées selon la première interprétation, il n'y a à priori pas réellement de restriction de la liberté de la navigation pour ces navires, bien que ces dispositions ne soient possiblement pas conformes à la CNUDM⁴⁸. Cependant, si elles sont appliquées selon la seconde interprétation, la restriction de la liberté de la navigation de ces navires devient manifeste.

La relation entre les problématiques légales susmentionnées et les délimitations maritimes de Taïwan est qu'en raison du tracé des lignes de base autour de l'île de Taïwan et du décalage vers le large de sa mer territoriale qui en résulte, les restrictions de la liberté de la navigation pour les navires étrangers sont présentes dans des zones parfois relativement éloignées de Taïwan, et aussi sur une superficie relativement vaste. A cela il faut aussi ajouter le fait que le tracé des lignes de base autour de l'île de Taïwan résulte en une grande superficie d'eaux intérieures, dans lesquelles, par définition, les principes de la liberté de la navigation ne sont pas applicables. Si les lignes de base autour de Taïwan étaient tracées de façon conforme à la CNUDM, des portions significatives des eaux intérieures deviendraient, selon les cas, des parties de la mer territoriale ou de la ZEE (incluant la zone contigüe), ce qui permettrait la liberté de la navigation dans des zones où celle-ci devrait normalement être d'application. Même si, selon la législation maritime taïwanaise actuelle, cette liberté de la navigation serait restreinte dans les zones qui devraient en principe faire partie de la mer territoriale, cela représenterait un progrès notable. Et dans les zones faisant actuellement partie des eaux intérieures ou de la mer territoriale et qui devraient faire partie de la ZEE taïwanaise (en prenant en compte la zone contigüe là où celle-ci est applicable), les navires étrangers pourraient naviguer en toute liberté.

A présent, il s'agit de faire le lien entre les éléments analysés précédemment et le scénario de l'indépendance de Taïwan. En partant du principe que suite à son accession à l'indépendance, Taïwan conserverait son domaine maritime tel qu'il est défini actuellement, celui-ci acquerrait un véritable statut officiel, et non plus seulement une existence de fait. Si suite à son indépendance, Taïwan ratifie la CNUDM, il serait alors tenu de l'appliquer de façon conforme.

⁴⁸ Voir sous-partie 2.3.3 pour des détails additionnels au sujet de la conformité à la CNUDM de telles dispositions.

Il est aisé d'imaginer que si Taïwan conservait son domaine maritime et sa législation actuelle, cela serait problématique à plusieurs égards. Comme mentionné précédemment, il y a tout d'abord les aspects liés au passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale de Taïwan. La législation maritime taïwanaise comporte à ce sujet des dispositions qui le restreignent, tout particulièrement dans le cas de navires de guerre et d'Etat étrangers, pour lesquels les dispositions de la législation taïwanaise sont contraignantes en plus d'être potentiellement sujettes à différentes interprétations. Ensuite, il y a les aspects liés aux délimitations du domaine maritime taïwanais. Les lignes de base utilisées rendent les eaux intérieures de Taïwan significativement plus vastes qu'elles ne le seraient si des lignes de base conformes à la CNUDM étaient utilisées, et la mer territoriale autour de Taïwan est plus éloignée du domaine terrestre et plus étendue qu'elle ne devrait l'être. En conséquence, pour les parties recouvertes d'eaux intérieures et qui ne devraient pas l'être, la liberté de la navigation est impossible alors qu'elle devrait l'être, soit de manière totale pour les parties qui devraient normalement faire partie de la ZEE taïwanaise, soit de manière conditionnée aux règles du passage inoffensif (sans considération des contraintes supplémentaires auquel est soumis le passage inoffensif selon la législation taïwanaise) pour les parties devant normalement faire partie de la mer territoriale. Et pour les parties de la mer territoriale taïwanaise s'étendant au-delà de ce qu'elle ne devrait, la liberté de la navigation pour les navires étrangers est restreinte par la législation taïwanaise. Ainsi, si Taïwan venait à devenir indépendant *de jure* et à ratifier la CNUDM, sans mise en conformité de son domaine maritime et de sa législation, des conflits avec d'autres Etats pourraient apparaître. De plus, concernant les navires de guerre et d'Etat étrangers, une problématique additionnelle se poserait. En effet, selon l'article 30 de la CNUDM, un navire de guerre étranger peut se voir donner l'ordre par un Etat côtier de quitter immédiatement sa mer territoriale si ce navire ne respecte pas la législation relative au passage dans la mer territoriale de cet Etat et ne tient pas compte de la demande qui lui est adressée de s'y soumettre⁴⁹. Par conséquent, suite à la ratification par Taïwan de la CNUDM, il pourrait mettre cet article en application, même si la législation taïwanaise relative au passage des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale n'est (possiblement) pas conforme à la CNUDM. Concrètement, si un navire de guerre ou d'Etat étranger venait à passer par la mer territoriale de Taïwan avec pour intention d'effectuer un passage inoffensif conformément aux règles disposées par la CNUDM (donc sans envoi de notification préalable aux autorités taïwanaises), Taïwan aurait en principe le droit d'exiger que ce navire quitte sa mer territoriale du fait de l'absence de notification préalable. Là réside un aspect important concernant les tensions liées à la liberté de la navigation qui feraient suite à l'indépendance de Taïwan, mais il pourrait aussi y avoir des tensions encore plus importantes autour de ces problématiques combinées à celles liées aux délimitations du domaine maritime taïwanais. En effet, si suite à celle-ci et à la ratification de la CNUDM, Taïwan conserve malgré tout son domaine maritime actuel, des Etats étrangers pourraient contester les revendications maritimes taïwanaises. Ces Etats pourraient mener des opérations pour affirmer la liberté de la navigation dans les zones du domaine maritime taïwanais que Taïwan considère comme faisant partie de ses eaux intérieures ou de sa mer territoriale mais qui ne devraient pas en

⁴⁹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 30 : « Si un navire de guerre ne respecte pas les lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, l'Etat côtier peut exiger que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale ».

faire partie si ledit domaine maritime était délimité conformément à la CNUDM⁵⁰. Mais en même temps, Taïwan pourrait utiliser l'article 30 de la CNUDM pour contraindre de telles opérations, obligeant ainsi les navires y prenant part d'y mettre fin. Il est aisé d'imaginer qu'un tel scénario serait une source de tensions entre un Taïwan nouvellement indépendant et les autres Etats. En effet, les Etats qui contesteraient les revendications maritimes excessives de Taïwan par le biais d'opérations d'affirmation de la liberté de la navigation n'enverraient probablement pas de notification aux autorités taïwanaises avant de faire passer leurs navires dans les zones que Taïwan considère abusivement comme sa mer territoriale⁵¹, étant donné que ces zones ne devraient justement pas en faire partie, et que par ailleurs l'obligation d'envoi de cette notification préalable va au-delà de ce que dispose explicitement la CNUDM⁵². Mais de l'autre côté, Taïwan pourrait rejeter la validité de ces opérations pour des raisons légales. En effet, étant donné que les navires prenant part à ces opérations n'auraient pas envoyé de notification préalable aux autorités taïwanaises, cela serait pour Taïwan un motif lui permettant d'utiliser l'article 30 de la CNUDM, et donc d'obliger les navires impliqués de cesser leurs opérations. De plus, cela serait un moyen pour Taïwan d'empêcher ces navires d'accéder à ses eaux intérieures dans le cas où ceux-ci voudraient y mener ce type d'opérations (voir note 50).

2.2.2 Problématiques liées à la législation taïwanaise dans la gestion des relations avec la Chine et leur impact maritime

Les relations entre la Chine et Taïwan ont un impact direct sur la manière dont sont abordées les thématiques maritimes entre les deux parties. Cela est notamment visible dans la législation taïwanaise, entre autres dans l'*Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* (Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan), 2019b). Il

⁵⁰ Note explicative : de telles opérations pourraient être menées dans les zones que Taïwan considère comme faisant partie de ses eaux intérieures mais qui devraient selon le droit international être considérées, selon les cas, comme des parties de la mer territoriale ou de la ZEE. Ces opérations pourraient aussi être menées dans les zones que Taïwan considère comme faisant partie de sa mer territoriale mais qui devraient en réalité faire partie de sa ZEE.

⁵¹ Pour les opérations qui se dérouleraient dans les zones considérées abusivement par Taïwan comme ses eaux intérieures, la situation serait plus complexe car pour un navire étranger, il est impossible de rentrer dans les eaux intérieures taïwanaises sans devoir d'abord traverser la mer territoriale, comme cela est d'ailleurs visible sur la figure 1.

⁵² Il peut aussi être noté que l'envoi de la notification préalable aux autorités taïwanaises est une règle applicable dans le cadre d'un passage inoffensif. Dans le cas d'un navire impliqué dans une opération d'affirmation de la liberté de la navigation, son passage par la mer territoriale de Taïwan ne pourrait pas être considéré comme inoffensif puisqu'il s'agirait d'une opération qui, du point de vue taïwanais, pourrait être considérée comme portant atteinte à sa souveraineté ou à son intégrité territoriale. Cela est d'ailleurs mentionné dans la CNUDM comme des motifs rendant le passage non-inoffensif (Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 19 : « 1. Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier (...)

2. *Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'un quelconque des activités suivantes :*

a) *Menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier (...)* »).

s'agit d'un texte législatif ayant pour but de réguler un certain nombre d'aspects des relations sino-taïwanaises⁵³, sans toutefois reconnaître la légitimité de la République populaire de Chine⁵⁴. Parmi ces aspects se trouvent un certain nombre d'éléments liés à la navigation entre Taïwan et la Chine. L'objectif de la présente sous-partie sera d'analyser lesdits éléments ainsi que de les mettre en perspective avec le droit international de la mer.

Du point de vue des navires chinois, le domaine maritime taïwanais doit être considéré d'une manière différente de celle dont il est abordé par les navires étrangers. Il en est de même concernant la législation maritime taïwanaise, dont certaines parties ne sont applicables que pour les navires chinois. Ainsi, Taïwan a délimité un certain nombre de zones autour des différents territoires qui sont sous sa souveraineté, ces zones ayant un statut légal spécifique pour les navires chinois. Il s'agit de zones dont l'accès est, selon les cas, restreint ou interdit aux navires chinois sauf autorisation des autorités taïwanaises⁵⁵. Il apparaît que selon les *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*⁵⁶ (Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan), 2018), les restrictions ou interdictions d'accès à ces zones disposées dans ce texte concernent seulement les navires marchands⁵⁷. Concernant les navires de guerre ou d'Etat chinois, intuitivement on peut penser que l'accès à ces zones leur est également restreint ou interdit, ou éventuellement qu'ils sont soumis à d'autres règles similaires. Cependant, comme de telles dispositions ne sont pas explicitement données dans la législation taïwanaise, le cas des navires de guerre ou d'Etat chinois ne sera pas traité dans la présente sous-partie.

Dans le cas où un navire chinois entre dans une zone restreinte sans autorisation, il en sera refoulé par les autorités taïwanaises. Par ailleurs, si ce navire semble suspect, il sera obligé d'accoster en vue d'une inspection. Aussi, tout navire chinois entrant dans une zone restreinte taïwanaise sans autorisation et qui passe outre l'ordre de quitter la zone ou qui prend part à des activités de contrebande sera détenu avec les biens et le personnel présents à bord⁵⁸.

⁵³ Cf. *Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 1 : « *This Act is specially enacted for the purposes of (...) regulating dealings between the peoples of the Taiwan Area and the Mainland Area, and handling legal matters arising therefrom before national unification* ».

⁵⁴ Cf. *Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 2 : « *"Mainland Area" refers to the territory of the Republic of China outside the Taiwan Area* ».

⁵⁵ Cf. *Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 29 : « *Unless permitted by the competent authorities, no Mainland vessels (...) may enter into the restricted or prohibited waters of the Taiwan Area* ». L'expression « Mainland » doit être comprise comme signifiant ce qui est relatif à la Chine.

⁵⁶ Les *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* sont un ensemble de règles indiquant la manière dont sont appliquées les dispositions contenues dans l'*Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*.

⁵⁷ Cf. *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 40 : « *The Mainland vessels and civil aircraft referred to in Paragraph 1 of Article 29 of the Act shall mean the vessels and civil aircraft registered in the Mainland Area, excluding military vessels and aircraft* ». Voir note 55 pour le paragraphe 1 de l'article 29 de l'Act (Act désigne ici l'*Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*).

⁵⁸ Cf. *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 42.1 : « *Any such vessel entering the restricted waters shall be turned away; any vessel that looks suspicious shall be forced to dock and be inspected. Any vessel that ignores the turn-away signal or is involved in contraband shall be detained together with the possessions and personnel onboard* ». A noter que l'expression « any such vessel » signifie tout navire chinois entrant dans une zone restreinte sans autorisation.

Ensuite, concernant les zones interdites, si un navire chinois pénètre dans l'une de celles-ci, il sera forcé de la quitter par les autorités taïwanaises. De la même manière que pour les zones restreintes, si un navire chinois se trouvant dans une zone interdite semble suspect, il sera obligé d'accoster en vue d'une inspection. Par ailleurs, si un navire chinois naviguant dans une zone interdite ne se soumet pas à l'obligation de la quitter, ou s'il y prend part à des activités de contrebande ou à des activités de pêche illégale, il sera détenu avec les biens et le personnel présents à bord⁵⁹. A première vue, les zones interdites et les zones restreintes semblent similaires dans la mesure où pour les deux catégories de zones, les navires chinois y pénétrant sans l'autorisation des autorités taïwanaises en seront expulsées. Cependant, une différence dans la manière dont les autorités taïwanaises procèdent à l'expulsion des navires chinois y naviguant peut être interprétée en se basant sur les termes utilisés dans l'article 42 des *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* (voir notes 58 et 59). Dans le cas des zones restreintes, l'expulsion pourrait s'effectuer suite à un ordre communiqué aux navires en infraction sans exercice de force directe par les autorités taïwanaises. Cela pourrait par exemple être fait par la transmission de l'ordre en question via un message radio. Et dans le cas des zones interdites, l'expulsion pourrait être menée par l'intervention sur les lieux des autorités taïwanaises pour contraindre les navires en infraction de partir. Concrètement, cela pourrait par exemple impliquer l'envoi sur les lieux de navires de la garde côtière taïwanaise. En d'autres termes, la principale différence entre les deux types de zones résiderait dans le degré de coercition employé par les autorités taïwanaises pour en faire partir les navires chinois y naviguant sans autorisation.

Les zones susmentionnées sont présentes autour de tous les territoires sous la juridiction de Taïwan, à savoir, l'île de Taïwan elle-même, les îles composant les comtés de Kinmen et de Lienchiang, les îles Pratas ainsi que l'île d'Itu Aba dans la mer de Chine méridionale. On peut avoir un aperçu général de ces zones sur la carte présente en figure 2⁶⁰. Concernant la méthode de délimitation ainsi que les dimensions de ces zones, elles diffèrent selon les cas. Ainsi, les zones interdites autour de l'île de Taïwan et des îles Pratas sont définies comme s'étendant jusqu'à une distance de 12 milles marins à partir des lignes de base de la mer territoriale⁶¹, et les zones restreintes sont définies comme commençant à la limite extérieure des zones interdites et s'étendant jusqu'à une distance de 24 milles marins à partir des lignes de base de la mer territoriale (Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 2019)⁶². Il apparaît donc qu'autour de l'île de Taïwan et des îles Pratas, les délimitations des zones interdites et des zones restreintes sont respectivement identiques à celles de la mer territoriale et de la zone contigüe. Pour les autres territoires sous juridiction taïwanaise, une étude au cas par cas est nécessaire.

⁵⁹ Cf. *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, article 42.2 : « Any such vessel entering the prohibited waters shall be forced to leave; any vessel that looks suspicious shall be forced to dock and be inspected. Any vessel that fails to heed the leave signal, is involved in contraband or engages in illegal fishing, shall be detained together with the possessions and personnel onboard ».

⁶⁰ L'île d'Itu Aba n'est pas présente sur la carte en figure 2. Les zones restreintes et interdites aux navires chinois autour de cette île sont visibles sur la carte en figure 9.

⁶¹ Voir figure 1 pour les lignes de base de la mer territoriale de Taïwan.

⁶² Source originale en chinois. Une traduction en anglais est disponible dans l'annexe I.

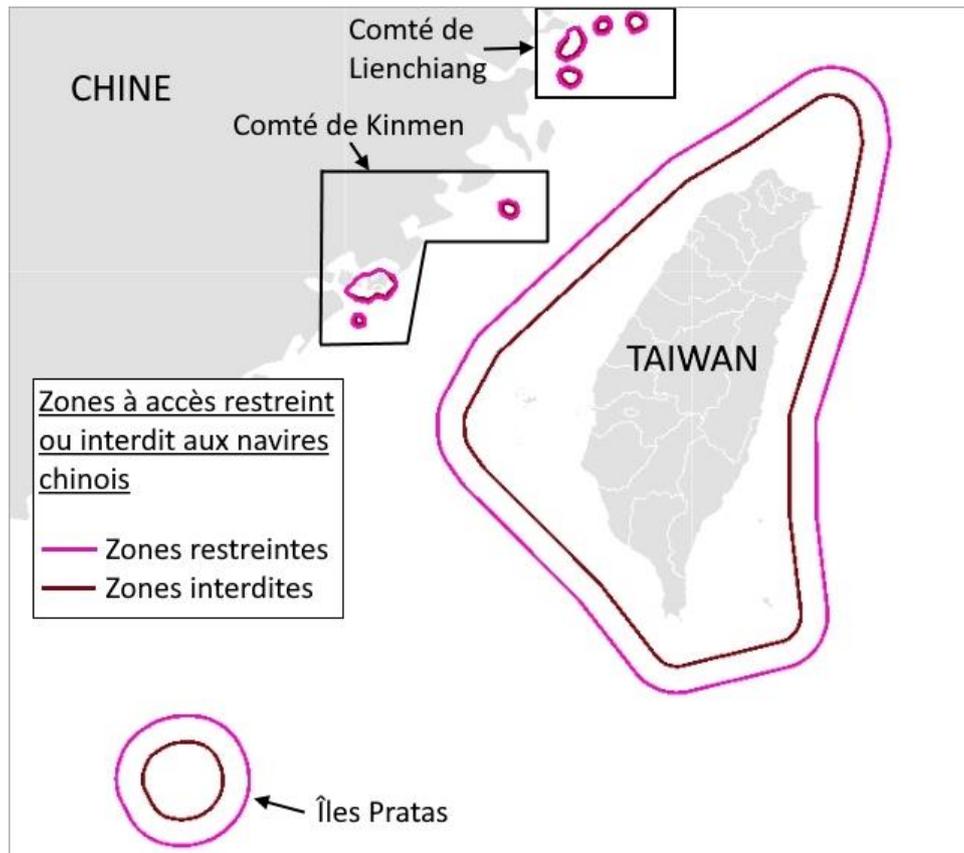


Figure 2 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2019)⁶³

En ce qui concerne le comté de Kinmen, celui-ci est constitué des îles de Grand Kinmen, Petit Kinmen, Dadan, Erdan, Beiding, Dongding et des îles Wuqiu. Les zones restreintes et interdites d'accès autour des îles de Grand Kinmen, Petit Kinmen, Dadan et Erdan sont visibles sur la carte en figure 3. Pour ces îles, la ligne de base utilisée pour la délimitation des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois est la laisse de basse mer, et les limites extérieures de ces zones sont déterminées par des polygones. La zone interdite est délimitée par le polygone décrit ci-après. A l'Est de Grand Kinmen, il s'étend au maximum jusqu'à 4000 mètres à partir de la ligne de base (ce qui correspond aux lignes reliant les points 20, 21 et 22 sur la figure 3). A l'Est de Beiding, il s'étend au maximum jusqu'à 4000 mètres à partir de la ligne de base (ce qui correspond à la ligne reliant les points 22 et 23). Au Sud de Grand Kinmen, il s'étend au maximum jusqu'à 8000 mètres à partir de la ligne de base (ce qui correspond aux lignes reliant les points 23, 24, 25, 26, 27 et 10). Au Sud, à l'Ouest et au Nord de Dadan et Erdan, il s'étend au maximum jusqu'à 2000 mètres à partir de la ligne de base (ce qui correspond aux lignes reliant les points 10, 11, 12 et 13). A l'Ouest et au Nord de Petit Kinmen, il est délimité par les lignes reliant les points 13, 13', 14 et 15 sur la figure 3⁶⁴.

⁶³ Voir note 61.

⁶⁴ Le document qui a servi de source ne mentionne pas spécifiquement de distance maximale entre la limite extérieure du polygone représentant la zone interdite aux navires chinois et la ligne de base pour ces segments, bien que par observation sur la carte il puisse être déduit que la distance en question est de l'ordre de 5000 mètres.

Au Nord de Grand Kinmen, il est délimité par les lignes reliant les points 15, 16 et 17⁶⁵. Enfin, au Nord de la pointe située au Nord-Est de Grand Kinmen, il s'étend au maximum jusqu'à 1500 mètres à partir de la ligne de base, ce qui correspond aux lignes reliant les points 17, 18 et 19.

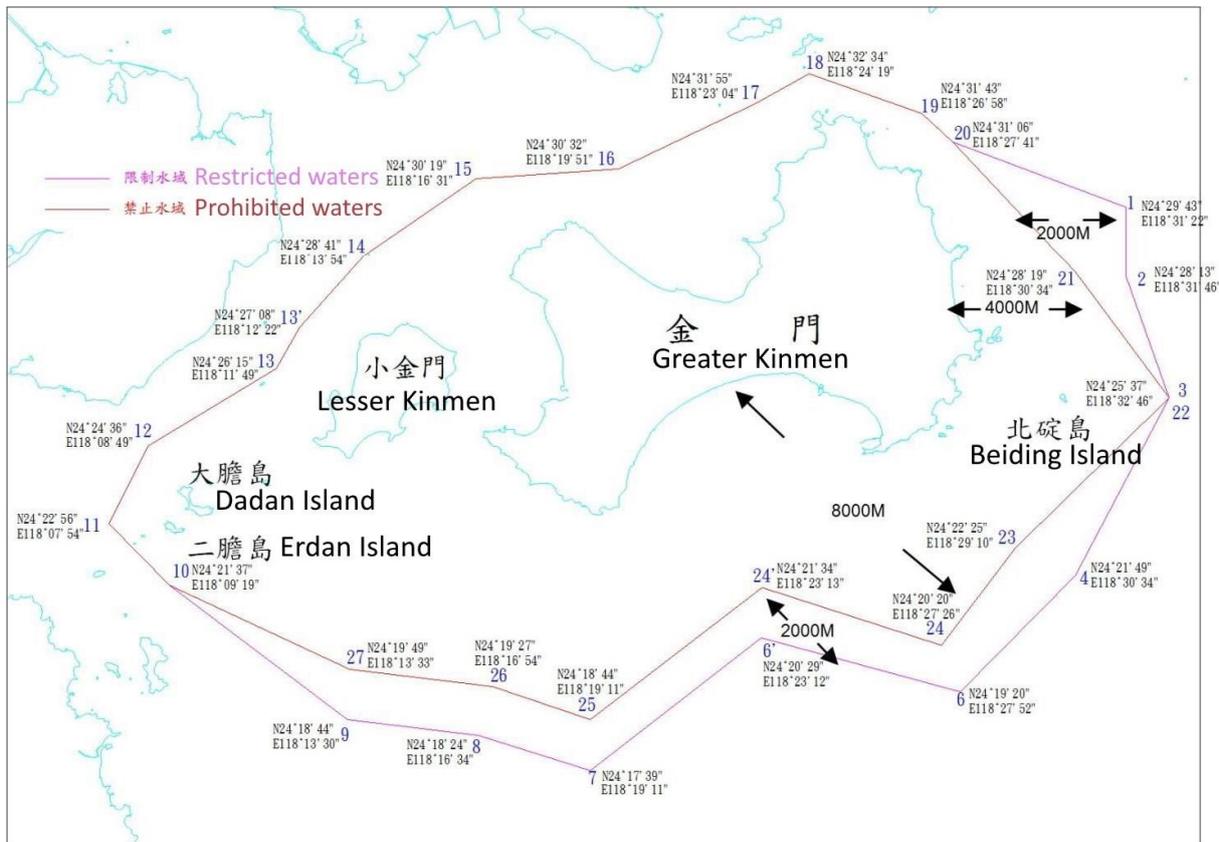


Figure 3 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des îles de Grand Kinmen, Petit Kinmen, Dadan, Erdan et Beiding

Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)⁶⁶

En ce qui concerne les zones restreintes d'accès aux navires chinois, il peut tout d'abord être noté qu'elles ne sont présentes que dans les parties situées à l'Est, au Sud-Est, au Sud et au Sud-Ouest de Grand Kinmen, les façades situées au Nord de Grand Kinmen, au Nord et à l'Ouest de Petit Kinmen et à l'Ouest de Dadan et Erdan n'étant pas dotées de telles zones. Aux endroits où des zones restreintes sont présentes, les polygones représentant leurs limites extérieures s'étendent au maximum jusqu'à une distance de 2000 mètres à partir de la limite extérieure de la zone interdite. Autrement dit, à l'Est de Grand Kinmen, l'extension maximale de la zone restreinte est de 6000 mètres à partir de la ligne de base, et au Sud-Est, Sud et Sud-Ouest de Grand Kinmen, celle-ci est de 10000 mètres par rapport à la ligne de base (National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 2004).

Ensuite, concernant l'île de Dongding, les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois sont visibles sur la carte en figure 4.

⁶⁵ Même remarque que pour la note 63, mais dans ce cas-ci, une observation sur la carte permet de déduire que la distance maximale est de l'ordre de 6000 à 7000 mètres.

⁶⁶ Source originale en chinois. Une traduction en anglais est disponible dans l'annexe II.

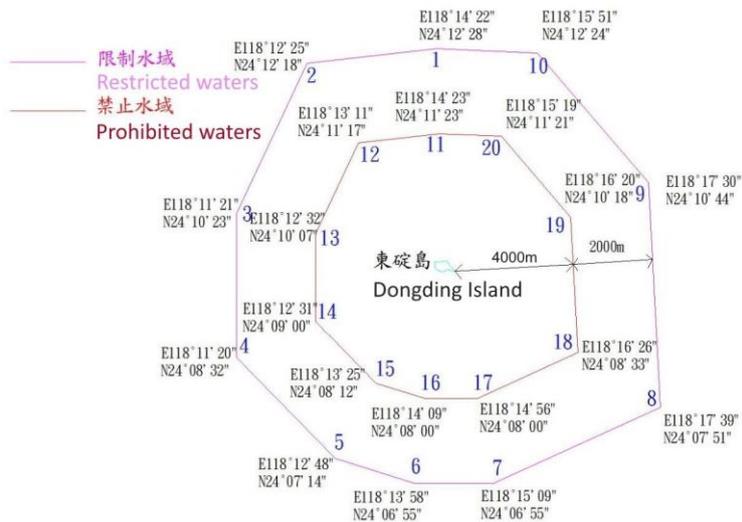


Figure 4 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île de Dongding
 Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

La ligne de base utilisée pour la délimitation des zones restreintes et interdites autour de cette île est la laisse de basse mer. La zone interdite est définie par un polygone s'étendant jusqu'à 4000 mètres de la ligne de base, et la zone restreinte est définie par un polygone qui s'étend jusqu'à 2000 mètres à partir de la limite extérieure de la zone interdite. Autrement dit, la zone restreinte s'étend jusqu'à 6000 mètres à partir de la ligne de base (National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 2004).

Pour les îles Wuquiu, il s'agit de deux îles, Grand Qiu et Petit Qiu, qui composent le canton de Wuquiu du comté de Kinmen. Les zones restreintes et interdites d'accès aux navires chinois autour de ces îles sont présentes dans la carte en figure 5.

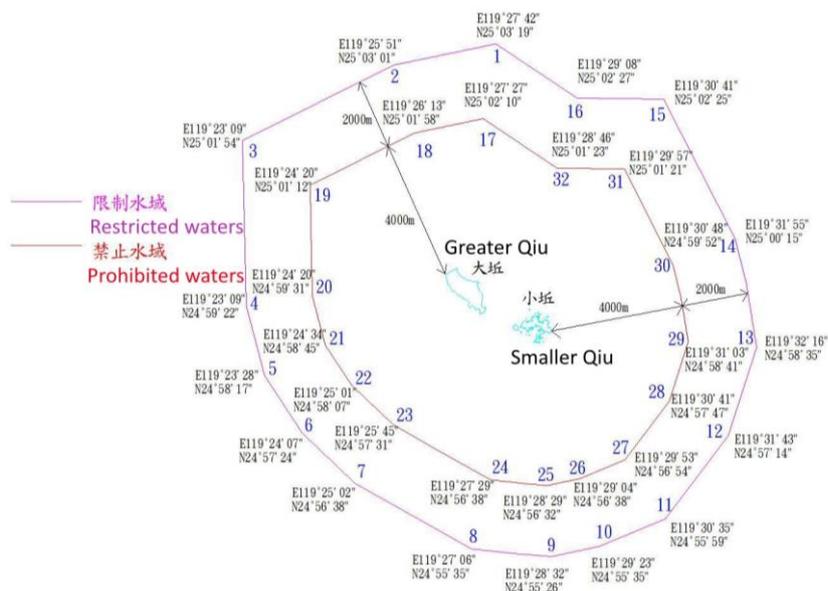


Figure 5 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des îles Wuquiu
 Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

La ligne de base employée pour délimiter les zones restreintes et interdites d'accès aux navires chinois autour des îles Wuqiu est la laisse de basse mer. La zone interdite est délimitée par un polygone s'étendant jusqu'à 4000 mètres à partir de la ligne de base, et la zone restreinte est délimitée par un polygone s'étendant jusqu'à 2000 mètres à partir de la limite extérieure de la zone interdite (soit 6000 mètres à partir de la ligne de base) (National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 2004).

A présent, concernant le comté de Lienchiang, celui-ci est entre autres constitué de l'île Nangan qui constitue le canton éponyme, Beigan, Gaodeng et Liang, qui constituent le canton de Beigan, Xiju et Dongju qui composent le canton de Juguang, et du canton de Dongyin, qui est composé des îles Dongyin et Xiyin. Les zones restreintes et interdites d'accès aux navires chinois autour des cantons de Nangan, Beigan (excepté l'île Liang) et Juguang sont visibles sur la carte en figure 6.

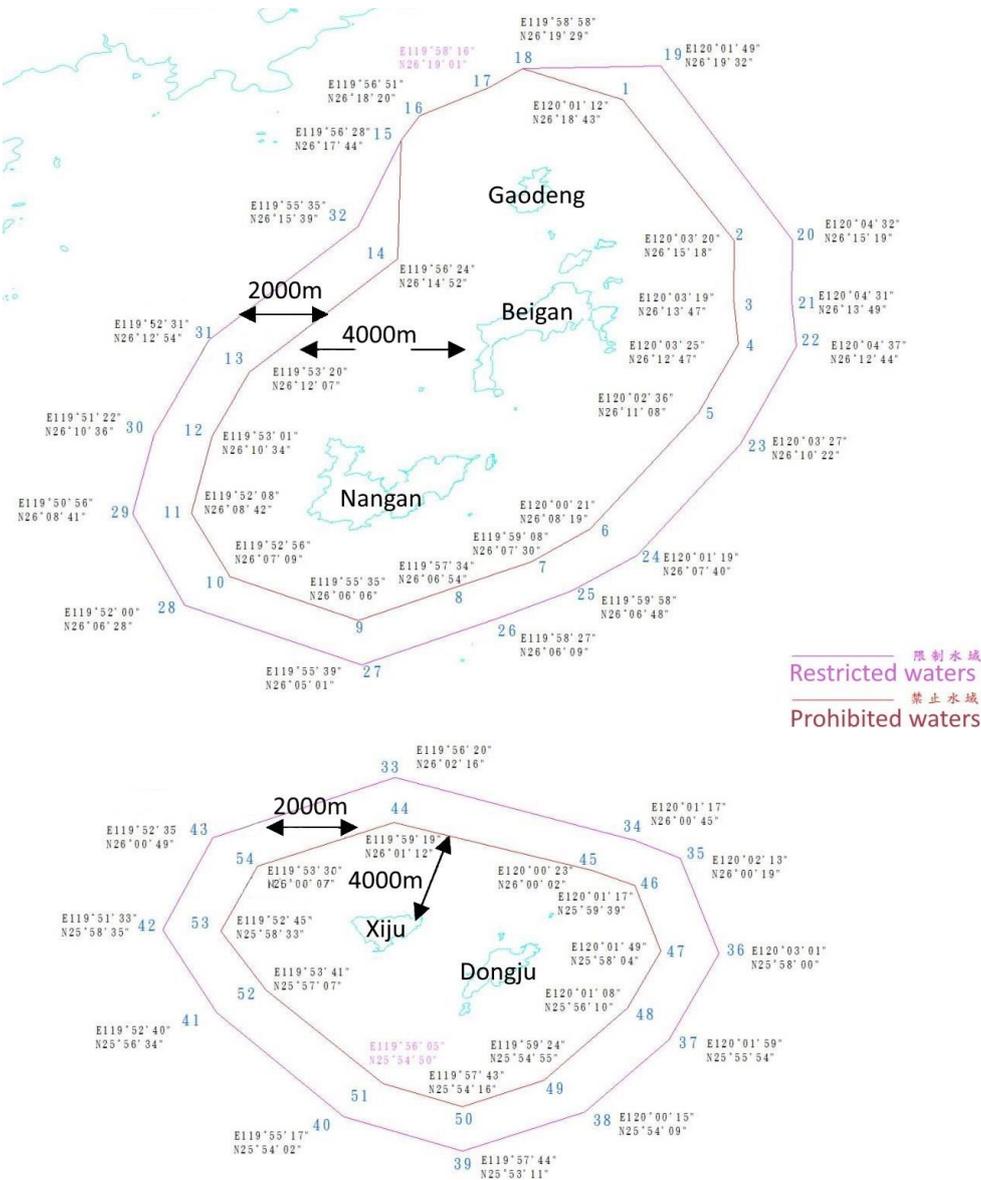


Figure 6 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des cantons de Nangan, Beigan et Juguang

Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

De la même manière que pour les cas des îles Wuqiu et de l'île de Dongding, la ligne de base utilisée pour la délimitation des zones interdites et restreintes autour des cantons de Nangan, Beigan et Juguang est la laisse de basse mer. Par ailleurs, les polygones définissant les limites extérieures de ces zones ont les mêmes dimensions. Il est toutefois à noter qu'au Nord du canton de Beigan, il n'y a pas de zone restreinte, seule est présente la zone interdite à cet endroit (voir les lignes reliant les points 15, 16, 17 et 18 sur la carte en figure 6).

Concernant le canton de Dongyin, les zones d'accès restreint et interdit aux navires chinois autour des îles le composant sont visibles sur la carte en figure 7.

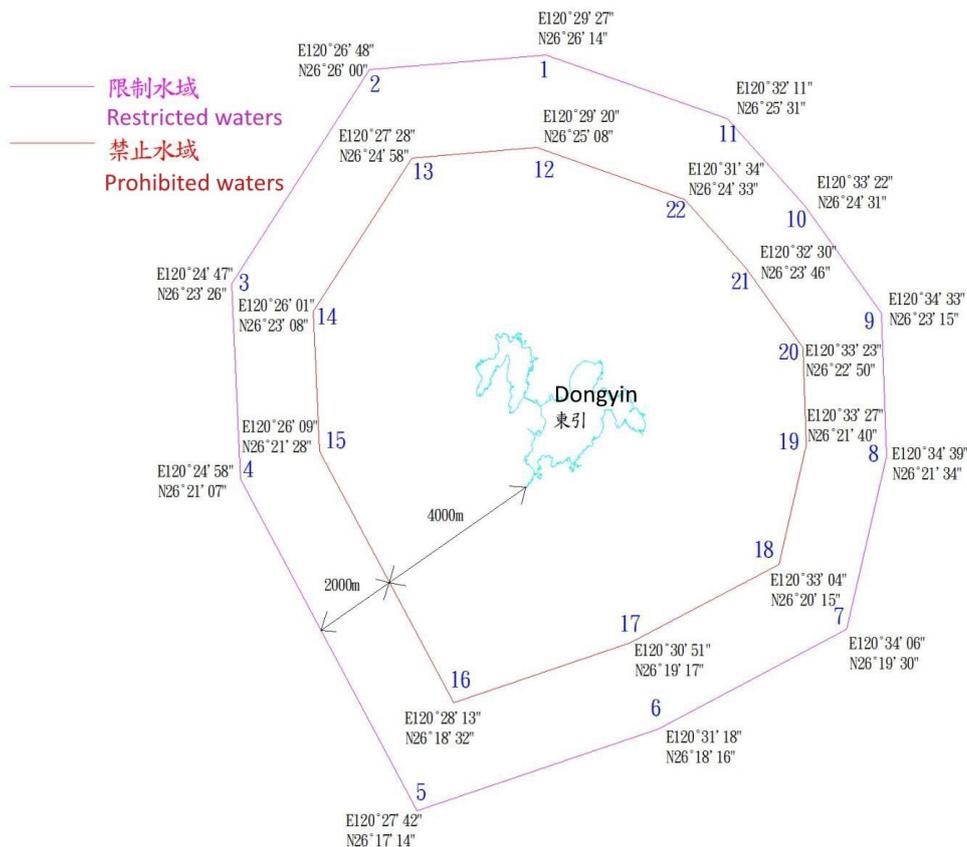


Figure 7 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour du canton de Dongyin
Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

Concernant la ligne de base utilisée pour les délimitations des zones restreintes et interdites autour du canton de Dongyin ainsi que les dimensions de ces zones, tous ces éléments sont identiques à ceux des trois cas précédents (National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), 2004).

Pour l'île Liang, les zones restreintes ou interdites d'accès aux navires chinois sont visibles sur la carte en figure 8. Concernant la ligne de base et la délimitation de ces zones, ces informations sont identiques à celles des quatre cas précédents.

Finalement, le dernier territoire sous souveraineté taïwanaise à être doté de telles zones est l'île d'Itu Aba, dans l'archipel des Spratly en mer de Chine méridionale. Les zones à accès restreint ou interdit autour de cette île sont également délimitées à partir de la laisse de basse

mer et ont les mêmes dimensions que les cinq cas précédents. Ces zones sont visibles sur la carte en figure 9.

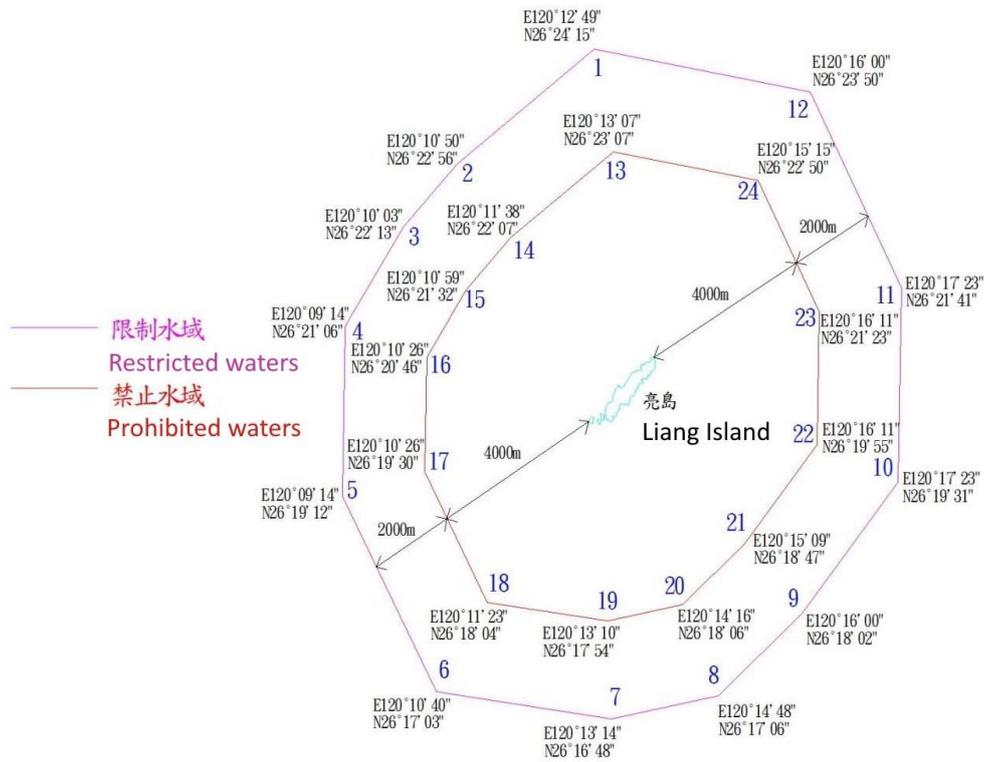


Figure 8 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île Liang
Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

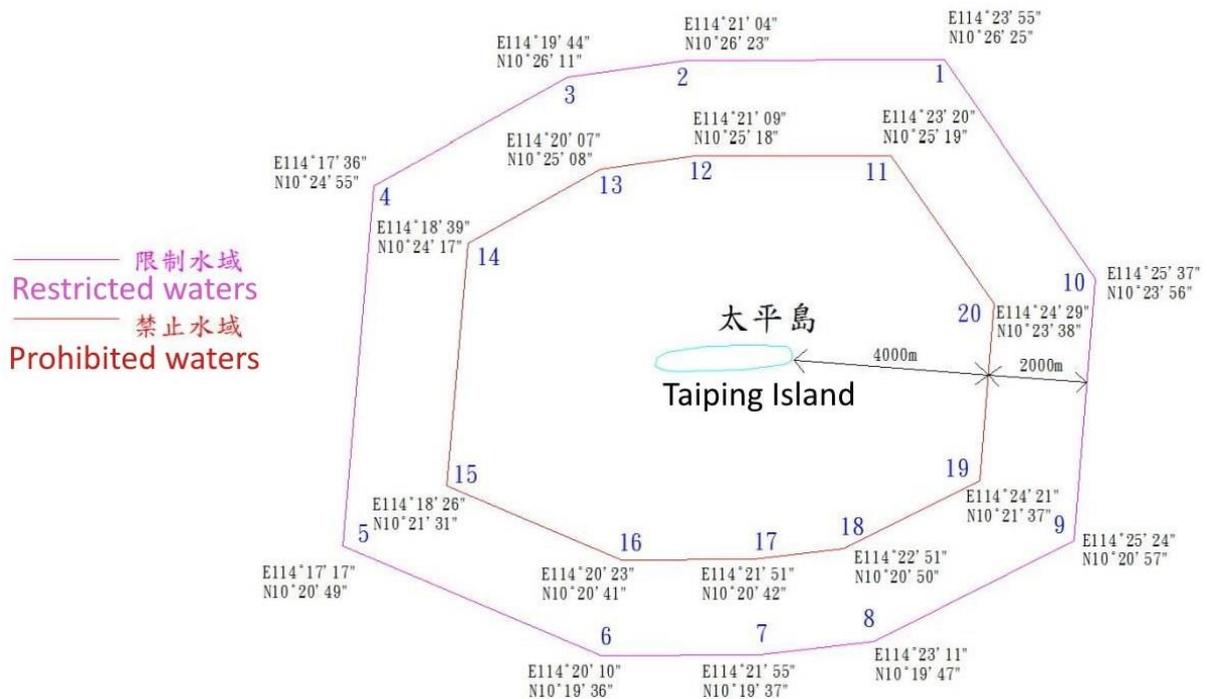


Figure 9 : zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour de l'île d'Itu Aba
Source : adapté de National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2004)

A présent, il peut être utile de dresser une comparaison entre la législation taïwanaise spécifique aux navires chinois et la CNUDM. Tout d'abord, concernant les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois, un parallèle entre leurs caractéristiques et leur statut légal et ceux de la mer territoriale peut être établi. Premièrement, les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois sont situées à l'extérieur des lignes de base, ce qui est un point commun avec les mers territoriales. Si ces zones avaient été délimitées à l'intérieur des lignes de base, elles auraient été plutôt comparables à des eaux intérieures. Par ailleurs, les zones interdites et restreintes autour de l'île de Taïwan, de l'archipel de Penghu et des îles Pratas ont les mêmes délimitations que, respectivement, la mer territoriale et la zone contigüe autour de ces territoires. Cela tend à étayer la comparabilité des zones restreintes et interdites à des mers territoriales, du moins pour les zones interdites dans ces cas-ci.

Aussi, le régime de passage pour les navires chinois dans les zones restreintes et interdites peut être assimilé d'une certaine manière à une sorte de régime de passage inoffensif (caractéristique de la mer territoriale), certes considérablement plus strict que celui que Taïwan applique aux navires marchands étrangers, ou à plus forte raison, que le régime de passage inoffensif disposé dans la CNUDM. En effet, selon les dispositions contenues dans l'*Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* et dans les *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area*, les navires chinois ont la possibilité de passer dans ces zones restreintes et interdites, à condition d'en demander la permission aux autorités taïwanaises, que leur présence dans ces zones ne soit pas hostile envers Taïwan et également que les activités qu'ils mènent dans ces zones ne soient pas contraires à la législation taïwanaise. Les deux derniers points correspondent à une partie de la définition du passage inoffensif telle qu'elle est établie par l'article 19 la CNUDM. Cependant, le fait que le passage par les zones restreintes et interdites soit soumis à l'obtention d'une autorisation est lui contraire à la CNUDM⁶⁷. Cela étant dit, la présence de ce substitut de régime de passage inoffensif dans les zones restreintes et interdites permet en quelque sorte d'assimiler ces zones à des mers territoriales.

Il est à noter que là où les zones restreintes ont les mêmes délimitations que les zones contigües, un problème se pose car le régime des zones restreintes est totalement différent de celui des zones contigües. Le but des zones contigües est de permettre à un Etat côtier de prévenir et/ou réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration⁶⁸. De l'autre côté, le but principal des zones restreintes (et aussi celui des zones interdites) est de prévenir la présence de navires chinois potentiellement hostiles à des distances rapprochées des côtes des territoires sous contrôle taïwanais. En d'autres termes, aux endroits où les zones restreintes d'accès aux navires chinois correspondent à des zones contigües, le régime des zones restreintes (qui pour rappel est d'une certaine manière

⁶⁷ Un certain nombre d'autres règles appliquées dans les zones restreintes ou interdites d'accès sont contraires à la CNUDM. Ceux-ci seront expliqués en détail au cours de la suite de la présente sous-partie.

⁶⁸ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 33.1 : « Dans une zone contigüe à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contigüe, l'Etat côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :
a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale ;
b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale ».

apparenté à celui des mers territoriales), est d'application sur des zones significativement plus éloignées vers le large que celles correspondant aux véritables mers territoriales taïwanaises.

Concernant les territoires extracôtiers de Taïwan⁶⁹, comme cela a été vu précédemment, la plus grande largeur pour ces zones est atteinte dans la zone restreinte au Sud de Grand Kinmen, et celle-ci est de 10000 mètres, et la plupart du temps, dans les autres cas, l'extension maximale de ces zones est de 6000 mètres⁷⁰. Cela est donc toujours inférieur à la limite maximale de 12 milles marins à partir des lignes de base de l'extension de la mer territoriale telle qu'elle est disposée par l'article 3 de la CNUDM. De plus, dans tous les cas pour les îles autres que l'île de Taïwan elle-même et de l'archipel de Penghu voisin, les lignes de base utilisées pour définir ces zones est la laisse de basse mer, ce qui est en accord avec l'article 5⁷¹ de la CNUDM. Cela est donc radicalement différent de la délimitation du domaine maritime autour de l'île de Taïwan et de l'archipel de Penghu, où la quasi-totalité des lignes de base utilisées sont des lignes de base droites tracées de manière non-conforme à la CNUDM. Ainsi, si les zones à accès restreint ou interdit autour des territoires extracôtiers (excepté les îles Pratas, voir note 70) étaient considérées comme des mers territoriales, ou du moins, comme des zones s'y apparentant, les lignes de base utilisées pour les délimiter ainsi que leurs dimensions seraient conformes aux dispositions de la CNUDM. Bien que les délimitations extérieures polygonales de ces zones puissent être qualifiées de peu orthodoxes étant donné que les lignes de base employées sont les laisses de basse mer, en soi elles restent conformes au critère de la largeur maximale de la mer territoriale de 12 milles marins à partir des lignes de base. Cependant, dans les régions où ces zones sont très proches des côtes chinoises⁷², les délimitations polygonales peuvent se révéler problématiques dans la mesure où les segments composant ces polygones peuvent ne pas représenter (ou en tout cas, pas de manière précise) la ligne médiane entre les laisses de basse mer des territoires taïwanais concernés et celles des côtes chinoises dans ces régions. Il est possible que ces délimitations relativement peu précises résultent, selon les endroits, tantôt à des avantages et à tantôt des désavantages à la fois pour Taïwan et pour la Chine en termes d'extension des zones maritimes sous leur contrôle respectif. Si les zones restreintes ou interdites d'accès aux navires chinois sont assimilées à des mers territoriales, cela serait donc contraire à l'article 15 de la CNUDM⁷³. Cependant, selon l'article 15 de la CNUDM, il est possible que deux Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face adoptent un accord concernant les délimitations de leur mer

⁶⁹ L'expression « territoires extracôtiers de Taïwan » sous-entend les comtés de Kinmen et de Lienchiang, les îles Pratas et Itu Aba. Cela n'inclut pas l'archipel de Penghu, qui est relativement proche de l'île de Taïwan et qui est inclus dans le même ensemble de lignes de base que cette dernière.

⁷⁰ Excepté dans le cas des îles Pratas, où les zones interdites et restreintes ont respectivement les mêmes limites extérieures que la mer territoriale et la zone contigüe, soit 12 et 24 milles marins à partir des lignes de base.

⁷¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 5 : « Sauf disposition contraire à la convention, la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte (...) ».

⁷² Cela concerne les comtés de Kinmen et de Lienchiang.

⁷³ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 15 : « Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, ni l'un ni l'autre de ces Etats n'est en droit, sauf accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Cette disposition ne s'applique cependant pas dans les cas où, en raison de l'existence de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter autrement la mer territoriale des deux Etats ».

territoriale ne respectant pas le principe de la ligne médiane. Si les délimitations des zones restreintes et interdites étaient le résultat d'un tel accord, cela serait donc conforme à la CNUDM. Cependant, il semble probable que ce ne soit pas le cas, dans la mesure où la Chine considère que Taïwan ainsi que les territoires affiliés lui appartiennent, ce qui est d'ailleurs indiqué dans la législation maritime chinoise⁷⁴ (Standing Committee of the National People's Congress, 1992). De plus, il est à noter qu'en raison du tracé des lignes de base utilisées par la Chine pour délimiter sa mer territoriale, pratiquement tous les territoires sous contrôle taïwanais situés près des côtes de la Chine sont en fait situés dans la mer intérieure chinoise⁷⁵. Le fait que ces lignes de base englobent des territoires pourtant sous contrôle taïwanais semble indiquer qu'un accord entre Taïwan et la Chine concernant les délimitations des zones restreintes et interdites d'accès aux navires chinois n'existe pas, tout en étant une manière pour la Chine d'affirmer sa souveraineté sur ces territoires. Il est aussi à noter que la Chine passe outre au régime légal des zones restreintes et interdites, comme peut en attester un incident survenu en mars 2020 où des bateaux chinois ont délibérément percuté des bateaux de patrouille des garde-côtes taïwanais alors que ceux-ci étaient en train de mener des opérations de lutte contre la pêche illégale dans les eaux aux alentours de Kinmen (Panda, 2020). Cela tend de nouveau à montrer qu'il n'y a pas d'accord entre Taïwan et la Chine concernant les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois. Ainsi, en l'absence d'un tel accord et en partant du principe que les zones restreintes et interdites d'accès aux navires chinois sont assimilées à des mers territoriales, l'article 15 de la CNUDM n'est pas respecté.

Quelques autres considérations concernant les aspects maritimes de la législation taïwanaise régissant les relations avec la Chine sont aussi à prendre en compte. Tout d'abord, le fait que le régime des zones à accès restreint ou interdit concerne exclusivement les navires chinois est en contradiction avec l'article 24 de la CNUDM, dans la mesure où au travers des lois disposant le fonctionnement de ces zones, en considérant que ce régime légal sert de substitut au régime de passage inoffensif, Taïwan exerce une discrimination de droit envers les navires chinois. De plus, le régime légal de ces zones y limite considérablement l'exercice du droit de passage inoffensif des navires chinois, ce qui est de nouveau contraire à l'article 24 de la CNUDM. Ensuite, le cas des navires étrangers (autres que chinois) passant dans ces zones est quelque peu ambigu. En ce qui concerne les zones restreintes et interdites situés autour de Taïwan et de l'archipel de Penghu, la question ne se pose pas car comme mentionné précédemment, ces zones correspondent respectivement à la zone contigüe et à la mer territoriale de Taïwan, et le régime applicable aux navires étrangers y passant est donc clair. Mais en ce qui concerne les territoires extracôtiers de Taïwan, la situation est floue. Pour les territoires inclus dans les comtés de Kinmen et de Lienchiang, en raison du fait que les zones restreintes ou interdites autour de ceux-ci soient situées, selon les cas, dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de la Chine, la question du régime légal applicable aux navires étrangers y passant se pose. En effet, la communauté internationale considère que

⁷⁴ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, article 2 : « *The PRC's territorial land includes the mainland and its offshore islands, Taiwan and the various affiliated islands including Diaoyu Island, Penghu Islands, Dongsha Islands, Xisha Islands, Nansha (Spratly) Islands and other islands that belong to the People's Republic of China* ».

⁷⁵ Les problématiques concernant les délimitations maritimes des territoires taïwanais situés à proximité directe des côtes chinoises seront abordées ultérieurement.

Taiwan et tous les territoires contrôlés par son gouvernement (incluant donc les comtés de Kinmen et de Lienchiang) appartiennent à la Chine. En ajoutant à cela le fait que les zones restreintes ou interdites soient situées dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de la Chine, à priori les navires étrangers devraient donc se soumettre au droit chinois lorsqu'ils passent par ces zones. Mais d'un autre côté, ces zones sont sous contrôle effectif de Taiwan. Il serait donc logique de penser que les navires étrangers passant par ces zones devraient se soumettre au droit taïwanais. Cependant, les lois concernant ces zones adoptées par Taiwan ne font pas mention des navires autres que les navires chinois. Il est donc difficile de savoir si les navires étrangers doivent y suivre le droit chinois ou le droit taïwanais. Par ailleurs, une autre inconnue est présente. En effet, dans l'hypothèse où le droit taïwanais est d'application pour les navires étrangers passant par ces zones, il n'est pour autant pas clair si pour eux le régime de passage inoffensif tel qu'il est d'application dans la mer territoriale autour de Taiwan et de l'archipel de Penghu est d'application dans ces zones, étant donné qu'elles sont pas explicitement déclarées comme faisant partie des mers territoriales de Taiwan. Compte tenu de l'absence de dispositions concernant spécifiquement ces cas dans la législation taïwanaise, il est impossible d'apporter une réponse précise à ces interrogations en se basant uniquement sur celle-ci.

Cependant, certains éléments de réponse peuvent être déduits à partir des informations contenues dans des publications à l'adresse des navigateurs. En effet, les navires naviguant dans la mer territoriale ou à proximité d'un port d'un certain Etat peuvent être obligés de communiquer avec les services de trafic maritime⁷⁶ de cet Etat à des fins, entre autres, de sécurité de la navigation. Il peut donc être utile de regarder auprès de quel VTS doivent s'adresser les navires étrangers naviguant dans les zones où il est difficile de déterminer si ceux-ci doivent suivre le droit taïwanais ou le droit chinois pour tenter de lever cette indétermination. En effet, selon les règles contenues dans le *Vessel Traffic Services Manual*, un Etat peut imposer aux navires l'utilisation d'un VTS dans les eaux sous sa juridiction (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, 2016, p. 15). Comme mentionné précédemment, les zones restreintes ou interdites autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang se situent en grande partie dans les eaux intérieures chinoises, les autres parties étant dans la mer territoriale de la Chine. En se basant sur les données publiées par les autorités maritimes chinoises, il apparaît que le comté de Kinmen se situe dans la zone VTS de Xiamen, et le comté de Lienchiang est dans la zone VTS de Fuzhou (Fujian Maritime Safety Administration of the People's Republic of China, 2013). Il peut donc être déduit qu'étant donné que les navires étrangers naviguant aux alentours de ces comtés doivent être en contact avec des VTS chinois, ces navires doivent donc suivre la législation chinoise quand ils naviguent dans les zones dont l'accès est restreint ou interdit aux navires chinois. Par ailleurs, cela indique de manière indirecte que ces zones ne sont pas officiellement reconnues au niveau international, et par conséquent, elles sont vraisemblablement considérées de la même manière que le reste des eaux sous souveraineté chinoise.

⁷⁶ Ces services sont aussi appelés *Vessel Traffic Services*, expression abrégée en « VTS ». Cette abréviation sera utilisée pour la suite de la présente thèse.

A présent, il s'agit d'évaluer l'impact des spécificités de la législation maritime taïwanaise découlant des relations avec la Chine en cas de déclaration d'indépendance par Taïwan. Plusieurs hypothèses à cet égard sont à envisager. Tout d'abord, il est possible que suite à l'indépendance de Taïwan, un certain degré de tension avec la Chine reste présent dans la mesure où c'est une chose que la Chine cherche actuellement à empêcher. Cela pourrait inciter Taïwan à conserver ses dispositions légales actuelles concernant les navires chinois. Cela serait certes compréhensible d'un point de vue sécuritaire, mais cela serait, comme mentionné au cours de la présente sous-partie, contraire à la CNUDM étant donné que ces dispositions sont discriminatoires à l'égard des navires chinois. De plus, si les tensions entre la Chine et Taïwan perdurent, la résolution des problématiques concernant les zones maritimes autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang se retrouverait compromise. En effet, leur proximité avec les côtes chinoises et le fait qu'elles soient en majorité situées dans les eaux intérieures de la Chine obligerait les deux parties à négocier un accord concernant les délimitations de ces zones. Et par ailleurs, si les aspects de la législation taïwanaise concernant ces zones sont conservés, cela serait une source de contentieux majeure avec la Chine dans la mesure où les navires chinois auraient une liberté de navigation très limitée dans des zones qui sont pourtant situées dans certains cas à seulement quelques kilomètres des côtes chinoises.

Une autre possibilité est que la prise d'indépendance par Taïwan se déroule dans un contexte pacifique avec la Chine. Un tel cas faciliterait grandement les aspects maritimes des relations sino-taïwanaises. En effet, selon cette hypothèse, il est probable que Taïwan abroge ses dispositions légales visant spécifiquement les navires chinois. En plus de rendre la législation maritime taïwanaise conforme à la CNUDM à ce sujet, cela éviterait des tensions avec la Chine, ce qui serait un facteur favorable en vue des négociations nécessaires pour parvenir aux délimitations de domaines maritimes autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang. De telles négociations sont indispensables car les délimitations maritimes tant chinoises que taïwanaises dans les zones en question pourraient être des sources de conflits. Dans le cas des délimitations maritimes chinoises, le principal problème vient, comme mentionné précédemment, du fait que celles-ci font que les comtés de Kinmen et de Lienchiang sont très largement englobés par la mer intérieure chinoise. Des modifications des lignes de base chinoises sont nécessaires pour parvenir à délimiter les domaines maritimes adjacents à ces comtés. Du côté taïwanais, en partant du principe que les actuelles zones restreintes et interdites autour de ces comtés seraient converties en véritables mers territoriales, des ajustements de leurs délimitations extérieures pourraient être nécessaires de façon à parvenir à une frontière entre ces mers territoriales et les eaux chinoises correspondant aux lignes médianes entre lisses de basse mer comme indiqué par la CNUDM. Cependant, il peut aussi être envisagé que la Chine et Taïwan soient d'accord pour que ce dernier conserve les délimitations actuelles de ce qui serait les mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang, ce qui serait aussi acceptable vis-à-vis de la CNUDM. Enfin, la dernière problématique au sujet de ces comtés concernerait l'éventuel établissement de zones contiguës et de ZEE, qui au vu de la situation géographique, nécessiterait lui aussi des négociations entre la Chine et Taïwan.

2.2.3 Problématiques liées à l'implication de Taïwan dans le conflit en mer de Chine méridionale

Le conflit en mer de Chine méridionale consiste en un différend complexe impliquant, entre autres, des revendications maritimes et territoriales de la part d'un certain nombre d'Etats. Ces Etats en question sont la Chine, les Philippines, le Vietnam, la Malaisie, Brunei et Taïwan. Au cœur de ce conflit se trouve la revendication par la Chine des îles contenues dans la « ligne en 9 traits » (visible en figure 10) et des zones maritimes adjacentes à celles-ci ainsi que des droits d'exploitation des ressources dus à des titres historiques. Ce conflit a fait l'objet en 2016 d'un arbitrage de la Cour Permanente d'Arbitrage, en l'occurrence entre les Philippines et la Chine. La Chine a refusé de participer aux auditions dans le cadre de cet arbitrage et ne reconnaît pas sa validité (Wiegand & Beuck, 2018). Il est à noter que l'arbitrage de 2016 n'avait pas pour but de répondre aux questions liées à la souveraineté, mais de répondre, entre autres, à la validité des revendications de droits historiques.

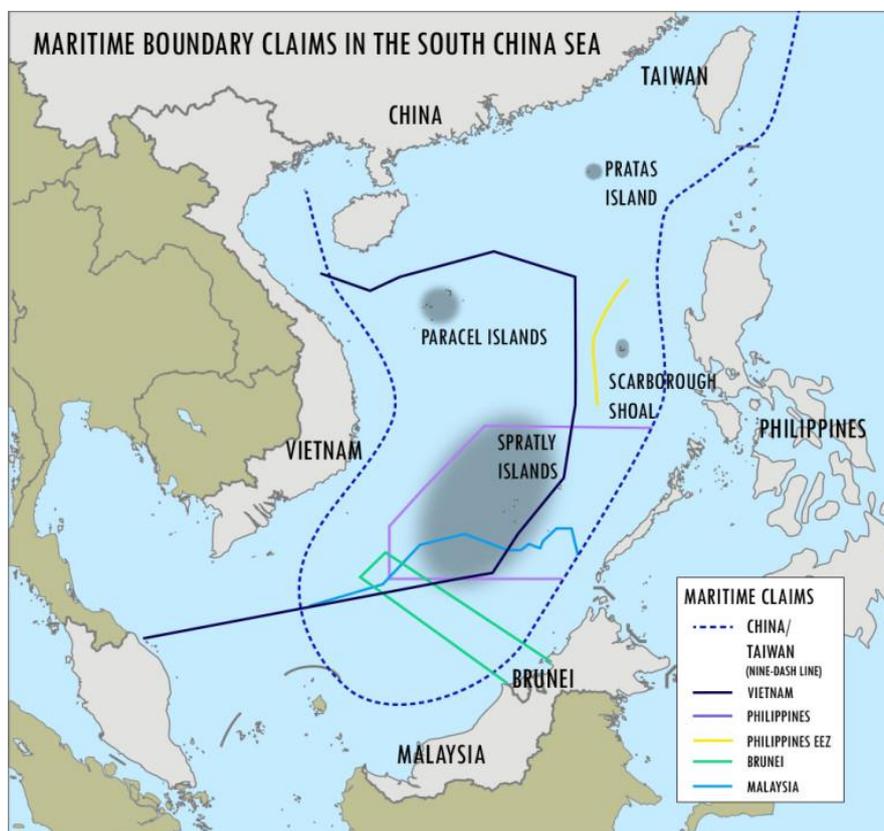


Figure 10 : revendications maritimes dans la mer de Chine méridionale
Source : Bader, Lieberthal, & McDevitt (2014)

Au sujet de ce conflit, Taïwan a (ou du moins avait jusqu'en 2016) les mêmes revendications territoriales et maritimes que la Chine, et comme cette dernière, ne reconnaît pas la validité de l'arbitrage de 2016. Parmi les territoires contrôlés par Taïwan dans la mer de Chine méridionale se trouvent Itu Aba, située dans les îles Spratly, ainsi que les îles Pratas (Hickey, 2016). Concernant les îles Pratas, celles-ci ont, comme mentionné dans la sous-partie 2.1.2, un domaine maritime qui leur est propre, incluant notamment une mer territoriale et une ZEE

(voir figure 1). Et à propos de l'île d'Itu Aba, celle-ci est, comme mentionné dans la sous-partie 2.2.2, dotée de zones à accès restreint et interdit aux navires chinois (voir figure 9), cependant elle n'a pas fait l'objet de déclarations d'un véritable domaine maritime par les autorités taïwanaises. Il s'agit justement là d'un aspect important de l'implication de Taïwan dans le conflit en mer de Chine méridionale. En effet, Taïwan (tout comme la Chine) considère qu'il s'agit d'une île au sens de l'article 121⁷⁷ de la CNUDM et qu'elle ouvre donc la possibilité de revendiquer une mer territoriale, une ZEE et un plateau continental⁷⁸. Cependant, selon l'arbitrage de 2016, il ne s'agit pas d'une île au sens de l'article 121 de la CNUDM, mais d'un rocher, ce qui ne permet pas de revendiquer de ZEE ou de plateau continental⁷⁹. Cependant, en considérant Itu Aba comme un rocher, Taïwan pourrait revendiquer une mer territoriale autour de celui-ci. Cette revendication n'a toutefois à ce jour pas été concrétisée, vraisemblablement car cela pourrait exacerber les tensions qui entourent les îles Spratly. De plus, le statut actuel d'Etat non reconnu de Taïwan pourrait rendre cette revendication invalide aux yeux des autres protagonistes du conflit en mer de Chine méridionale.

Une éventuelle indépendance de Taïwan ajouterait des incertitudes dans ce conflit qui est déjà complexe. En effet, cela signifierait qu'un nouvel acteur étatique à part entière serait impliqué, bien que techniquement, Taïwan soit déjà impliqué dans ce conflit. Selon cette éventualité, Taïwan serait toutefois sur un pied d'égalité avec les autres protagonistes. Cela pourrait par exemple vouloir dire que si Taïwan revendiquait une mer territoriale autour d'Itu Aba, les autres Etats devraient prendre cette revendication en compte dans la mesure où selon l'arbitrage de 2016, cela est permis par la CNUDM. Cela concernerait particulièrement les Philippines, dans la mesure où Itu Aba se situe dans la ZEE de cet Etat. Une revendication de mer territoriale par Taïwan autour d'Itu Aba nécessiterait donc certainement des négociations avec les Philippines.

Un autre élément important concernant Itu Aba est que, bien que selon le droit international, il n'ouvre pas le droit à une ZEE, Taïwan affirme l'inverse. Il est donc possible que Taïwan cherche à voir une telle revendication se concrétiser. Cela pourrait donc être une source additionnelle de tensions dans la mer de Chine méridionale, d'autant plus qu'une telle

⁷⁷ Cf. *In the Matter of the South China Sea Arbitration Before an Arbitral Tribunal Constituted Under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China* : « According to China, Itu Aba is a fully entitled island, entitled to an exclusive economic zone and continental shelf », « (...) China did not contradict the characterisation by the Taiwan Authority of Itu Aba as a fully entitled island (...) » (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 202-203).

⁷⁸ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 121 : « 1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.

2. Sous réserve du paragraphe 3, la mer territoriale, la zone contigüe, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicables aux autres territoires terrestres.

3. Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental ».

⁷⁹ Cf. *In the Matter of the South China Sea Arbitration Before an Arbitral Tribunal Constituted Under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China* : « The Tribunal has also now held (...) that neither Itu Aba, nor any other high-tide feature in the Spratly Islands, is a fully entitled island for the purposes of Article 121 of the Convention. As such, pursuant to the operation of Article 121(3) of the Convention, these features are legally considered to be "rocks" and to generate no exclusive economic zone or continental shelf » (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 256).

revendication est contraire au droit international de la mer. Il apparaît toutefois peu probable que Taïwan tente d'obtenir raison via un arbitrage effectué en application du droit international dans la mesure où l'arbitrage de 2016 a déjà conclu qu'Itu Aba est un rocher et non une île. Il est donc raisonnable de penser qu'un nouvel arbitrage concernant ce rocher n'annulerait pas celui de 2016 en attribuant à Itu Aba le statut de véritable île selon l'article 121 de la CNUDM. Néanmoins, même en l'absence d'une décision résultant de l'application du droit international attribuant un tel statut à Itu Aba, il reste possible que Taïwan continue d'émettre une telle revendication dans le cas où d'éventuelles négociations entre les différents protagonistes du conflit en mer de Chine méridionale avaient lieu. Cela pourrait avoir comme effet de rendre ces négociations plus difficiles, ce qui par conséquent serait une source de contentieux avec les autres acteurs de ce conflit. Enfin, il se peut également que Taïwan poursuive la revendication d'une ZEE autour d'Itu Aba en tentant d'exploiter les ressources se trouvant dans la zone que Taïwan considérerait comme étant la ZEE en question. Il est à noter que de telles actions ont déjà été entreprises par certains protagonistes du conflit en mer de Chine méridionale, ce qui a évidemment renforcé les tensions (Gupta, 2005, p. 257).

Le cas d'Itu Aba ne représente cependant pas toute l'étendue des futures problématiques qui pourraient être rencontrées dans le conflit en mer de Chine méridionale si Taïwan accédait à l'indépendance. En effet, comme mentionné précédemment, Taïwan revendiquait jusqu'en 2016 la souveraineté sur les îles et leurs eaux adjacentes contenues dans la « ligne en 9 traits » au nom de droits historiques. Si jusqu'en 2016, la Chine et Taïwan semblaient être dans une sorte d'alliance de circonstance autour de ces revendications communes, les changements relatifs à la politique concernant la mer de Chine méridionale de Taïwan ainsi qu'une accession à l'indépendance par celui-ci changeraient grandement les enjeux. Premièrement, concernant les changements de la politique taïwanaise relatifs à la mer de Chine méridionale, ceux-ci ont à voir avec la nature des revendications taïwanaises. En effet, il semble que désormais, Taïwan ne revendique plus de droits ou de zones maritimes à titres historiques⁸⁰ dans cette région dans la mesure où de tels termes n'apparaissent pas dans les déclarations du gouvernement taïwanais concernant la mer de Chine méridionale faites à partir de 2016. Cela a pour conséquence de rendre les revendications de Taïwan dans la mer de Chine méridionale davantage en accord avec le droit international (Tsai, 2018). Deuxièmement, si Taïwan poursuit ces revendications, elles seraient confrontées à celles de la Chine. Cela signifierait que les tensions dans la mer de Chine méridionale seraient accrues car ces revendications ne revêtaient plus de potentiel intérêt commun entre la Chine et Taïwan (nonobstant les changements effectués par Taïwan dans lesdites revendications). Il serait donc possible que ces deux Etats, en plus de tenter chacun de leur côté de mettre en avant leurs revendications auprès des autres acteurs du conflit, se livrent entre eux à des disputes pour obtenir la souveraineté sur les territoires de la mer de Chine méridionale⁸¹. Autrement dit, cela

⁸⁰ Cela ne change toutefois pas le fait que Taïwan revendique toujours les îles et autres territoires de la mer de Chine méridionale ainsi que les eaux qui y sont adjacentes. Cf. *South China Sea Issue* (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2016a) : « *The South China Sea Islands are part of the territory of the Republic of China. That the ROC is entitled to all rights over the South China Sea Islands and their relevant waters in accordance with international law and the law of the sea is beyond dispute* ».

⁸¹ Comme mentionné précédemment, il s'agit d'une problématique que l'arbitrage de 2016 n'avait pas pour but de résoudre.

rajouterait une ramification au conflit en mer de Chine méridionale, avec potentiellement des confrontations légales, diplomatiques et/ou militaires entre la Chine et Taïwan, alors qu'actuellement, comme mentionné précédemment tous deux semblent être dans une alliance de circonstance autour de revendications communes.

Cependant, il est également possible que Taïwan continue de poursuivre ses revendications dans cette région mais d'une manière plus pacifique. Il peut être noté que par le passé, des actions allant dans ce sens ont été entreprises par Taïwan. A ce titre, en 2000, Taïwan a remplacé les corps des Marines stationnés sur Itu Aba et les îles Pratas par des détachements de garde-côtes (Hickey, 2016, p. 734). Par ailleurs, en 2015, le président taïwanais de l'époque Ma Ying-jeou proposait une initiative pour la paix en mer de Chine méridionale. Cette proposition appelait entre autres les différents protagonistes du conflit à ne pas prendre d'actions unilatérales risquant d'aggraver les tensions et à favoriser le règlement des désaccords par la voie du dialogue, à respecter les principes de la liberté de la navigation et de survol, à coopérer dans des domaines tels que l'assistance et le secours en mer, la lutte contre la piraterie, la recherche scientifique ainsi que l'exploitation des ressources dans la mer de Chine méridionale tout en faisant abstraction des conflits de souveraineté (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2016b). Si une telle annonce de la part de Taïwan est tout à fait louable, elle se heurte toutefois au fait que le conflit en mer de Chine méridionale soit particulièrement complexe, notamment en raison du nombre important de parties impliquées. Il s'agit d'un point que le président Ma Ying-jeou avait lui-même soulevé en 2013 lorsqu'il proposait l'initiative pour la paix en mer de Chine orientale, avant de dire en 2014 qu'une initiative similaire était possible en mer de Chine méridionale (Hickey, 2016, p. 735-736). Il est à noter que la successeuse de Ma Ying-jeou à la tête de Taïwan, la présidente Tsai Ing-wen, a fait une annonce dans laquelle elle reprenait les principaux points de l'initiative proposée par son prédécesseur (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2016a). Il apparaît donc que les idées contenues dans l'initiative de Ma Ying-jeou constituent globalement l'actuelle politique de Taïwan concernant le conflit en mer de Chine méridionale. Ainsi, si Taïwan accède à l'indépendance et que sa politique actuelle concernant le conflit est conservée, il aurait la possibilité de la promouvoir auprès des autres parties ainsi que des instances internationales concernées. Les différentes idées de coopération entre les protagonistes pourraient, si ces derniers acceptent de les appliquer, réduire les tensions dans cette région. Cependant, il faut noter que cela est bien entendu conditionné à l'acceptation d'un tel cadre coopératif par les différentes parties, ce qui ne peut être garanti. De plus, la politique taïwanaise concernant ce conflit contient une limitation importante, celle-ci étant que cette politique n'a pas pour but de résoudre les problématiques de souveraineté dans la mer de Chine méridionale. Or à ce sujet, la Chine et Taïwan revendiquent tous deux les différents territoires situés dans cette région, ce qui serait probablement un facteur de tensions considérable, non seulement entre eux, mais aussi avec les autres parties impliquées dans le conflit.

Pour clore les discussions concernant l'impact de l'indépendance de Taïwan sur le conflit dans la mer de Chine méridionale, les points suivants peuvent être retenus. Premièrement, Taïwan pourrait, moyennant des discussions avec les Philippines, déclarer une véritable mer territoriale autour d'Itu Aba. Deuxièmement, au sujet de la déclaration d'une ZEE autour de

cette « île », il s'agit probablement d'une quête vaine au vu du statut qui lui est accordé selon le droit international. De façon à éviter d'aggraver les tensions, il pourrait être judicieux pour Taïwan de ne pas procéder à une telle action. Cela donnerait par ailleurs une suite concrète aux déclarations du gouvernement taïwanais qui justifient les revendications en mer de Chine méridionale par l'application du droit international⁸². Troisièmement, concernant les revendications territoriales, il s'agit d'un sujet particulièrement complexe, car d'un côté, les revendications taïwanaises et chinoises se retrouveraient confrontées, et de l'autre il faut aussi prendre en compte que ces revendications se retrouvent au moins en partie confrontées à celles des autres parties du conflit. L'idée de faire abstraction de ces disputes territoriales tout en promouvant la coopération et le partage des ressources présentes dans la mer de Chine méridionale peut sembler intéressante, mais elle est probablement difficilement applicable, d'une part en raison du nombre de parties impliquées, et d'autre part parce que l'acceptation d'une telle idée est loin d'être garantie. De plus, en supposant qu'à un certain moment un tel consensus soit atteint par les différents protagonistes, il est envisageable qu'il ne parvienne pas à perdurer à long terme. Autrement dit, cette idée pourrait au mieux servir de base temporaire, mais à plus long terme, les tensions liées aux questions de souveraineté finiraient par refaire surface. Pour résumer, il est difficile d'émettre des suggestions concernant la résolution, ou au moins l'évolution, des problématiques liées à la souveraineté des différents territoires situés dans la mer de Chine méridionale⁸³. Finalement, pour ce qui est des autres aspects de la politique taïwanaise concernant la mer de Chine méridionale, ils pourraient donner un cadre intéressant pour une gestion pacifique de cette région par les différentes nations concernées. Par exemple, les éléments liés à la coopération pour la recherche scientifique, la lutte contre la piraterie ou le secours et l'assistance en mer peuvent certainement être des points sur lesquels les différentes parties peuvent s'accorder. Si de telles initiatives sont mises en avant par Taïwan, en plus de lui donner un rôle important dans la région, cela permettrait des progrès significatifs dans ces domaines en question. Il est possible d'imaginer qu'un effet secondaire à cela serait un apaisement des tensions qui entourent le conflit en mer de Chine méridionale. Autrement dit, sans pour autant aller jusqu'à résoudre ce conflit, des actions coopératives pourraient déjà représenter des améliorations. L'impact de l'indépendance de Taïwan à ce sujet est que s'il y accède, il sera davantage en mesure d'entrer dans des discussions officielles aussi bien avec les différentes parties du conflit qu'avec des instances internationales dans le but de mettre en place un tel cadre coopératif. Or il s'agit justement de quelque chose que Taïwan n'est pas en mesure de faire, ou du moins pas de manière aisée, en raison de son statut actuel.

⁸² Cf. South China Sea Issue (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2016a) : « *That the ROC is entitled to all rights over the South China Sea Islands and their relevant waters in accordance with international law and the law of the sea is beyond dispute* », « *The government will firmly safeguard the ROC's territorial sovereignty in the South China Sea, as well as the rights over relevant waters it is entitled to under international law and the law of the sea* » [emphases ajoutées].

⁸³ De plus, cela sortirait du sujet de la présente thèse, dans la mesure où cela impliquerait de fait d'étudier le conflit dans sa globalité, et non uniquement du point de vue des relations sino-taïwanaises. A ce sujet, voir la note 23.

2.3 Solutions envisageables pour les problématiques liées à l'indépendance de Taïwan

2.3.1 Mise en conformité du domaine maritime et de la législation de Taïwan avec la CNUDM

Comme mentionné dans la sous-partie 2.1.2, les délimitations du domaine maritime taïwanais ainsi que la législation liée contiennent des non-conformités significatives par rapport aux dispositions de la CNUDM. Le but de la présente sous-partie sera donc de proposer des délimitations pour le domaine maritime ainsi que des idées de modifications de la législation maritime taïwanaise de façon à les rendre conformes à la CNUDM.

Les délimitations du domaine maritime taïwanais reposent, comme cela a été vu dans la sous-partie 2.1.2, essentiellement sur des lignes de base droites utilisées de façon contradictoire aux dispositions de la CNUDM. A ce sujet, le rapport *Limits in the Seas*, No. 127, « Taiwan's Maritime Claims » (United States Department of State, 2005) passe en revue les lignes de base qui servent à délimiter le domaine maritime située autour de l'île de Taïwan ainsi que de l'archipel de Penghu et mentionne leurs éventuelles non-conformités au cas par cas. Ainsi, les propositions qui vont suivre seront en grande partie basées sur le contenu de ce rapport. Les lignes de base en question sont présentes sur la carte en figure 11.

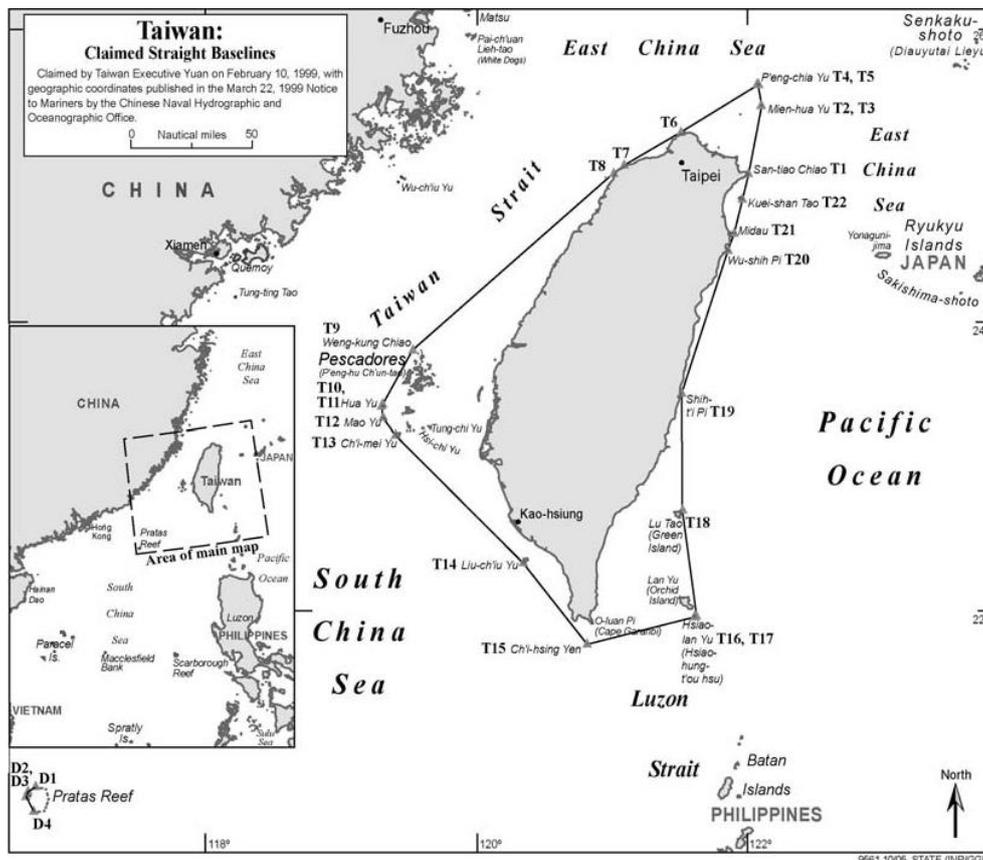


Figure 11 : lignes de base autour de l'île de Taïwan et de l'archipel de Penghu
Source : United States Department of State (2005)

Les lignes de base autour de Taïwan et de l'archipel de Penghu sont composées de 22 segments, dont 18 sont des lignes de base droites et 4 sont des lignes de base normales (United States Department of State, 2005, p. 10).

Selon le rapport « Taiwan's maritime claims », les segments reliant les points T1 à T6 passent par deux îlots, en l'occurrence les îlots de Mianhua et de Pengchia (respectivement écrits Mien-hua Yu et P'eng-chia Yu sur la carte en figure 11). En raison de leur petite taille et de la distance se trouvant entre eux (environ 8 milles marins), ils ne peuvent être considérés comme un chapelet d'îles. Par ailleurs, ils sont trop éloignés de l'île de Taïwan pour que les étendues de mer contenues à l'intérieur des segments en question puissent être considérées comme suffisamment liées au domaine terrestre pour être considérées comme des eaux intérieures. Les segments en question ne respectent donc pas les règles disposées dans l'article 7 de la CNUDM⁸⁴. Le rapport ne contient pas de suggestion de modification pour rendre les lignes de base dans la zone concernée conforme à la CNUDM, toutefois on peut supposer que dans la plupart des cas, la laisse de basse mer puisse être utilisée pour définir la ligne de base entre les points T1 et T6 le long de la côte de l'île de Taïwan. Ci-suit une proposition pour la ligne de base en question⁸⁵.

Du point T1 jusqu'aux quais de la centrale nucléaire de Lungmen, les lignes de base peuvent être construites comme cela est visible sur la figure 12.

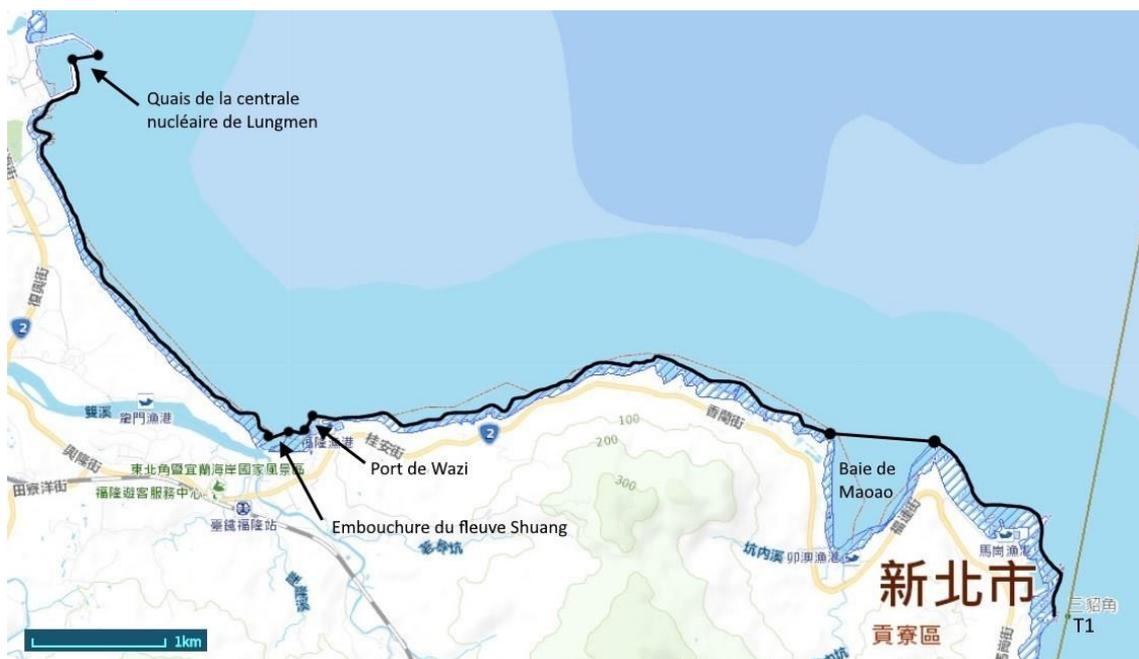


Figure 12 : lignes de base du point T1 aux quais de la centrale nucléaire de Lungmen
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

⁸⁴ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 7.1 : « Là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriées peut être employée pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale » et article 7.3 : « Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures ».

⁸⁵ Pour une explication concernant la méthodologie employée dans les propositions de lignes de base qui seront formulées dans la présente sous-partie, voir l'annexe III.

Du point T1 jusqu'à la baie de Maoao, la laisse de basse mer peut être utilisée. Pour la baie de Maoao, celle-ci constitue une échancrure pouvant justifier l'utilisation d'une ligne de base droite selon les critères disposés dans l'article 10 de la CNUDM⁸⁶. Ensuite, jusqu'au port de Wazi, la laisse de basse mer peut être utilisée, et pour ce port, les lignes de base peuvent être tracées le long des parties s'avancant le plus vers le large conformément à l'article 11 de la CNUDM⁸⁷. Près de ce port à l'Ouest se trouve l'embouchure du fleuve Shuang, qui à priori ne forme pas d'estuaire. Une ligne de base droite peut donc être employée à cet endroit comme disposé dans l'article 9 de la CNUDM⁸⁸. De l'embouchure de ce fleuve jusqu'aux quais de la centrale nucléaire de Lungmen, la laisse de basse mer peut être utilisée, et pour les quais en question, les lignes de base peuvent être tracées de la même manière que pour le port de Wazi.

Les lignes de base suivantes, allant des quais de la centrale nucléaire de Lungmen au port de Longdong, sont visibles sur la figure 13.



Figure 13 : lignes de base de la centrale nucléaire de Lungmen au port de Longdong
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

⁸⁶ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 10.2 : « Aux fins de la convention, on entend par « baie » une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure » et article 10.4 : « Si la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles marins, une ligne de délimitation peut être tracée entre ces deux laisses de basse mer, et les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme eaux intérieures ».

⁸⁷ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 11 : « Aux fins de la délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante d'un système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte ».

⁸⁸ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 9 : « Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la laisse de basse mer sur les rives ».

Au Sud-Est du port de Aoti se trouve un groupe de rochers. Leur proximité avec la côte peut justifier l'emploi de trois lignes de base droites reliant, dans l'ordre, l'extrémité du quai Nord de la centrale nucléaire de Lungmen et l'un des rochers situés le plus vers le large du groupe, puis ce dernier et un second rocher situé vers le large, et enfin ce second rocher et la pointe formée par la laisse de basse mer au Nord-Est du port de Aoti. A partir de ce point, la laisse de basse mer peut être utilisée jusqu'à des rochers situés au Sud-Sud-Ouest du port de Longdong. La baie de Jinsha constitue une petite échancrure dans la côte, cependant elle n'est probablement pas suffisamment profonde pour pouvoir être qualifiée de baie selon l'article 10 de la CNUDM et ainsi justifier l'emploi d'une ligne de base droite, et l'article 7 de la CNUDM n'est probablement pas non plus applicable dans ce cas. D'où l'utilisation de la laisse de basse mer à cet endroit. Ensuite, comme dit précédemment, au Sud-Sud-Ouest du port de Longdong se trouvent quelques rochers qui pourraient être utilisés comme points pour tracer des lignes de base droites. Juste avant le port de Longdong, la laisse de basse mer peut être utilisée, et pour le port lui-même, une ligne de base droite reliant les extrémités de ses jetées peut être employée.

Le tronçon de lignes de base suivant va du port de Longdong jusqu'au port de Shen'ao. Ce tronçon est visible sur la carte en figure 14.

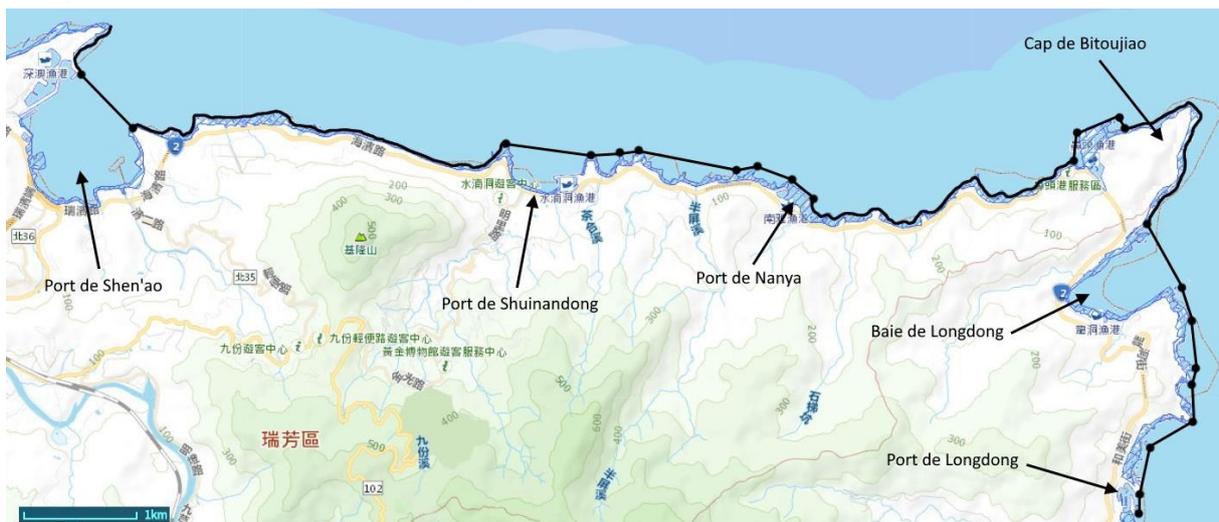


Figure 14 : lignes de base du port de Longdong au port de Shen'ao
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Directement au Nord du port de Longdong se trouve une échancrure dans la côte. Si celle-ci est relativement peu profonde et ne justifiant pas à elle-seule l'utilisation d'une ligne de base droite la fermant, il est à noter que plusieurs rochers sont présents dedans, d'où l'utilisation de lignes de base droites. La côte située dans le prolongement au Nord de cette échancrure contient plusieurs échancrures relativement étroites mais profondes, pouvant ainsi justifier l'utilisation de lignes de base droites reliant les extrémités de leurs laisses de basse mer respectives selon l'article 7 de la CNUDM. Ensuite se trouve la baie de Longdong. Celle-ci est relativement profonde et étroite, rendant ainsi vraisemblablement applicables les dispositions de l'article 10 de la CNUDM, d'où l'utilisation d'une ligne de base droite la fermant et reliant les extrémités des laisses de basse mer la bordant. A présent, concernant le cap de Bitoujiao, la côte relativement lisse le long de celui-ci permet d'utiliser la laisse de basse mer, à

l'exception d'un endroit situé sur la partie Nord de ce cap où la présence de rochers à proximité immédiate de la côte pourrait permettre l'utilisation de lignes de base droites autour de ceux-ci. Cela étant dit, la laisse de basse mer peut de nouveau être utilisée jusqu'au port de Nanya, où une ligne de base droite peut être utilisée pour s'adapter aux installations du port en vertu de l'article 11 de la CNUDM. Après ce port, la côte comporte un certain nombre d'échancrures ainsi que de rochers situés à proximité immédiate, d'où l'utilisation de lignes de base droites reliant ces rochers et/ou les extrémités des laisses de basse mer des échancrures en question en suivant l'article 7 de la CNUDM. Ensuite se trouve une baie, dans laquelle se situe le port de Shuinandong. Cette baie est relativement large et profonde, pouvant donc justifier l'utilisation d'une ligne de base droite pour la fermer selon l'article 10 de la CNUDM. De la partie Ouest de cette baie jusqu'à la partie Est du port de Shen'ao, la laisse de basse mer peut être utilisée. Concernant le port de Shen'ao, celui-ci est situé dans une baie assez profonde et large pour être fermée par une ligne de base droite selon l'article 10 de la CNUDM. La laisse de basse mer peut de nouveau être utilisée pour la partie située après la ligne de base fermant la baie du port de Shen'ao.

La portion de lignes de base suivante va du port de Shen'ao jusqu'au cap de Jinshan, que l'on peut voir sur la carte en figure 15.

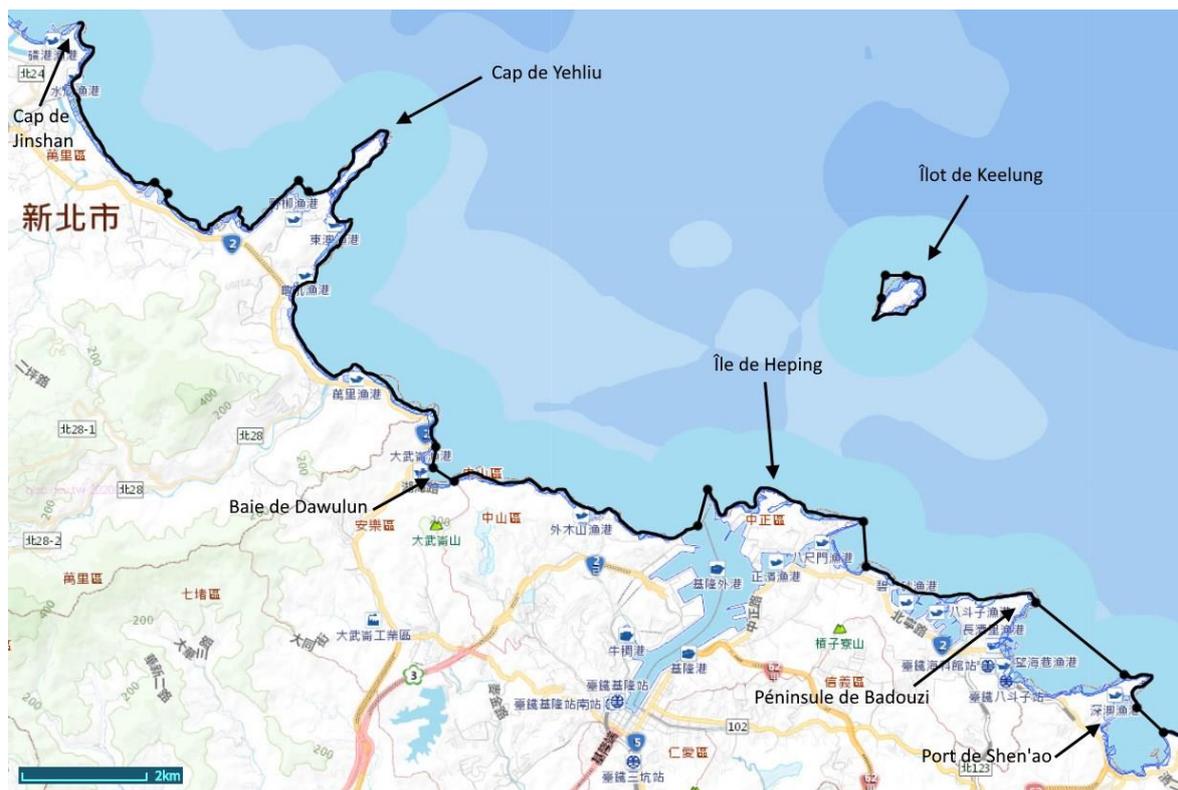


Figure 15 : lignes de base du port de Shen'ao au cap de Jinshan
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Dans le prolongement qui suit le port de Shen'ao, la laisse de basse mer peut être utilisée. Ensuite, pour la baie qui sépare la péninsule située dans ce prolongement et la péninsule de Badouzi, une ligne de base droite peut être tracée. Toutefois, pour correspondre aux critères disposés dans l'article 10 de la CNUDM, cette ligne de base droite doit être tracée depuis un point légèrement à l'Ouest de l'extrémité de la péninsule située dans le prolongement du port

de Shen'ao. Après la péninsule de Badouzi, la laisse de basse mer peut de nouveau être utilisée jusqu'à l'île de Heping. Pour cette île, étant donné qu'elle est située près des côtes, il peut être possible de l'englober à l'intérieur des lignes de base de l'île de Taïwan au lieu de tracer des lignes de base spécifiques. D'où l'utilisation d'une ligne de base droite reliant la laisse de basse mer de l'île de Taïwan à celle de l'île de Heping. Puis le long de la côte de Heping, la laisse de basse mer peut être utilisée, jusqu'à un point où une ligne de base droite est nécessaire pour la relier à la laisse de basse mer de l'île de Taïwan. Après cette ligne de base droite, la laisse de basse mer peut de nouveau être utilisée jusqu'à la baie de Dawulun. Cette baie est en fait divisée en deux baies plus petites, pouvant justifier l'utilisation de deux petites lignes de base droites. Après cette baie, la laisse de basse mer peut être utilisée jusqu'au cap de Jinshan, avec deux petites lignes de base droites après le cap de Yehliu utilisées en raison de la présence des quais de ports. La baie située entre les caps de Yehliu et de Jinshan n'est probablement pas assez profonde pour être considérée comme une baie selon l'article 10 de la CNUDM, entre autres en raison de la faible prééminence du cap de Jinshan. D'où le fait qu'une ligne de base droite fermant cette baie ne soit pas utilisée. Il est à noter qu'au Nord-Est de l'île de Heping se trouve l'îlot de Keelung. Celui-ci étant relativement éloigné au large, le relier directement aux lignes de base de l'île de Taïwan par des lignes de base droites n'est probablement pas possible. Ainsi, cet îlot a ses propres lignes de base. Au Nord-Est de cet îlot se trouve un rocher peu éloigné, qui peut être incorporé par deux lignes de base droites aux lignes de base du reste de l'îlot de Keelung (qui elles sont construites avec la laisse de basse mer) sans dévier notablement de la direction générale du rivage, permettant ainsi de respecter le paragraphe 3 de l'article 7 de la CNUDM.

Le dernier tronçon de lignes de base jusqu'au point T6 part du cap de Jinshan jusqu'à ce point en question (voir figure 11 pour la localisation approximative du point T6). Ce tronçon est visible sur la carte en figure 16.

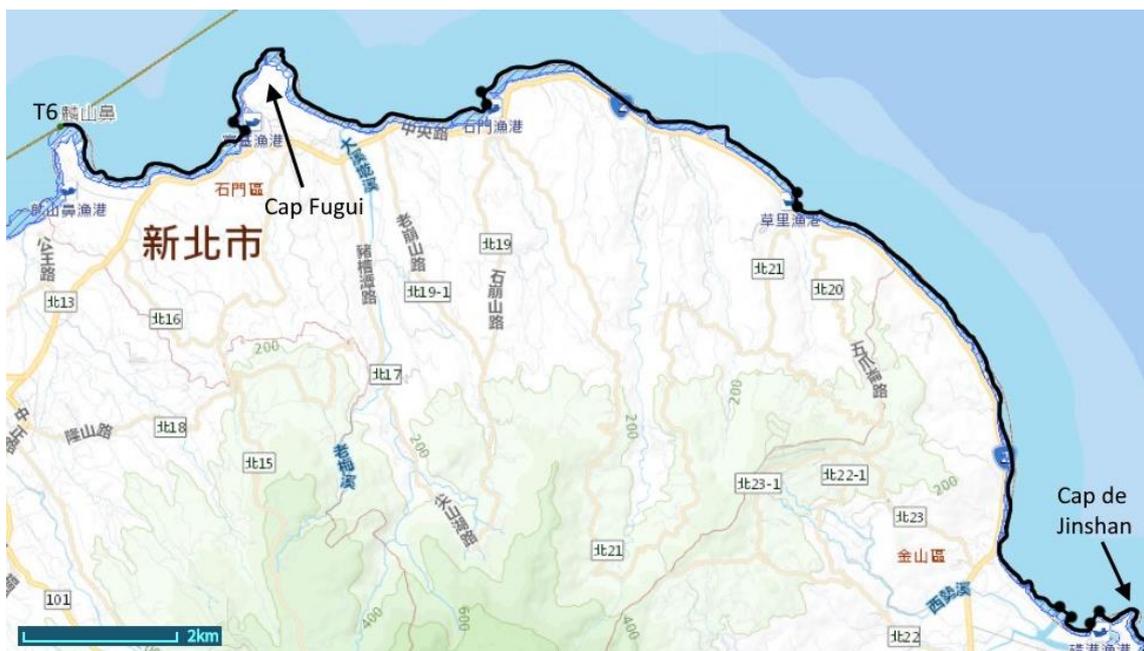


Figure 16 : lignes de base du cap de Jinshan au point T6
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Après le cap de Jinshan jusqu'au point T6, la côte est globalement lisse et permet d'utiliser partout la laisse de basse mer, à l'exception des endroits où se situent des installations portuaires, où des lignes de base droites peuvent être utilisées pour s'accommoder de leur présence selon l'article 11 de la CNUDM. Il peut être noté qu'une échancrure est présente immédiatement après le cap de Jinshan, toutefois celle-ci ne correspond vraisemblablement pas aux critères de l'article 10 de la CNUDM pour être considérée comme une baie, et sa relativement faible profondeur rend inapplicable l'article 7 de la CNUDM, d'où l'utilisation de la laisse de basse mer à cet endroit. Aussi, entre le cap Fugui et le cap où se situe le point T6 se trouve une échancrure relativement profonde. Toutefois, elle n'est probablement pas assez profonde pour être considérée comme une baie selon l'article 10 de la CNUDM. Une ligne de base droite pourrait cependant possiblement être utilisée à cet endroit en application de l'article 7 de la CNUDM, mais la laisse de basse mer semble être une option plus judicieuse ici dans la mesure où cette échancrure est certes assez profonde, mais elle est aussi assez large, rendant ainsi l'utilisation d'une ligne de base droite non indispensable.

A présent, il faut aussi noter que les lignes de base entre les points T1 et T6 passent par des îlots situés au Nord de l'île de Taïwan. En l'occurrence, il s'agit des îlots de Mianhua (sur lequel se situent les points T2 et T3, reliés par la laisse de basse mer bordant une partie de cet îlot) et de Pengchia (sur lequel se trouvent les points T4 et T5, eux aussi reliés par une partie de la laisse de basse mer). À l'intérieur de la zone contenue dans les lignes allant du point T1 à T6 se trouve également un autre îlot, l'îlot de Huaping (visible sur la carte en figure 17). Une première question pouvant se poser est celle du statut de ces îlots. En effet, selon qu'ils soient considérés comme de véritables îles au sens de l'article 121 de la CNUDM ou des rochers, ils peuvent (ou non) ouvrir le droit à une ZEE qui leur serait propre. Cependant, il est aussi à noter que l'extrémité de la ZEE taïwanaise la plus éloignée de l'île principale (voir sur la figure 1, il s'agit du point au Nord-Est de Taïwan où se rencontrent les ZEE taïwanaise, chinoise et japonaise) se situe à une distance d'environ 115 milles marins des côtes de celle-ci. Ainsi, le statut légal de ces îlots n'affecterait pas les dimensions de la ZEE taïwanaise dans la mesure où celles-ci sont limitées par la présence des ZEE chinoise et japonaise voisines. Étant donné cela, le statut légal de ces îlots ne sera pas davantage discuté et il sera supposé qu'il s'agit de rochers, pouvant donc ouvrir le droit à une mer territoriale autour d'eux. Par ailleurs, toujours à l'intérieur de la zone contenue dans les lignes de base allant du point T1 à T6, se trouve l'îlot de Keelung, qui a été mentionné précédemment (voir figure 15). Concernant son statut, il sera également supposé qu'il s'agit d'un rocher. Les lignes de base autour de l'îlot de Keelung ont déjà été mentionnées précédemment, cependant il reste encore à déterminer celles autour des îlots de Mianhua, Pengchia et Huaping. Concernant les deux premiers, comme mentionné précédemment, les lignes de base actuelles servant à délimiter la mer territoriale de Taïwan comprennent des parties de leurs lasses de basse mer respective. Ces parties peuvent bien entendu être réemployées pour déterminer les lignes de base autour de ces îlots, en les complétant par les parties manquantes des lasses de basse mer en question. Les lignes de base ainsi complétées autour des îlots de Mianhua et de Pengchia, ainsi que celles autour des îlots de Huaping et de Keelung (visibles de manière plus précise sur la figure 15 pour ce dernier) sont visibles sur la carte en figure 17.

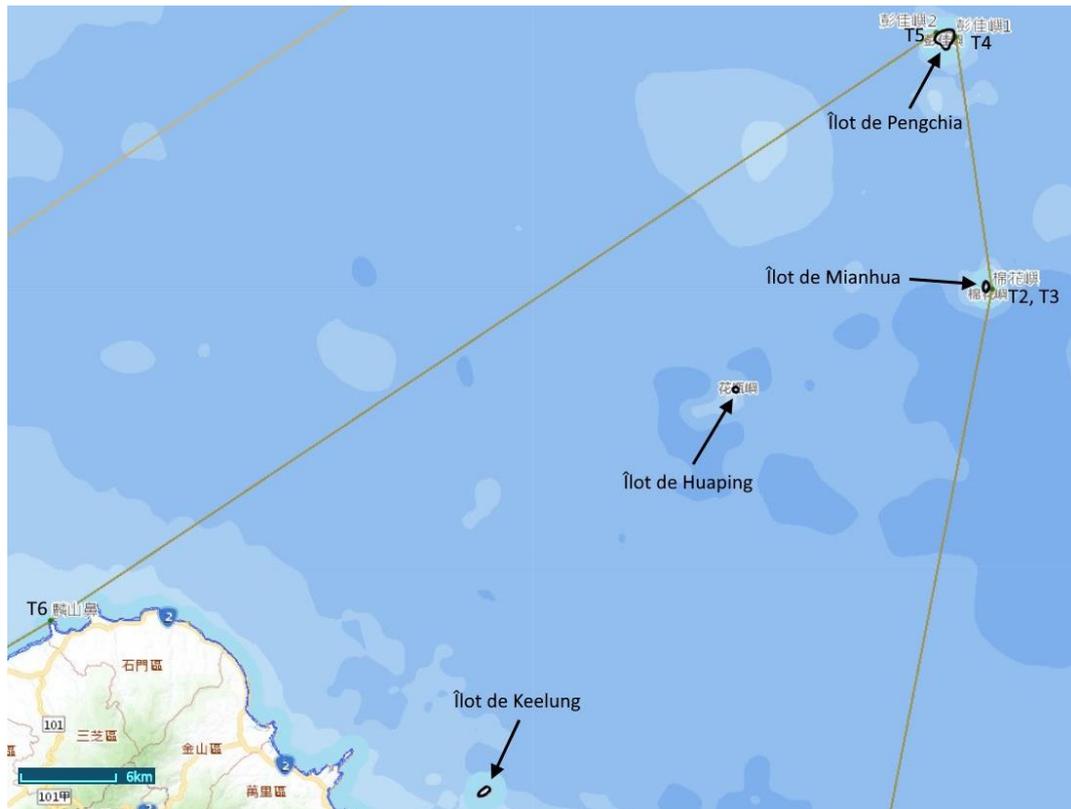


Figure 17 : lignes de base autour des îlots de Mianhua, Pengchia, Huaping et Keelung
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Ensuite, concernant le segment T6-T7 (voir figure 11 pour sa localisation générale), selon le rapport « Taiwan's Maritime Claims » il s'agit d'une ligne de base droite fermant une échancrure longue et peu profonde ne répondant pas aux critères disposés par l'article 10 de la CNUDM pour être considéré comme une baie. Ainsi, la laisse de basse mer aurait dû être utilisée à la place d'une ligne de base droite dans cette zone⁸⁹. Après observation des caractéristiques physiques générales de la côte entre les points T6 et T7, il apparaît que celle-ci est globalement lisse, avec quelques échancrures peu profondes ne justifiant pas l'utilisation de lignes de base droites. Il peut être noté la présence de l'embouchure du fleuve Tamsui, où une ligne de base droite peut être utilisée pour relier les points aux extrémités des laisses de basse mer des rives conformément à l'article 9 de la CNUDM. Peut aussi être notée la présence d'installations portuaires, la première à l'Ouest près de l'embouchure du fleuve Tamsui, et la seconde un peu plus loin à l'Ouest de la première. Conformément à l'article 11 de la CNUDM, leurs parties s'avancant le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte et les lignes de base aux endroits concernés peuvent être tracées le long de ces parties en question. Des lignes de base droites peuvent par ailleurs être utilisées pour délimiter leurs voies d'accès respectives. Les lignes de base ainsi modifiées entre les points T6 et T7 sont présentes sur la carte en figure 18.

⁸⁹ Cf. *Limits in the Seas*, No. 127, « Taiwan's Maritime Claims » (United States Department of State, 2005, p. 12).



Figure 18 : lignes de base du point T6 au point T7
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

A présent, du point T7 au point T8, le rapport souligne le fait que la ligne de base droite reliant ces deux points passe à certains endroits en deçà de la laisse de basse mer. Il apparaît également que cette ligne de base coupe au travers de certaines parties d'installations portuaires situées à proximité du point T8. La côte est relativement lisse entre les points T7 et T8, la laisse de basse mer peut donc être facilement utilisée. Des lignes de base droites peuvent être utilisées pour délimiter les eaux situées à l'intérieur des installations portuaires. Après ces modifications, entre les points T7 et T8 on obtient les lignes de base visibles sur la carte en figure 19.



Figure 19 : lignes de base du point T7 au point T8
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

D'après le rapport, le segment suivant est une longue ligne de base droite qui relie le point T8 et le point T9, qui se situe sur un haut-fond découvrant de l'archipel de Penghu. La côte sur l'île de Taïwan du point T8 jusqu'à un point situé en face du point T9 est lisse et permet généralement d'utiliser la laisse de basse mer. Ainsi, du point T8 jusqu'à l'embouchure du fleuve Houlong, la laisse de basse mer peut être utilisée comme visible sur la figure 20 (note : en raison de la petite échelle de la carte, les adaptations des lignes de base nécessaires pour les installations portuaires se trouvant sur ce tronçon ne sont pas visibles).



Figure 20 : lignes de base du point T8 à l'embouchure du fleuve Houlong
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Ensuite, de l'embouchure du fleuve Houlong jusqu'à un point situé sur la côte de l'île de Taïwan approximativement en face du point T9, en l'absence d'échancrure notable, la laisse de basse mer peut de nouveau être utilisée. Le point situé en face du point T9 sur la côte de l'île de Taïwan a été ici arbitrairement choisi comme un point situé légèrement au Sud de l'embouchure du fleuve Zhuoshui. Des lignes de base droites peuvent être utilisées pour prendre en compte la présence d'installations portuaires, entre autres celles du port de Taichung. Les lignes de base ainsi définies à partir de l'embouchure du fleuve Houlong jusqu'au point situé légèrement au Sud de l'embouchure du fleuve Zhuoshui sont visibles sur la carte en figure 21.



Figure 21 : lignes de base de l'embouchure du fleuve Houlong à l'embouchure du fleuve Zhuoshui
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Ensuite, les segments reliant les points T9 à T13 entourent les îles composant l'archipel de Penghu. Le rapport mentionne ici qu'en considérant que cet archipel constitue un chapelet d'îles au sens du paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM, il aurait fallu relier le point T9 à la côte de l'île de Taïwan par une ligne de base droite orientée vers l'Ouest, et ensuite une autre ligne de base droite orientée vers l'Est du point T13 à un point situé sur la côte de l'île de Taïwan. Cependant, l'application du paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM semble quelque peu hasardeuse dans le cas de l'archipel de Penghu. En effet, si d'un côté on peut effectivement considérer que cet archipel constitue en tant que tel un chapelet d'îles, de l'autre côté il ne correspond manifestement pas au critère de « proximité immédiate » disposé dans le paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM. L'élément faisant partie de l'archipel de Penghu le plus proche de la côte de l'île de Taïwan⁹⁰ se situe à une distance de plus de 16 milles marins de celle-ci. Sachant cela, il apparaît difficile de dire que l'archipel de Penghu se situe à « proximité immédiate » de la côte de l'île de Taïwan. De plus, l'utilisation de deux lignes de base droites orientées vers l'Ouest et vers l'Est pour rattacher les lignes de base autour de l'archipel de Penghu à celles autour de Taïwan serait contraire au paragraphe 3 de l'article 7 de la CNUDM. En effet, ces deux lignes de base seraient presque perpendiculaires à celles entourant Taïwan, ce qui constituerait de manière assez évidente

⁹⁰ En l'occurrence, il s'agit d'un petit rocher nommé Chamuyu, situé légèrement au Sud-Est de la plus grande île de l'archipel.

une très grande déviation entre les deux lignes de base en question et la direction générale des côtes de l'île de Taïwan. Ainsi, au vu des considérations précédentes, l'option de définir des lignes de base droites autour de l'archipel de Penghu en considérant celui-ci comme un chapelet d'îles au sens du paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM sera rejetée dans la présente thèse.

Une autre option pour l'archipel de Penghu pourrait être d'enfermer les îles le constituant dans un ensemble de lignes de base archipélagiques. Cependant, une telle option serait contraire à la CNUDM. En effet, définir des lignes de base archipélagiques autour d'un groupe d'îles appartenant à un Etat ne constituant pas un archipel ne correspond pas aux critères d'utilisation de telles lignes de base disposés dans les articles 47 de la CNUDM, car la manière dont cet article est écrit, notamment le paragraphe 1, implique que l'utilisation de telles lignes de base est réservée aux Etats archipels⁹¹. Il apparaît toutefois que l'utilisation de lignes de base archipélagiques autour d'archipels appartenant à des Etats ne constituant pas eux-mêmes des archipels est une pratique relativement répandue⁹². Des telles lignes de base ont par exemple été utilisées par le Danemark autour des îles Féroé, la France autour des îles de la Loyauté, l'Equateur autour des îles Galápagos, le Portugal autour d'une partie des Açores ou encore la Chine autour des îles Paracels. Il existe un débat pour savoir si une telle pratique constitue, ou le cas échéant, devrait constituer, une règle de droit international coutumier. Il apparaît cependant que cette pratique ne fait justement pas partie du droit international coutumier (Roach, 2018). Etant donné qu'utiliser des lignes de base droites pour enfermer un archipel appartenant à un Etat ne constituant pas lui-même un Etat archipélagique n'est conforme ni à la CNUDM ni au droit international coutumier, cette option sera rejetée pour la définition des lignes de base autour de l'archipel de Penghu.

Une option plus ou moins apparentée à la précédente peut également être examinée. Cette option consisterait à considérer que Taïwan dans son entièreté constitue un Etat archipel. Selon cette hypothèse, il faudrait toutefois dissocier les territoires extracôtiers contrôlés par Taïwan, qui sont trop éloignés pour pouvoir être raisonnablement englobés avec Taïwan et l'archipel de Penghu en un unique archipel. Ainsi, l'archipel serait constitué de l'île de Taïwan et des îles mineures situées plus ou moins à proximité de celle-ci, ainsi que de l'archipel de Penghu. Cette hypothèse peut être étayée par le fait que lignes de base droites actuelles autour de Taïwan et de l'archipel de Penghu sont tracées de sorte à ce que les îles constituant les points les plus éloignés de ce qui peut être considéré comme « l'archipel de Taïwan et Penghu » servent de points pour le tracé des lignes de base en question. En suivant cette hypothèse, il peut être noté que les modifications des lignes de base de Taïwan proposées jusqu'à maintenant seraient en fait inutiles, les lignes de base droites actuelles pouvant être conservées. Cependant, pour que cette hypothèse soit valide vis-à-vis de la CNUDM, il faut que les lignes de base taïwanaises actuelles respectent les critères disposés dans l'article 47

⁹¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 47.1 : « Un Etat archipel peut tracer des lignes de base archipélagiques droites (...) » [emphase ajoutée].

⁹² Il peut être noté que les lignes de base archipélagiques en question ne sont pas nécessairement désignées comme telles dans les législations des Etats qui les utilisent. Il s'agit en fait généralement de lignes de base droites qui dans la réalité se rapprochent, en raison de la manière dont elles sont utilisées, de lignes de base archipélagiques.

de la CNUDM. Ainsi, selon le paragraphe 1 de cet article, l'une des conditions pour qu'un Etat archipel puisse utiliser des lignes de base archipélagiques est que dans la zone englobée par ces lignes de base, le ratio entre la superficie des eaux et celle des terres soit compris entre 1 à 1 et 1 à 9⁹³. Il convient donc de vérifier si le ratio entre la superficie des terres et celle des eaux intérieures englobées par les lignes de base actuelles de Taïwan est compris dans cette fourchette. La superficie des terres taïwanaises est de 36197 km² (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2018). Ce chiffre englobe toutefois les superficies des comtés de Kinmen et de Lienchiang, des îles Pratas et d'Itu Aba, qu'il convient de retrancher étant donné que ces territoires ne peuvent pas être raisonnablement englobés dans « l'archipel de Taïwan et Penghu ». Le comté de Kinmen ayant une superficie d'environ 150,5 km² (Kinmen County Government, 2018), celui de Lienchiang 29.6 km² (Lienchiang County Council, s.d.), les îles Pratas 1,7 km² (Huang, 2011) et Itu Aba 0,5 km² (Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan), 2016c), la valeur de la superficie des terres qui sera utilisée pour calculer le ratio est donc de 36014,7 km². Concernant les eaux intérieures englobées dans les lignes de base actuelles, leur superficie est d'environ 29068⁹⁴ km² (Flanders Marine Institute, 2019). Le rapport de la superficie des eaux intérieures à celle des terres est donc de 29068 à 36014,7, soit environ 0,807 à 1. Cela se situe en dehors de la fourchette disposée dans le paragraphe 1 de l'article 47 de la CNUDM, entre autres parce que la superficie des terres est trop grande par rapport à celles des eaux englobées par les lignes de base actuelles. En d'autres termes, cela signifie que l'option d'entourer Taïwan et l'archipel de Penghu dans un même ensemble de lignes de base en partant du principe qu'il s'agit de lignes de base archipélagiques ne peut être retenue car cela ne serait pas conforme à la CNUDM. Le seul moyen pour rendre cette option viable serait de modifier les lignes de base actuelles dans le but d'augmenter la superficie des eaux intérieures de pratiquement 7000 km² et ainsi atteindre un ratio entre cette superficie et la superficie des terres englobées par les lignes de base de 1 à 1. De telles modifications ne seraient pas raisonnables en plus d'être difficilement réalisables (voire même impossibles à réaliser) de manière conforme à la CNUDM. Cette option sera donc rejetée.

L'option qui sera retenue pour établir les lignes de base autour des îles de l'archipel de Penghu consistera à déterminer les lignes de base individuellement pour chaque île. La possibilité d'englober certaines îles mineures dans des lignes de base droites tracées à partir d'îles plus grandes sera prise en compte, sous réserve que ces îles mineures constituent des chapelets d'îles à proximité immédiate des côtes des îles plus grandes, conformément au paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM. Il convient de noter que les îles composant l'archipel de Penghu sont éparpillées sur une zone mesurant environ 66 km du Nord au Sud et 44 km d'Est en Ouest. De façon à rendre la détermination des lignes de base pour cet archipel aussi simple et lisible que possible, il sera arbitrairement divisé en deux groupes, un « groupe Nord » et un « groupe

⁹³ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 47.1 : « Un Etat archipel peut tracer des lignes de base archipélagiques droites reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées et des récifs découvrants de l'archipel à condition que le tracé de ces lignes de base englobe les îles principales et définisse une zone où le rapport de la superficie des eaux à celle des terres, atolls inclus, soit compris entre 1 à 1 et 9 à 1 ».

⁹⁴ Ce chiffre comprend la superficie des eaux intérieures englobées par les lignes de base autour des îles Pratas, qui de par leur éloignement de « l'archipel de Taïwan et Penghu », ne peuvent être incluses dedans. Toutefois, étant donné que la superficie de ces eaux intérieures est petite, l'erreur commise en utilisant la valeur de 29068 km² est négligeable.

Sud » (voir la carte en annexe IV). Concernant le groupe Nord, celui-ci contient entre autres les îles principales de l’archipel, à savoir les îles de Hoko, Zhongtun, Pehu, Gyoo et Shomon⁹⁵. Ces cinq îles constituent un ensemble à la forme repliée, avec quelques îles mineures à proximité, dont l’île Table au Sud de Gyoo, Niaoyu et Gupo ainsi que quelques îlots et rochers environnants respectivement à l’Est et au Nord de Pehu. Deux rochers au Sud-Est de Hoko (Chamuyu et Chapoyu) peuvent également être incorporés. Au vu de cette répartition groupée, il est possible d’englober ces îles et autres éléments dans un ensemble commun de lignes de base. Les lignes de base pour les parties Sud et Est de Hoko ainsi que les autres éléments environnants sont visibles sur la carte en figure 22⁹⁶.



Figure 22 : lignes de base du Sud de Hoko à Dinggouyu
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

En raison d’un certain nombre d’échancrures présentes sur la côte Sud de l’île de Hoko, la laisse de basse mer n’est que ponctuellement utilisable. Par la suite, au Sud-Est de Hoko se trouve l’îlot de Chamuyu, qui peut être relié aux lignes de base de Hoko par une ligne de base droite dans la mesure où Chamuyu constitue le début de ce qui peut être considéré comme un chapelet d’îles. Deux lignes de base droites sont ensuite utilisées pour relier Chapoyu et Dinggouyu, qui sont les deux éléments suivants du chapelet d’îles.

Ensuite, à partir de Dinggouyu, des lignes de base droites peuvent être tracées pour relier Maosiyu, Kuzuyu et Gupo, qui constituent les autres éléments du chapelet d’îles. Une autre ligne de base droite peut être tracée entre Gupo et Shomon pour relier la fin du chapelet d’îles

⁹⁵ Sur la carte en annexe IV, ces cinq îles peuvent sembler n’en former qu’une seule. Cependant il s’agit d’îles distinctes reliées par des ponts.

⁹⁶ Le point le plus à l’Ouest sur la partie Sud de Hoko sera relié par une ligne de base droite à un autre point situé sur l’île Table (voir figure xx).

aux îles principales. Shomon et Gyoo étant deux îles séparées mais proches, elles peuvent être reliées par une ligne de base droite. Après cela, la laisse de basse mer peut être utilisée en combinaison avec des lignes de base droites aux endroits où la côte est échancrée. Les lignes de base ainsi construites sont visibles sur la carte en figure 23.



Figure 23 : lignes de base de Dinggouyu à Gyoo
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Pour la suite des lignes de base autour de l'île de Gyoo, une échancrure relativement large et profonde est présente au Sud sur la côte Ouest de l'île. Cette échancrure rentrerait probablement dans les critères disposés dans l'article 10 de la CNUDM pour être considérée comme une baie. Elle peut donc être fermée par une ligne de base droite. La dernière partie de l'île de Gyoo utilisée pour tracer des lignes de base constitue une sorte de péninsule dont la partie Nord est lisse, permettant d'utiliser la laisse de basse mer. De l'extrémité de cette péninsule jusqu'à l'extrémité Ouest de l'île Table, une ligne de base droite peut être tracée de façon à incorporer celle-ci dans les mêmes lignes de base que les îles précédentes. Le long de la côte Sud de l'île Table, la laisse de basse mer peut être utilisée étant donné qu'il n'y a pas d'échancrure à cet endroit. Enfin, de l'extrémité Est jusqu'à un point situé sur l'île de Hoko (voir note 95), une ligne de base droite peut être tracée, permettant ainsi de fermer l'ensemble de lignes de base entourant les îles de Hoko, Zhongtun, Pehu, Shomon et Gyoo ainsi que les autres éléments à proximité. Cette dernière portion de lignes de base est visible sur la carte en figure 24.



Figure 24 : lignes de base de Gyoo à Hoko

Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Concernant les derniers éléments du groupe Nord, les plus importants sont les îles de Jibei, Guo et Mudou, ainsi qu'un rocher nommé Xiaolieyu. Il peut être noté que Jibei, Guo et Mudou sont approximativement alignées sur un axe orienté vers le Nord. Par ailleurs, entre Jibei et Guo, des rochers forment pratiquement un chemin entre le Nord de Jibei et l'étroite péninsule au Sud de Guo, ce qui suggère que ces deux îles sont étroitement liées d'un point de vue géographique, justifiant ainsi aisément de les englober dans le même ensemble de ligne de base. Un tel lien n'est pas remarquable pour Mudou et Xiaolieyu, cependant ces deux éléments restent proches de Jibei et Guo, et peuvent donc être incorporées dans le même ensemble de lignes de base.

A présent, concernant Jibei, de la péninsule au Sud de l'île jusqu'à la côte Est, un certain nombre d'échancrures rend l'utilisation de la laisse de basse mer compliqué, d'où l'utilisation de lignes de base droites. Pour la côte Est, celle-ci comporte à la fois de multiples échancrures et un certain nombre de rochers à proximité immédiate. Ainsi, la laisse de basse mer est pour ainsi dire inutilisable dans cette zone, rendant indispensable le tracé de lignes de base droites fermant les échancrures et reliant les rochers là où ceux-ci sont présents. Ensuite, le long d'une portion de la côte de Guo (juste après la ligne de base droite la reliant à Jibei), la laisse de basse mer peut être utilisée sans problèmes étant donnée l'absence d'échancrures. Au Nord-Est de Guo est présent un groupe de rochers, dont celui le plus à l'Est peut servir de point de départ pour une ligne de base droite vers Mudou. Concernant Mudou, la côte de cette île

présente un schéma complexe alternant échancrures et zones plus lisses, ainsi que des rochers à proximité immédiate. Un ensemble de lignes de base droites et de lignes de base normales est nécessaire⁹⁷. Une ligne de base droite peut ensuite être tracée de l’Ouest de Mudou vers le Nord de Xiaolieyu. Pour ce dernier, la même remarque que pour Mudou est valable et seule une approximation des lignes de base sera construite. Xiaolieyu peut ensuite être relié à partir d’un point au Sud-Ouest par une ligne de base droite à la côte Ouest de Jibei. Pour cette côte en question, le début présente quelques échancrures nécessitant l’utilisation de lignes de base droites, et par la suite, la côte est relativement lisse et permet l’utilisation de la laisse de basse mer. Les lignes de base ainsi construites autour de Jibei, Guo, Mudou et Xiaolieyu sont visibles sur la carte en figure 25.

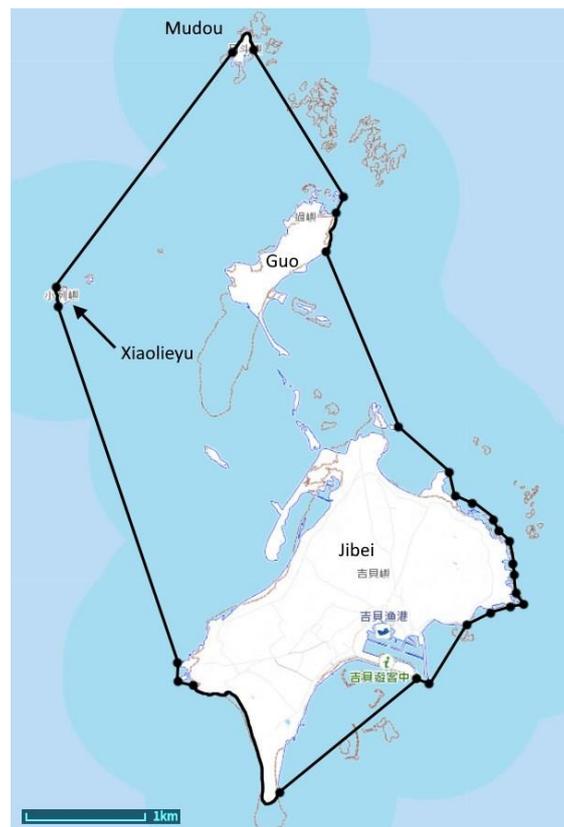


Figure 25 : lignes de base autour de Jibei, Guo, Mudou et Xiaolieyu
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

A présent, concernant le groupe Sud de l’archipel de Penghu, celui-ci peut être divisé en deux sous-groupes. Le premier contient les îles de Huayu, Maoyu, Caoyu, Wang’an et Jiangjun’ao. Ces îles sont disposées selon une forme approximativement triangulaire, avec Huayu à l’extrémité Nord du triangle, Maoyu et Caoyu au Sud, et Wang’an et Jiangjun’ao à l’Est. A propos de Huayu, selon le rapport « Taiwan’s Maritime Claims », sur cette île se situent deux points du système de lignes de base actuels (T10 et T11), reliés par la laisse de basse mer. Cependant, il semble qu’il y ait en réalité trois points sur cette île, entre lesquels sont tracées deux lignes de base droites (voir figure 26). Il apparaît donc que les autorités taïwanaises ont effectué une modification à cet endroit par rapport aux lignes de base qui avaient été

⁹⁷ Cependant, pour représenter cet ensemble de lignes de base de manière précise, une carte à très grande échelle serait nécessaire. Ainsi, seule une approximation sera tracée sur la carte en figure 25.

déclarées et 1999 (les lignes de base déclarées en 1999 étant celles qui sont analysées dans le rapport « Taiwan's Maritime Claims »). Sur la carte des lignes de base proposées pour cette île (figure 26), ces points seront nommés T10 (nom identique à celui utilisé dans le rapport « Taiwan's Maritime Claims »), T11 (qui correspond au point ajouté après 1999) et T11 bis (qui pourrait correspondre au point T11 tel que déclaré en 1999). Ainsi, pour les lignes de base autour de Huayu, au vu du profil échancré de la côte entre les points T10 et T11, l'utilisation d'une ligne de base droite est justifié à cet endroit, la ligne de base actuelle entre ces deux points peut donc être conservée. La même remarque peut être faite pour la ligne de base droite tracée entre les points T11 et T11 bis, qui peut elle aussi être conservée. Pour le reste des lignes de base autour de Huayu, en raison d'un certain nombre de rochers bordant l'île et d'échancrures présentes sur la côte, l'utilisation de lignes de base droites reliant les rochers situés le plus vers l'extérieur est probablement la solution la plus appropriée. La laisse de basse mer est utilisable sur deux endroits situés sur la côte Nord de l'île⁹⁸. Concernant Maoyu et Caoyu, il est possible d'englober ces deux îles ainsi que les rochers à proximité dans un même ensemble de lignes de base. Le long de la côte Ouest de Maoyu, la laisse de basse mer apparaît être utilisable au moins pour une partie de cette côte. Pour le reste, il semble judicieux d'utiliser un ensemble de lignes de base droites pour relier Maoyu à Caoyu ainsi que les rochers présents au Sud-Est de cette dernière. Enfin, pour Wang'an et Jiangjun'ao, leur grande proximité permet certainement de les englober dans un ensemble commun de lignes de base, celui-ci englobant également les rochers présents à proximité. La laisse de basse mer ne semble être utilisable que sur la côte Sud de Wang'an et sur l'extrémité de la péninsule située au Nord-Est de cette île, le reste des côtes étant échancré. Les lignes de base ainsi construites autour de Huayu, Maoyu, Wang'an et Jiangjun'ao ainsi que les rochers à proximité de celles-ci sont présentes sur la carte en figure 26.



Figure 26 : lignes de base autour de Huayu, Maoyu, Caoyu, Wang'an et Jiangjun'ao
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

⁹⁸ Sur la figure 26 ne sera présente qu'une approximation des laisses de basse mer en question.

Le second sous-groupe du groupe Sud de l'archipel de Penghu est composé des îles de Qimei, Xiping, Dongping, Xiji et Dongji. Pour l'île de Qimei, en dehors de quelques échancrures (dont une est particulièrement visible au Sud-Est de l'île), la côte est globalement lisse permettant l'utilisation de la laisse de basse mer. Le cas échéant, des lignes de base droites peuvent être utilisées pour combler les échancrures ou pour relier des rochers situés à proximité de l'île. Ensuite, pour Xiping et Dongping, ces deux îles peuvent être englobées dans un ensemble commun de lignes de base droites avec les rochers environnants. Concernant l'île de Xiji, les mêmes remarques que pour l'île de Qimei peuvent être faites, résultant en un ensemble hybride de lignes de base droites et normales entourant l'île et englobant les rochers à proximité. Enfin, concernant Dongji, à proximité de celle-ci se situe une île plus petite, Chutou. Ces deux îles peuvent de nouveau être englobées dans un ensemble commun de lignes de base. Concernant le tracé des lignes de base en question, les mêmes remarques que pour Xiji et Qimei sont valables, résultant de nouveau en un ensemble de lignes de base droites et normales selon les caractéristiques de la côte et la présence de rochers près de celle-ci. Les lignes de base autour des îles de Qimei, Xiping, Dongping, Xiji et Dongji sont visibles sur la carte en figure 27.



Figure 27 : lignes de base autour des îles de Qimei, Xiping, Dongping, Xiji et Dongji
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

A présent, pour la suite des lignes de base autour de l'île de Taiwan, la prochaine section va de l'embouchure du fleuve Zhuoshui jusqu'au port d'Anping, autrement dit dans la continuité de la carte en figure 21. Selon le rapport « Taiwan's Maritime Claims », la côte dans cette zone est généralement lisse et la laisse de basse mer devrait être utilisée. Il apparaît effectivement que la côte ne présente pas d'échancrure, cependant il peut être noté que des bancs de sable sont présents près de la côte à certains endroits, l'un d'entre eux ayant l'aspect une bande dont l'orientation par rapport à celle de la côte diverge significativement vers l'Ouest. La laisse de basse mer autour de ce banc de sable présente le même profil divergeant. Après le banc de sable, la laisse de basse mer rejoint de nouveau la côte en formant une échancrure assez marquée. Une ligne de base droite reliant l'extrémité de la laisse de basse mer du banc de sable à la laisse de basse mer de la côte pourrait être tracée pour combler l'échancrure en

question. En dehors de cela, quelques lignes de base droites peuvent être nécessaires pour tenir compte de la présence d'installations portuaires⁹⁹ et de l'embouchure d'un fleuve situé au Nord-Est du port d'Anping. Les lignes de base pour la section allant de l'embouchure du fleuve Zhuoshui jusqu'au port d'Anping sont visibles sur la carte en figure 28.



Figure 28 : lignes de base de l'embouchure du fleuve Zhuoshui au port d'Anping
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

La section suivante couvre les parties Ouest et Est du Sud de l'île de Taiwan, avec les quelques îles se situant à proximité, notamment Liuqiu, Xiao Lanyu, Lanyu et Ludao, ainsi que le rocher de Qixing. En ce qui concerne la côte de l'île de Taiwan dans cette zone, elle est globalement lisse et la laisse de basse mer peut être utilisée pratiquement partout. Dans le cas d'installations portuaires (la plus importante dans la zone étant le port de Kaohsiung), d'embouchures de fleuves (entre autres le fleuve Gaoping) et des quelques échancrures présentes dans la côte, des lignes de base droites peuvent être nécessaires. En ce qui concerne l'île de Liuqiu, sa côte est généralement lisse et permet à priori l'utilisation de la laisse de basse mer tout le long de celle-ci. Pour Lanyu et Xiao Lanyu, il est envisageable de les englober dans un ensemble commun de lignes de base. Il peut être noté que les points T16 et T17 du système de lignes de base droites taïwanais actuel sont reliés par la laisse de basse mer le long de la partie Sud de Xiao Lanyu. Cette ligne de base pourrait être conservée, et il pourrait être possible de relier ses deux extrémités à l'île de Lanyu par des lignes de base droites. Pour l'île

⁹⁹ En raison de la petite échelle de la carte en figure 28, seule l'une des installations portuaires présentes sur la section (en l'occurrence située près de l'embouchure du fleuve Zhuoshui) est représentée.

de Lanyu, ses côtes situées à l'Ouest et au Nord sont lisses et permettent d'utiliser la laisse de basse mer. La côte située à l'Est est bordée de rochers et présente plusieurs échancrures, il pourrait donc être nécessaire d'utiliser des lignes de base droites pour fermer ces échancrures et également pour relier les rochers situés le plus vers le large. Ensuite, concernant Ludao, la laisse de basse mer est utilisable partout en dehors de la côte Est. Celle-ci est en effet échancrée et quelques rochers se situent à proximité, l'un d'entre eux étant d'ailleurs l'endroit où se situe le point T18 des lignes de base actuelles de Taïwan. Ainsi, là où la côte est échancrée et là où des rochers se trouvent à proximité de celle-ci, il peut être nécessaire de tracer des lignes de base droites. Enfin, concernant Qixing, il s'agit d'un rocher sur lequel se situe le point T15 de l'actuel système de lignes de base. Distant d'environ 8 milles marins des côtes et se situant dans le prolongement de la péninsule au Sud de Taïwan, il est possiblement trop éloigné pour justifier de l'englober dans le même ensemble de lignes de base que l'île de Taïwan. De plus, il s'agit d'un rocher de petite taille isolé. Il est donc probablement préférable de tracer des lignes de base spécifiques autour de ce rocher¹⁰⁰. Les lignes de base couvrant la section susmentionnée sont visibles sur la carte en figure 29.

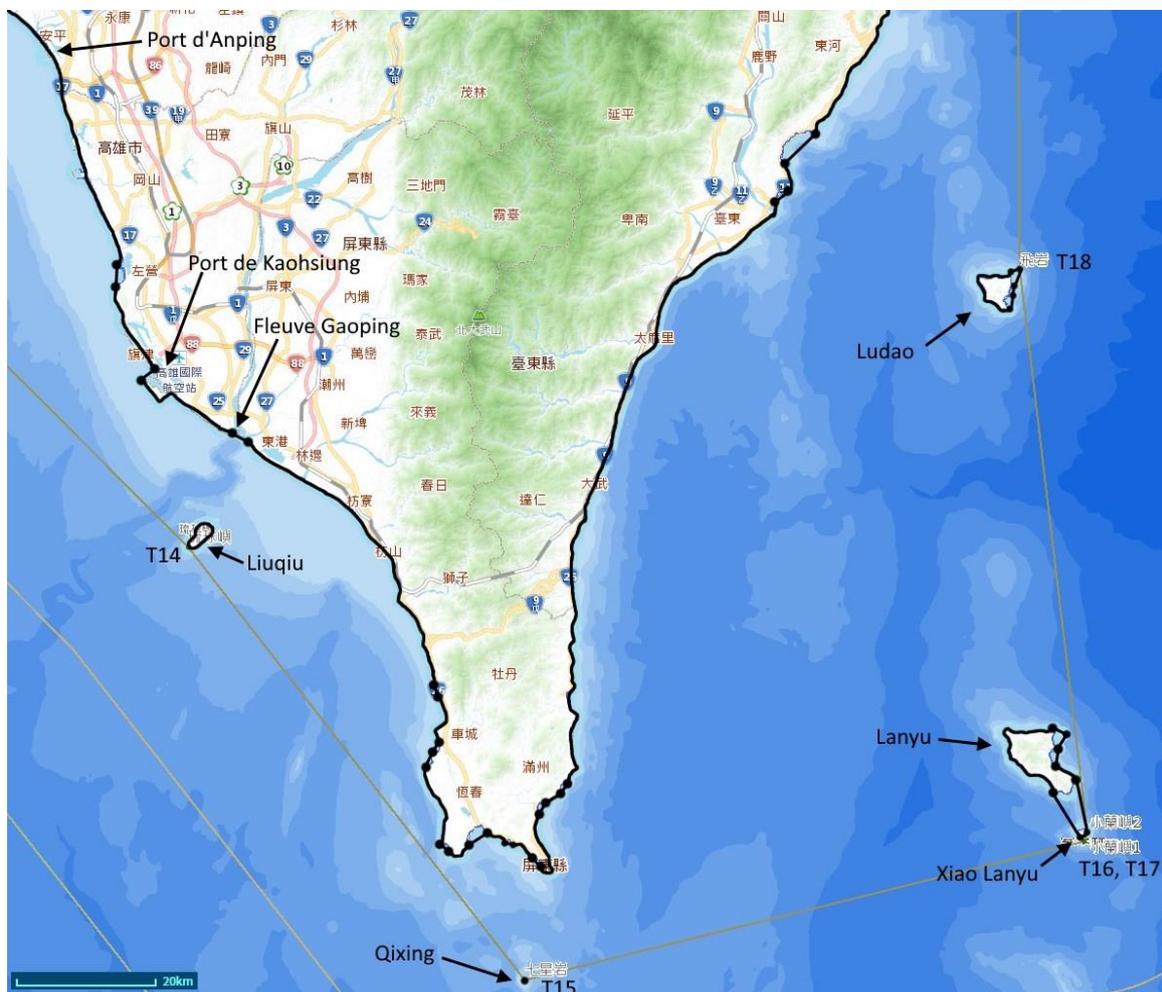


Figure 29 : lignes de base autour de la partie Sud de Taïwan et des îles environnantes
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

¹⁰⁰ Ces lignes de base ne sont pas représentées sur la carte en figure 29 en raison de la petite taille de Qixing. La laisse de basse mer est vraisemblablement utilisable autour de ce rocher.

Le tronçon de lignes de base suivant couvre une partie de la côte Est de Taïwan dans la continuité de la section précédente jusqu'au point T20. Avant le point T19, la côte est généralement lisse et permet l'utilisation de la laisse de basse mer partout, à l'exception d'une échancrure pouvant éventuellement justifier l'utilisation d'une ligne de base droite suivant l'article 7 de la CNUDM. Du point T19 au point T20, le rapport « Taiwan's Maritime Claims » mentionne que la côte est également lisse et que la laisse de basse mer devrait être utilisée dans cette zone. Il apparaît effectivement qu'en dehors d'une petite échancrure pouvant nécessiter l'utilisation d'une ligne de base droite, la côte entre le point T19 et le point T20 ne présente pas de caractéristiques justifiant l'utilisation de lignes de base droites. Les lignes de base pour la section de la côte Est de Taïwan jusqu'au point T20 sont visibles sur la carte en figure 30.

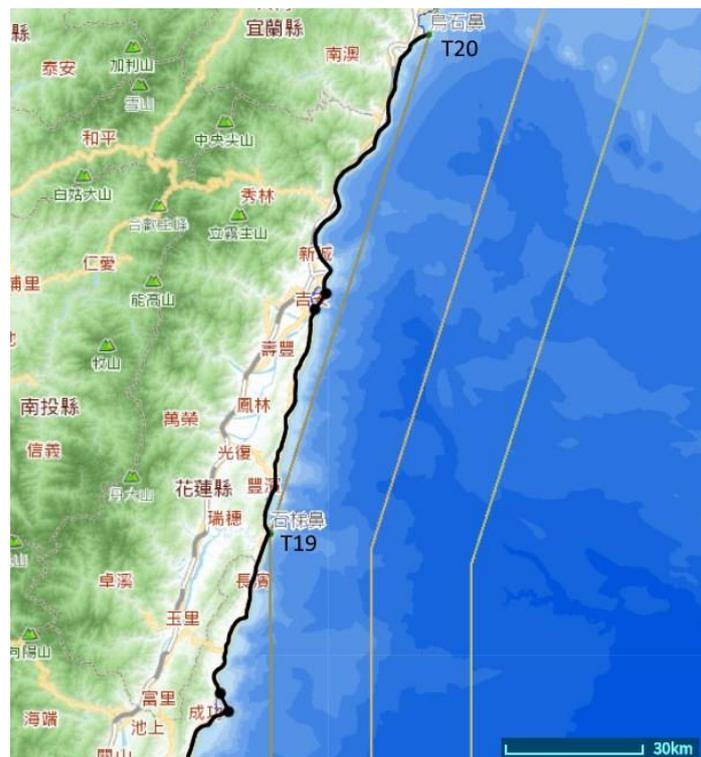


Figure 30 : lignes de base le long de la côte Est de Taïwan jusqu'au point T20
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

La section suivante va du point T20 jusqu'au point T21. Pour cette zone, le rapport mentionne l'existence de deux échancrures. En l'occurrence, il s'agit des baies de Dongao et de Su'ao. Selon le rapport, dans le cas où elles correspondent aux critères disposés par l'article 10 de la CNUDM, deux lignes de base droites fermant ces baies devraient être tracées de manière à les fermer individuellement au lieu d'utiliser une seule ligne de base droite passant au-delà des deux baies comme c'est le cas actuellement. Concernant la baie de Dongao, il apparaît que sa superficie est très proche de celle du demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée entre ses deux extrémités. Il est cependant difficile de dire si la superficie de la baie est supérieure ou inférieure à celle du demi-cercle en question car la côte le long de la baie présente plusieurs inflexions, rendant l'évaluation complexe. Toutefois, bien qu'il s'agisse probablement d'un cas situé à la limite de ce qui peut être considéré comme une baie selon l'article 10 de la CNUDM, il sera supposé par la suite que la baie de Dongao est effectivement

une baie selon l'article 10. Il peut être noté que si cette baie est considérée comme une baie au sens de l'article 10, il n'est pas nécessaire de prendre en compte le paragraphe 5 de cet article car la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrées de cette baie est d'environ 3,3 milles marins. Ensuite, concernant la baie de Su'ao, étant donné qu'elle est relativement profonde par rapport à sa largeur, sa superficie dépasse largement celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne reliant ses extrémités. Elle correspond donc sans ambiguïté aux critères disposés dans l'article 10 de la CNUDM et peut par conséquent être fermée par une ligne de base droite reliant les laisses de basse mer de ses points d'entrée. De plus, tout comme pour la baie de Dongao, il n'est pas nécessaire de prendre en compte le paragraphe 5 de l'article 10 de la CNUDM pour la baie de Su'ao car la distance entre les laisses de basse mer à ses points d'entrée est d'environ 1,3 mille marin. A présent, concernant la côte entre ces deux baies, elle est globalement lisse et permet d'utiliser la laisse de basse mer la plupart du temps. Cependant, immédiatement après l'extrémité Nord de la baie de Dongao, la côte est échanquée et une ligne de base droite peut être nécessaire. De plus, juste avant la baie de Su'ao, la côte présente de nouveau des échanures et trois lignes de base droites courtes pourraient être utilisées. Enfin, juste après l'extrémité Nord de la baie de Su'ao, une nouvelle échancre est présente et une autre ligne de base droite peut être nécessaire pour la fermer. Les lignes de base pour la section allant du point T20 au point T21 sont visibles sur la carte en figure 31.

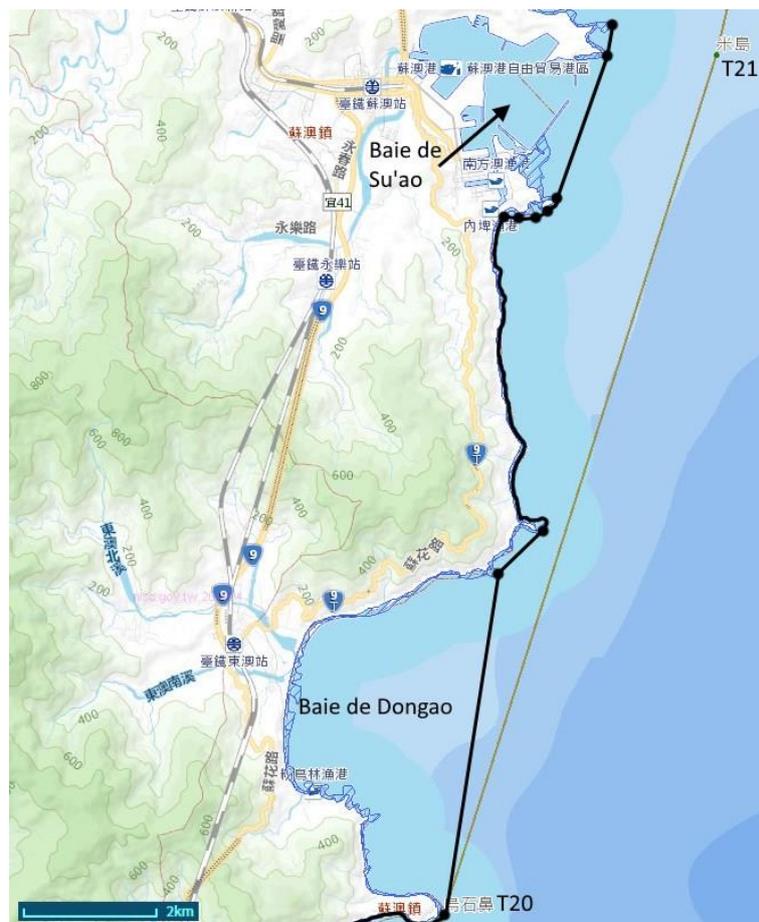


Figure 31 : lignes de base du point T20 au point T21
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

La dernière section de lignes de base autour de l'île de Taïwan va du point T21 au point T1. Cette zone est notamment constituée d'une longue et relativement étroite échancre contenant l'île de Guishan. Dans le système de lignes de base actuelles, cette échancre est fermée par deux lignes de base droites (une du point T21 au point T22 situé sur l'île de Guishan, et une autre du point T22 au point T1). Il est possible que ce tracé ait été fait en considérant cette échancre comme une baie au sens de l'article 10 de la CNUDM, cette baie ayant alors deux points d'entrée naturels en raison de la présence de l'île de Guishan. Cependant, selon le rapport « Taiwan's Maritime Claims », cette échancre ne correspond pas aux critères disposés dans l'article 10 de la CNUDM pour être considérée comme une baie, et la laisse de basse mer devrait être utilisée à la place des deux lignes de base droites. Il apparaît effectivement que cette échancre est trop étroite pour que sa superficie soit au moins égale à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la somme des longueurs des droites fermant ses deux entrées naturelles. Cela exclut donc la possibilité d'utiliser des lignes de base droites pour fermer cette échancre en la considérant comme une baie au sens de l'article 10. La côte le long de cette échancre étant généralement lisse, la laisse de basse mer y est partout utilisable. Concernant l'île de Guishan, ses côtes sont également lisses et la laisse de basse mer peut être utilisée tout le long de celles-ci. Les lignes de base proposées pour cette section sont visibles sur la carte en figure 32.



Figure 32 : lignes de base du point T21 au point T1
 Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

La dernière partie des lignes de base analysées par le rapport « Taiwan's Maritime Claims » concerne les îles Pratas. Dans le cas de ces îles, le rapport ne mentionne pas de non-conformités de leurs lignes de base avec la CNUDM, il peut donc être supposé qu'elles peuvent être conservées telles qu'elles sont actuellement.

Maintenant que des lignes de base conformes aux dispositions de la CNUDM ont été proposées pour l'île de Taïwan et l'archipel de Penghu, il peut être intéressant de voir quels effets celles-ci auraient sur le domaine maritime taïwanais. L'effet le plus important serait la disparition de la grande majorité des eaux intérieures taïwanaises, qui seraient alors transformées dans la plupart des cas en mers territoriales ou occasionnellement en portions de ZEE. Le deuxième grand changement, qui est d'ailleurs une conséquence évidente du premier, serait que dans la plupart des cas, la limite extérieure de la mer territoriale se retrouverait rapprochée des côtes.

Ainsi, les eaux intérieures englobées dans les segments allant des points T1 à T6 des lignes de base actuelles seraient entièrement converties en mers territoriales, à l'exception bien entendu des eaux situées en deçà de la laisse de basse mer ou des lignes de base droites là où ces dernières ont été employées. Il en est de même pour les eaux contenues à l'intérieur du segment T6-T7. Le cas du segment T7-T8 est quelque peu particulier. En effet, comme mentionné précédemment, celui-ci passe ponctuellement en arrière de la laisse de basse mer, et coupe au travers d'installations portuaires aux extrémités desquelles il est possible de tracer des lignes de base droites. A ces endroits, le nouvel ensemble de lignes de base proposé décalerait en fait la mer territoriale vers le large par rapport à sa position actuelle¹⁰¹. Pour les parties où ce segment se situe vers le large par rapport à la laisse de basse mer, l'effet des nouvelles lignes de base serait le même que pour le segment T6-T7. Dans le cas des eaux intérieures englobées dans le segment T8-T9, si la plupart d'entre elles seraient converties en mers territoriales, il est à noter que certaines parties de ces eaux intérieures se situent à plus de 12 milles marins des lignes de base proposées et feraient alors partie de la ZEE (plus précisément, elles feraient partie de la zone contigüe étant donné qu'elles se situent à moins de 24 milles marins des lignes de base proposées). En ce qui concerne les eaux intérieures contenues dans les segments allant des points T9 à T13 autour de l'archipel de Penghu, si la grande majorité d'entre elles se retrouveraient dans la mer territoriale, il peut être noté qu'une partie aurait toujours le statut d'eaux intérieures avec les nouvelles lignes de base. En effet, la disposition complexe des îles et autres éléments composant cet archipel force d'une certaine manière à l'utilisation fréquente de lignes de base droites reliant plusieurs de ces éléments entre eux, ce qui a pour conséquence de faire tomber les eaux situées en deçà de ces lignes de base sous le statut d'eaux intérieures. Ensuite, pour les eaux intérieures contenues à l'intérieur du segment T13-T14, les effets seraient les mêmes que pour celles contenues par le segment T8-T9, une partie d'entre elles se retrouvant dans la mer territoriale et une autre partie dans la zone contigüe. Il en est de même pour les eaux englobées par les segments T15-T16 et T17-T18. En ce qui concerne le segment T16-T17, celui-ci étant réutilisé dans l'ensemble de lignes de base proposé, il n'y a bien entendu aucun changement affectant la mer territoriale définie par ce segment. Finalement, pour les portions d'eaux intérieures

¹⁰¹ Il apparaît toutefois, en se basant sur la carte en figure 19, que cet effet serait assez minime.

contenues dans les segments à partir du point T18 jusqu'au point T1, les effets du nouvel ensemble de lignes de base serait de les convertir en mers territoriales. On peut avoir un aperçu des mers territoriales autour de Taïwan, des îles environnantes et de l'archipel de Penghu délimitées selon les lignes de base proposées précédemment sur la carte en figure 33¹⁰².

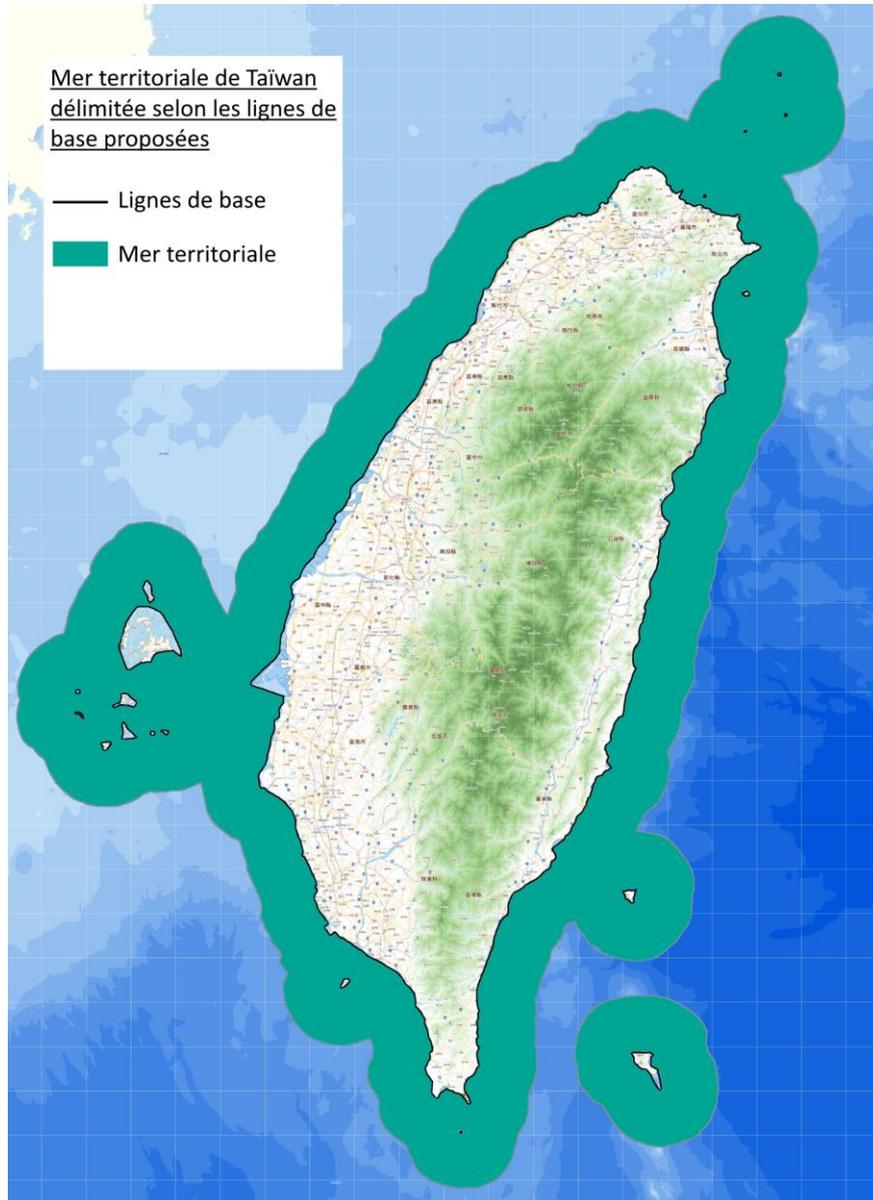


Figure 33 : mer territoriale de Taïwan délimitée selon les lignes de base proposées
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Ensuite, en ce qui concerne la zone contigüe, de manière similaire à la mer territoriale, avec les lignes de base proposées elle serait dans un certain nombre de cas décalée vers les côtes. Il peut être noté que par endroits, elle viendrait remplacer des aires qui sont actuellement recouvertes par des portions de la mer territoriale.

¹⁰² Sur cette carte, le tracé des lignes de base a été en grande partie simplifié. Ainsi, la plupart lignes de base droites de petite taille tracées à proximité des côtes ne sont pas représentées précisément.

Enfin, concernant les limites extérieures de la ZEE de Taïwan, il est possible qu'à plusieurs endroits elles soient rapprochées de ses côtes, réduisant ainsi la superficie de cette ZEE. En effet, les lignes de base proposées suivent généralement le tracé des côtes, au lieu de passer dans la mer à une certaine distance des côtes comme le font les lignes de base actuelles. Cependant, il est difficile de déterminer quelles seraient les nouvelles délimitations de la ZEE taïwanaise construites selon les lignes de base proposées. Celles-ci dépendraient notamment des termes d'accords qui devraient être passés entre Taïwan et les Etats dont les ZEE ont des frontières avec la ZEE taïwanaise.

Maintenant que les problématiques liées aux délimitations maritimes de Taïwan ont été traitées, il y a lieu d'étudier les principales modifications qui pourraient être apportées à la législation maritime taïwanaise de manière à la rendre conforme à la CNUDM. L'une des modifications concernerait l'article 4 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*. Celui-ci dispose en effet que la mer territoriale taïwanaise est délimitée par un ensemble de lignes de base où les lignes de base droites sont la règle et la laisse de basse mer l'exception, ce qui est l'inverse des dispositions de la CNUDM à ce sujet. Une réécriture de l'article 4 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* mentionnant le fait que la laisse de basse mer est la règle et les lignes de base droites l'exception est donc nécessaire. Cela serait par ailleurs directement reflété dans les lignes de base telles qu'elles ont été proposées précédemment, dans la mesure où la laisse de basse mer a été utilisée aussi souvent que possible et les lignes de base droites uniquement aux endroits où l'utilisation de la laisse de basse mer était peu pratique ou impossible.

Il conviendrait également de modifier l'article 7 de cette loi, qui concerne le passage inoffensif des navires étrangers. Pour le passage inoffensif des navires marchands étrangers, il faudrait retirer la disposition qui le conditionne au principe de réciprocité avec les Etats dont les navires en question battent le pavillon. Cela permettrait de rendre cet article en accord avec l'article 17 de la CNUDM, qui dispose que les navires de tous les Etats ont le droit d'exercer le passage inoffensif dans la mer territoriale d'un Etat côtier. En ce qui concerne les navires de guerre ou d'Etat étrangers, la disposition de l'article 7 mentionnant l'obligation pour eux d'envoyer une notification préalable aux autorités taïwanaises devrait être abrogée (à moins qu'elle ne puisse être considérée comme étant en accord avec la CNUDM ou qu'elle devienne une règle du droit international coutumier. Voir la sous-partie 2.3.3 pour davantage de détails).

Enfin, une dernière modification possible de la législation maritime taïwanaise concernerait l'article 13 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*. Celui-ci mentionne en effet la possibilité d'adoption par les autorités taïwanaises des lois et de règlements relatifs au passage en transit dans les parties du détroit de Taïwan servant à la navigation internationale ne faisant pas partie de la mer territoriale taïwanaise¹⁰³. Or les dispositions de la CNUDM relatives au passage en transit sont dans la partie III (*Détroits*

¹⁰³ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, article 13 : « *In the part of the Taiwan Straits not part of the territorial sea of the Republic of China used for international navigation, the Government of the Republic of China may enact laws and regulations relating to transit passage of foreign vessels (...)* ».

servant à la navigation internationale) de la Convention. Il se trouve que l'article 36 de la CNUDM dispose que la partie III de la Convention ne s'applique pas aux détroits servant à la navigation internationale qu'il est possible de franchir par une route passant par la haute mer ou une ZEE de commodité comparable vis-à-vis de la navigation¹⁰⁴. Il est justement possible de franchir le détroit de Taïwan par une telle route, qui en l'occurrence, se situerait soit dans la ZEE de la Chine, soit dans celle de Taïwan. Le passage en transit n'est donc pas applicable dans le détroit de Taïwan, ce qui rend l'existence même de l'article 13 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* superflue, étant donné qu'en raison de l'existence de routes passant par la ZEE taïwanaise ou chinoise permettant de franchir le détroit de Taïwan, il n'y a nulle part où cet article pourrait être appliqué. Étant donné que cet article n'a aucune utilité pratique, il peut être abrogé.

2.3.2 Solutions aux problématiques liées aux relations entre Taïwan et la Chine

Dans l'éventualité de l'indépendance de Taïwan, il est probable que l'*Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* et les *Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area* soient abrogés. En effet, ces deux textes législatifs n'auraient plus lieu d'exister étant donné que le principe d'une seule Chine, qui est en quelque sorte la raison de l'existence de ces textes¹⁰⁵, serait aboli par l'indépendance de Taïwan. L'abrogation de ces deux textes mettrait fin à l'existence des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois dans les eaux autour des territoires sous souveraineté taïwanaise, à moins que le cadre légal entourant ces zones ne soit conservé dans d'éventuelles lois visant spécifiquement la Chine adoptées par Taïwan suite à son indépendance¹⁰⁶. Dans le cas où les zones interdites ou restreintes seraient abandonnées et remplacées par des mers territoriales et des zones contigües¹⁰⁷, la problématique liée au fait que leur cadre légal soit discriminatoire envers les navires chinois (et donc contraire aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 24 de la CNUDM en partant du

¹⁰⁴ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 36 : « La présente partie ne s'applique pas aux détroits servant à la navigation internationale qu'il est possible de franchir par une route de haute mer ou une route passant par une zone économique exclusive de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques (...) ».

¹⁰⁵ Ou du moins, le principe d'une seule Chine était la raison ayant justifié leur adoption en 1992. L'administration taïwanaise actuelle sous l'autorité de la présidente Tsai Ing-wen ne reconnaît pas ce principe, cependant ces deux textes continuent d'être appliqués et ont par ailleurs continué d'évoluer depuis le début de la présidence de Tsai Ing-wen en 2016 (l'*Act* a été amendé pour la dernière fois en 2019, et les *Enforcement Rules* en 2018). Cela peut indiquer que même si l'administration taïwanaise actuelle ne reconnaît pas le principe d'une seule Chine, les deux textes en question qui ont été adoptés dans la logique de ce principe continuent de fournir un cadre juridique pertinent (du moins selon le point de vue taïwanais) dans la gestion des relations avec la Chine.

¹⁰⁶ Taïwan pourrait être tenté d'adopter de telles lois dans le cas où, suite à son indépendance, d'importantes tensions avec la Chine subsistent. Le cas échéant, de telles lois n'auraient pas de raison d'être.

¹⁰⁷ Le remplacement de ces zones par des mers territoriales ou des zones contigües ne serait nécessaire que pour les territoires extracôtiers de Taïwan, l'île de Taïwan et l'archipel de Penghu ayant des zones restreintes et interdites dont les délimitations sont respectivement identiques à celles de la zone contigüe et de la mer territoriale. Pour plus de détails, voir la sous-partie 2.2.2.

principe que ces zones sont, de par leur régime légal, assimilables à des mers territoriales) serait de fait résolue. Toutefois, une nouvelle problématique apparaîtrait, notamment pour les territoires extracôtiers de Taïwan. En effet, ces territoires comportent entre autres les comtés de Kinmen et de Lienchiang, qui à l'heure actuelle se situent dans leur quasi-totalité dans les eaux intérieures chinoises, une petite partie du comté de Lienchiang étant quant à elle située dans la mer territoriale de la Chine. L'indépendance de Taïwan nécessiterait des changements dans les délimitations maritimes chinoises pour accommoder la présence des îles composant ces comtés ainsi que les domaines maritimes qui peuvent être revendiqués par Taïwan autour d'elles. Et ce d'autant plus que les lignes de base chinoises sont exclusivement des lignes de base droites, comme disposé dans la législation maritime chinoise dans l'article 3 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*¹⁰⁸ (Standing Committee of the National People's Congress, 1992). Or si suite à l'indépendance de Taïwan, des domaines maritimes sont déclarés autour des îles des comtés de Kinmen et de Lienchiang, le tracé des lignes de base droites chinoises actuelles serait en contradiction avec le paragraphe 6 de l'article 7 de la CNUDM, selon lequel un Etat ne peut tracer de lignes de base droites coupant la mer territoriale d'un autre Etat de la haute mer ou d'une ZEE¹⁰⁹. Il apparaît de manière flagrante que les lignes de base droites chinoises actuelles créeraient une telle situation dans la mesure où comme mentionné précédemment, les comtés de Kinmen et de Lienchiang se situent presque entièrement dans les eaux intérieures chinoises actuelles, et par ailleurs, certains points servant au tracé des lignes de base droites chinoises se situent en fait sur des éléments appartenant à ces deux comtés. Cette situation peut être déduite à partir de la carte en figure 34.

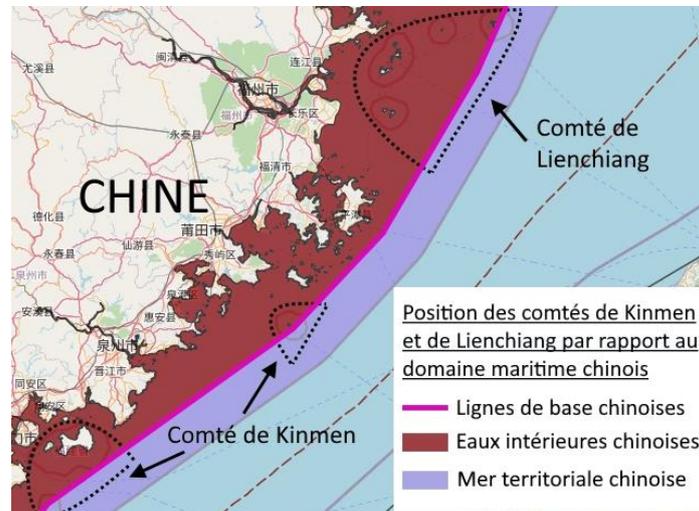


Figure 34 : position des comtés de Kinmen et de Lienchiang par au rapport au domaine maritime chinois
Source : adapté de Flanders Marine Institute (2019)

¹⁰⁸ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, article 3 : « The PRC's baseline of the territorial sea is designated with the method of straight baselines, formed by joining the various base points with straight lines ».

¹⁰⁹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 7.6 : « La méthode des lignes de base droites ne peut être appliquée par un Etat de manière telle que la mer territoriale d'un autre Etat se trouve coupée de la haute mer ou d'une zone économique exclusive ».

Il peut par ailleurs être noté que les lignes de base droites englobant les comtés de Kinmen et de Lienchiang ne sont pas, de par leur tracé, conformes à la CNUDM, comme le mentionne le rapport *Limits in the Seas*, No. 117, « Straight Baseline Claim: China ». En effet, le rapport dit que bien que la côte chinoise dans la zone correspondante soit profondément échancrée et que des chapelets d'îles soient présents à proximité de celle-ci, les points servant à la construction des lignes de base droites sont situés sur des éléments (dont certains font, comme mentionné précédemment, partie des comtés de Kinmen et de Lienchiang) trop éloignés des chapelets d'îles pour pouvoir être considérés comme en faisant partie (United States Department of State, 1996, p. 7). Ainsi, nonobstant le fait que des points servant au tracé des lignes de base droites chinoises soient situés sur des territoires n'appartenant pas à la Chine, des modifications sur les lignes de base en question sont de toute façon nécessaires pour qu'elles soient conformes à la CNUDM.

Concernant les lignes de base chinoises, il apparaît que l'utilisation de la laisse de basse mer dans les zones concernées n'est possible qu'en de rares occasions, le reste du temps, des lignes de base droites reliant certaines îles formant les chapelets bordant la côte chinoise semblent être la solution adéquate. En ce qui concerne les mers territoriales pouvant être revendiquées autour des îles composant les comtés de Kinmen et de Lienchiang, plusieurs solutions sont envisageables. La première consisterait à définir la limite entre les mers territoriales des îles de ces comtés et celle de la Chine au moyen de la ligne médiane entre les lignes de base des deux Etats, en suivant l'article 15 de la CNUDM. La seconde consisterait à considérer que les limites situées vers la côte chinoise des actuelles zones restreintes définies autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang constituent les limites entre les mers territoriales des îles de ces comtés et celle de la Chine. Cette solution pourrait être applicable dans le cas où la Chine et Taïwan passeraient un accord pour procéder ainsi, un tel accord étant par ailleurs également disposé dans l'article 15 de la CNUDM. Il peut être remarqué que dans plusieurs cas, des délimitations entre les mers territoriales des comtés de Kinmen et de Lienchiang et celle de la Chine faites selon la seconde hypothèse semblent correspondre de manière approximative aux lignes médianes entre les lignes de base dans les endroits en question. Cela n'est toutefois pas systématique, ainsi dans les autres cas, soit la mer territoriale chinoise, soit celles des comtés de Kinmen et de Lienchiang s'étendent au-delà ou en deçà de la ligne médiane. La figure 35 présente une proposition de modification des lignes de base et de la mer territoriale chinoise de façon à permettre l'établissement de mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang. La proposition est basée sur la seconde hypothèse précédemment mentionnée, bien que la première soit tout aussi envisageable. Les délimitations proposées sur cette carte constituent une sorte de compromis entre les intérêts chinois et taïwanais, car celles-ci permettraient à Taïwan d'avoir des espaces maritimes sous sa souveraineté autour des îles des comtés de Kinmen et de Lienchiang, sans pour autant que ces espaces n'empiètent trop sur le domaine maritime chinois. De plus, les modifications proposées pour les lignes de base chinoises permettraient de résoudre la situation actuelle où la quasi-totalité des comtés de Kinmen et de Lienchiang se trouvent dans les eaux intérieures chinoises, leur permettant ainsi d'avoir un accès direct à la haute mer ou à une ZEE (en l'occurrence, la ZEE de la Chine). Par ailleurs, sur cette carte ne figurent pas d'éventuelles ZEE ou zones contiguës pouvant être revendiquées par Taïwan autour des îles

concernées. Il peut être noté qu'un certain nombre d'entre elles présentent les caractéristiques rendant possible l'établissement de ZEE, à part vraisemblablement l'île de Dongding et Heiyan¹¹⁰, qui seraient probablement considérées comme des rochers selon l'article 121 de la CNUDM.

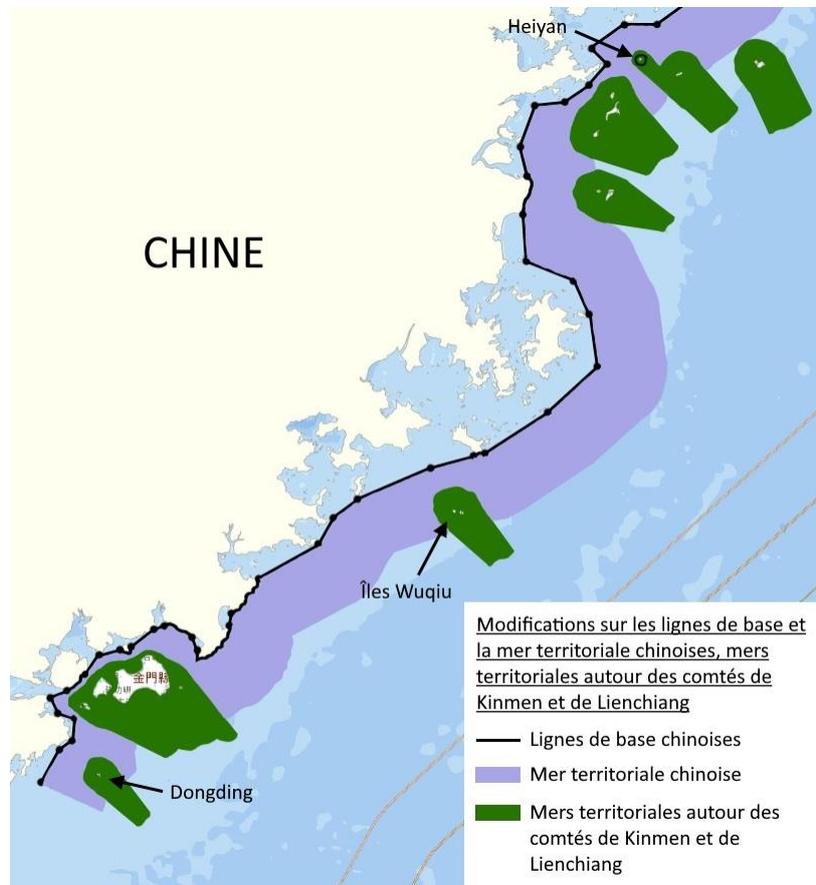


Figure 35 : modifications sur les lignes de base et la mer territoriale chinoises, mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

2.4 Discussions autour de l'indépendance de Taïwan

Si suite à son indépendance, Taïwan ratifiait la CNUDM, il serait alors tenu de l'appliquer d'une manière satisfaisante. Même à l'heure actuelle, où son statut ne lui permet pas de ratifier la Convention, il devrait s'y conformer dans la mesure où celle-ci reflète généralement le droit international coutumier pour les questions maritimes. A minima, il devrait en suivre les dispositions admises comme faisant partie du droit international coutumier. Par rapport à la situation actuelle, la ratification de la CNUDM par Taïwan ajouterait en quelque sorte un degré supplémentaire d'obligation de respecter le droit de la mer tel qu'il est admis par la communauté internationale. Si cette obligation serait certes quelque peu symbolique, elle

¹¹⁰ Heiyan n'a pas fait l'objet de déclaration d'une zone restreinte ou interdite d'accès aux navires chinois par les autorités taïwanaises, d'où le fait que ce rocher n'ait pas été mentionné dans la sous-partie 2.2.2. Son emplacement est indiqué sur la figure 35.

pourrait aussi traduire l'intention de Taïwan de suivre le droit de la mer. Cependant, pour s'y conformer, un certain nombre de changements seront nécessaires.

Ainsi, il faudra d'abord que Taïwan modifie les lignes de base de sa mer territoriale ainsi que la législation régissant les délimitations maritimes. Les modifications des lignes de base devront inclure la suppression des lignes de base droites utilisées dans des conditions ne correspondant pas à celles autorisant leur tracé dans la CNUDM ainsi que l'utilisation dans la mesure du possible de la laisse de basse mer. D'un côté, ces modifications auront pour effet de réduire considérablement la superficie des eaux intérieures taïwanaises ainsi que, dans plusieurs cas, de rapprocher la mer territoriale des côtes. Et d'un autre côté, ces modifications pourraient réduire par endroits la largeur de la ZEE taïwanaise, étant donné que les lignes de base ne devront plus comporter de sections passant dans la mer à une certaine distance des côtes. Quant à la législation liée aux délimitations maritimes, il sera nécessaire de réécrire les dispositions relatives aux lignes de base délimitant la mer territoriale taïwanaise de façon à ce que l'utilisation de la laisse de basse mer soit la norme et le tracé de lignes de base droites l'exception. De telles modifications, tant sur la législation que sur les lignes de base en elles-mêmes, sont particulièrement importantes car les dispositions de la CNUDM concernant les délimitations maritimes sont admises comme faisant partie du droit international coutumier (Roach, 2014, p. 242).

Au sujet des délimitations maritimes ainsi que de la législation de Taïwan, certains éléments intéressants apparaissent si l'on met les délimitations actuelles (annoncées en 1999) en perspective avec ce qui avait cours avant 1999. En effet, il semble qu'avant 1999 les autorités taïwanaises n'avaient pas annoncé de délimitations maritimes précises, les seules indications disponibles étant que la largeur de la mer territoriale était de 12 milles marins et celle de la ZEE était de 200 milles marins selon un décret présidentiel datant d'octobre 1979 (Department of Defense Representative for Ocean Policy Affairs, 1997, p. 2-492). En dehors de ces deux informations, il semble que les autorités taïwanaises n'avaient pas publié de lignes de base ni de documents montrant les limites effectives de la mer territoriale et de la ZEE avant 1999. Malgré l'absence de ces données, il est possible de déduire qu'à priori, le passage entre l'île de Taïwan et l'archipel de Penghu aurait fait partie de la mer territoriale taïwanaise étant donné que la largeur au point le plus étroit de ce passage est d'environ 16 milles marins. Selon Zou (2005), ce passage constituait un passage international avant la mise en place des lignes de base actuelles, ces dernières l'ayant entièrement inclus dans les eaux intérieures taïwanaises¹¹¹. Si d'un côté, la mise en conformité des délimitations maritimes taïwanaises telle que proposée dans la sous-partie 2.3.2 rétablirait la situation d'avant 1999 pour le passage entre l'île de Taïwan et Penghu, d'un autre côté, les délimitations actuelles soulèvent une interrogation supplémentaire vis-à-vis de l'application du droit de la mer par Taïwan. En effet, avant 1999, les eaux contenues dans ce passage n'étaient pas des eaux intérieures, et elles le sont devenues après l'annonce des lignes de base actuelles. Ainsi, en principe, le droit de passage inoffensif devrait être d'application dans ce passage, conformément au

¹¹¹ Cf. *Law of the sea in East Asia : Issues and prospects* : « *The connecting lines between Taiwan and the Penghu islands are straight baselines, thus the Penghu Channel, which used to be a main international waterway, has become the internal waters of ROC* » (Zou, 2005, p. 115).

paragraphe 2 de l'article 8 de la CNUDM¹¹². Or les dispositions relatives au passage inoffensif contenues dans la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* ne font pas mention de ce cas. Une ambiguïté apparaît donc, car il est impossible de savoir si Taïwan applique effectivement le droit de passage inoffensif dans ce passage comme disposé dans le paragraphe 2 de l'article 8 de la CNUDM, ou s'il n'en tient pas compte et considère que le régime des eaux intérieures y est d'application. Certes, la mise en conformité des délimitations maritimes taïwanaises supprimerait ce cas ambigu étant donné que le passage en question ferait entièrement partie de la mer territoriale taïwanaise, cependant, à l'heure actuelle, il est impossible de dire avec certitude si Taïwan respecte l'article 8 de la CNUDM. Il peut par ailleurs être noté que le passage entre l'île de Taïwan et l'archipel de Penghu n'est pas le seul endroit où cette question se pose actuellement. Cette question se pose en fait également pour la quasi-totalité des eaux intérieures taïwanaises, étant donné que comme cela a été vu dans la sous-partie 2.3.2, la plupart des eaux intérieures actuelles correspondent en réalité à des parties de la mer territoriale, et dans certains cas, à des parties de la ZEE. Une modification possible de la législation taïwanaise à ce sujet serait d'y inclure les dispositions de l'article 8 de la CNUDM, ce qui permettrait de lever toute ambiguïté de manière conforme au droit international. Si en plus de cette modification, les lignes de base taïwanaises sont reconstruites suivant les dispositions de la CNUDM, cela permettrait à Taïwan d'être en conformité tant pour les délimitations en question que pour la question du droit de passage inoffensif dans des eaux qui n'étaient pas précédemment soumises au régime des eaux intérieures.

Un autre élément à mettre en perspective avec ce qui était en vigueur dans le passé concerne les dispositions de la législation taïwanaise relatives au droit de passage inoffensif des navires de guerre ou d'Etat étrangers. En effet, avant 1998 et l'adoption de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*, Taïwan exigeait des navires de guerre étrangers qu'ils demandent la permission aux autorités compétentes avant de passer dans sa mer territoriale (Zou, 2005, p. 32). A l'heure actuelle, les navires de guerre ou d'Etat étrangers sont tenus de notifier les autorités taïwanaises avant de passer dans la mer territoriale selon l'article 7 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China*. Si cela peut apparaître comme étant moins contraignant que la demande d'autorisation de passer par la mer territoriale qui était en vigueur auparavant, cela ajoute en fait une ambiguïté. Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 2.2.1, il est difficile de savoir si dans la pratique, la notification exigée par les autorités taïwanaises avant que les navires de guerre ou d'Etat étrangers ne passent par la mer territoriale n'équivaut pas en réalité à une demande de permission pouvant être rejetée par les autorités taïwanaises, ou s'il s'agit effectivement d'une simple notification et que les navires de guerre ou d'Etat étrangers

¹¹² Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 8.2 : « Lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans la Convention s'étend à ces eaux ». Note : il convient ici de faire abstraction du fait que les lignes de base droites englobant les eaux du passage entre l'île de Taïwan et l'archipel de Penghu n'ont pas été tracées de manière conforme aux dispositions de l'article 7 de la CNUDM. Voir sous-partie 2.3.2 pour plus de détails.

jouissent automatiquement du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale taïwanaise s'ils l'envoient.

Il faut noter que le fait qu'un Etat côtier exige que les navires de guerre étrangers demandent une permission avant de passer par sa mer territoriale, ou le fait qu'ils doivent lui envoyer une notification préalablement à un tel passage, va au-delà de ce que prévoit explicitement la CNUDM. Cependant, des discussions existent à ce sujet. Tout d'abord, bien que la CNUDM ne mentionne pas explicitement qu'un Etat côtier soit autorisé à exiger une notification des navires de guerre préalablement à leur passage dans sa mer territoriale, il peut être débattu de manière aisée que cela pourrait tout de même être compatible avec le point a) du paragraphe 1 de l'article 21 de la CNUDM¹¹³. Ensuite, en ce qui concerne le droit d'un Etat côtier d'exiger des navires de guerre qu'ils demandent une permission préalablement à leur passage par la mer territoriale de cet Etat, cela est davantage sujet à discussion (Tanaka, 2012, p. 117). En effet, là où l'exigence d'une notification préalable peut finalement être perçue comme une simple formalité n'ayant qu'un faible (voire aucun) impact sur la liberté de la navigation des navires de guerre, la demande d'autorisation peut de son côté constituer une véritable restriction à leur liberté de navigation. D'une certaine manière, il est difficile d'affirmer si du point de vue du droit international coutumier, les navires de guerre étrangers jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de manière identique aux navires marchands¹¹⁴. Ainsi, bien que cela ne soit pas explicitement disposé dans la CNUDM, l'exigence d'une notification préalable pourrait être malgré tout en accord avec l'article 21. Si dans le futur une telle règle venait à faire partie du droit international coutumier, Taïwan pourrait légitimement garder ses dispositions concernant le passage des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale telles qu'elles sont actuellement. Toutefois, au vu de l'ancienne législation taïwanaise qui exigeait des navires de guerre étrangers qu'ils demandent une permission avant de passer par la mer territoriale, une clarification pourrait être nécessaire, car il n'est pas impossible que dans la pratique, Taïwan continue d'exiger que les navires de guerre étrangers demandent cette permission. Cette clarification pourrait consister à ce que les autorités taïwanaises déclarent explicitement que l'envoi de la notification de passage dans la mer territoriale par les navires de guerre étrangers soit, en quelque sorte, une simple procédure débouchant systématiquement sur l'acceptation de ce passage (à moins, évidemment, qu'il ne corresponde pas aux règles relatives au passage inoffensif).

Enfin, dans le cas de l'indépendance de Taïwan, certaines problématiques concernant spécifiquement la Chine se poseraient. Tout d'abord, en raison des tensions existant entre les deux Etats, Taïwan a mis en place autour des territoires sous sa juridiction un ensemble de zones dont l'accès est restreint ou interdit aux navires chinois. De par la nature discriminatoire envers la Chine du régime de ces zones, il est nécessaire que celui-ci soit abandonné. Il devrait

¹¹³ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 21.1 : « L'Etat côtier peut adopter (...) des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes : a) sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime (...) ».

¹¹⁴ Cf. *The International Law of the Sea* : « While the ICJ accepted the right of innocent passage of foreign warships in straits used for international navigation, it did not directly address the question whether foreign warships have the same right of innocent passage in the territorial sea. Overall it may have to be accepted that customary international law is obscure on this subject » (Tanaka, 2012, p. 89).

être remplacé, pour les zones restreintes et interdites autour de l'île de Taïwan, l'archipel de Penghu et les îles Pratas, respectivement par le régime de la zone contiguë et par celui de la mer territoriale, étant donné qu'autour de ces territoires, les délimitations des zones restreintes et interdites sont respectivement identiques à celles de la zone contiguë et de la mer territoriale. En ce qui concerne les comtés de Kinmen et de Lienchiang, étant donné que les actuelles zones restreintes et interdites ont des extensions n'allant pas au-delà de 10000 mètres¹¹⁵, elles devraient être converties en mers territoriales. Cependant, la délimitation de mers territoriales autour de ces comtés pourrait s'avérer complexe en raison de leur proximité avec les côtes chinoises. Il faudrait tout d'abord que la Chine redessine ses lignes de base dans les zones concernées, car selon leur tracé actuel (qui n'est d'ailleurs pas conforme aux dispositions de la CNUDM), les comtés de Kinmen et de Lienchiang sont presque totalement englobés dans les eaux intérieures chinoises. Ensuite, l'autre problème concerne les délimitations des mers territoriales autour de ces comtés, notamment sur les façades orientées vers les côtes chinoises. En principe, la limite entre les mers territoriales chinoise et taïwanaise dans les zones concernées devrait être la ligne médiane entre ces mers territoriales. Une autre solution possible serait de considérer que les limites extérieures des zones restreintes ou interdites faisant face aux côtes chinoises constitueraient les limites entre les mers territoriales chinoise et taïwanaise aux endroits concernés. Cette dernière solution serait applicable au moyen d'un accord passé entre la Chine et Taïwan.

Au sujet des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois, il peut être noté qu'outre le fait que leur régime soit en contradiction avec la CNUDM, elles posent en fait deux problèmes. Le premier problème est qu'elles ne parviennent pas systématiquement à remplir leur rôle de protection contre les intrusions de navires chinois, comme le montre par exemple l'incident survenu en mars 2020 mentionné dans la sous-partie 2.2.2. Le second problème, comme le mentionne Zou (2005), est que l'existence même de ces zones représente un danger pour la navigation¹¹⁶. En plus de cela, leur régime fait que les navires chinois ne jouissent pas du droit de passage inoffensif dans les eaux entourant les comtés de Kinmen et de Lienchiang ainsi que dans la zone correspondant à la mer territoriale autour de l'île de Taïwan, l'archipel de Penghu et les îles Pratas. De plus, dans ce qui correspond à la zone contiguë autour des trois derniers territoires mentionnés, les autorités taïwanaises restreignent la liberté de la navigation des navires chinois, alors qu'en principe ils devraient pouvoir y naviguer librement. Ainsi, il est nécessaire que le régime des zones interdites soit remplacé là où il est en vigueur par le droit de passage inoffensif. Il en est de même pour le régime des zones restreintes autour des territoires extracôtiers de Taïwan, excepté les îles Pratas (où il devrait être remplacé par le régime de la zone contiguë). De tels changements permettraient de mettre fin à une non-conformité majeure vis-à-vis du droit international des pratiques taïwanaises. De plus, cela pourrait être perçu par la Chine comme une volonté de la part de Taïwan de cesser les hostilités, ce qui serait naturellement un point positif pour leurs relations futures en cas d'indépendance de Taïwan.

¹¹⁵ Cette extension est uniquement présente pour une partie de la zone restreinte autour du comté de Kinmen. Dans les autres cas, l'extension maximale est de 6000 mètres. Voir sous-partie 2.2.2 pour plus de détails.

¹¹⁶ Cf. *Law of the sea in East Asia : Issues and prospects* : « *The presence of these prohibited/restricted zones in the Taiwan Strait is certainly harmful to the safety of navigation* » (Zou, 2005, p. 116).

3 Analyse du cas de la réunification sino-taïwanaise

3.1 Situation actuelle et hypothèses

3.1.1 Le domaine maritime chinois actuel et la législation liée

Le domaine maritime chinois est principalement régi par deux lois, à savoir la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992* et le *Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act* (Standing Committee of the National People's Congress, 1998). Officiellement, le domaine maritime taïwanais actuel fait partie de celui de la Chine (comme cela est d'ailleurs mentionné dans la législation maritime chinoise¹¹⁷), cependant, comme cela a été dit précédemment, la Chine n'y exerce pas de contrôle effectif. Ainsi, bien que théoriquement, les deux lois évoquées précédemment devraient s'appliquer sur le domaine maritime taïwanais, en pratique elles ne sont appliquées que sur le domaine maritime effectivement sous contrôle de la Chine.

Concernant le domaine maritime adjacent à la Chine, celui-ci est, à priori, selon la législation chinoise, exclusivement délimité par des lignes de base droites¹¹⁸, la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992* ne contenant aucune disposition mentionnant l'utilisation de la laisse de basse mer. Cela constitue une non-conformité significative vis-à-vis de la CNUDM, d'autant plus que, bien que la côte chinoise présente un certain nombre de chapelets d'îles et d'échancrures justifiant l'utilisation de lignes de base droites dans la majorité des cas, la laisse de basse mer peut quand même être utilisée à plusieurs endroits¹¹⁹. Par ailleurs, pour certaines parties de la côte chinoise, les lignes de base n'ont pas été publiées. Il s'agit entre autres des lignes de base le long des côtes chinoises dans le golfe du Tonkin¹²⁰, une partie de la mer Jaune et le golfe de Bohai. Le domaine maritime sur lequel la Chine exerce actuellement un contrôle effectif est visible sur la carte en figure 36¹²¹.

Ensuite, la législation maritime chinoise contient une non-conformité importante vis-à-vis de la CNUDM, en plus de celle concernant les lignes de base mentionnée dans le paragraphe précédent. Celle-ci est relative au passage des navires de guerre étrangers dans la mer

¹¹⁷ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, article 2 : « The PRC's territorial sea refers to the waters adjacent to its territorial land. The PRC's territorial land includes the mainland and its offshore islands, Taiwan and the various affiliated islands (...) ».

¹¹⁸ Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, article 3 : « The PRC's baseline of the territorial sea is designated with the method of straight baselines, formed by joining the various base points with straight lines ».

¹¹⁹ Cf. *Law of the sea in East Asia : Issues and prospects* : « According to a Taiwanese scholar, approximately 80 percent of the Chinese coastline can be enclosed by straight baselines and 20 percent by normal baselines » (Zou, 2005).

¹²⁰ Concernant le golfe du Tonkin, un accord existe entre la Chine et le Vietnam pour la frontière entre les mers territoriales et ZEE des deux pays (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea & Office of Legal Affairs, 2005, p. 137-138). Cependant, les lignes de base chinoises dans cette zone ne sont pas mentionnées dans cet accord, et elles n'ont pas non plus fait l'objet d'une déclaration ultérieure par la Chine.

¹²¹ Sur cette carte, là où la Chine n'a pas explicitement déclaré de lignes de base (dans le golfe du Tonkin, une partie de la mer Jaune et le golfe de Bohai), les lignes de base ont été construites par le VLIZ de manière conforme à la CNUDM. Par ailleurs, le domaine maritime revendiqué par la Chine autour des îles Paracels ne figure pas sur cette carte.

territoriale de la Chine. En effet, les autorités chinoises exigent que ces navires leur demandent une autorisation avant d'entreprendre un tel passage¹²². Il peut être noté que cette disposition est identique à celle que Taïwan possédait dans sa législation avant 1998 (voir sous-partie 2.3.3). Cependant, en ce qui concerne les navires marchands étrangers, contrairement à la législation taïwanaise actuelle, celle de la Chine ne conditionne pas leur droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale à un quelconque principe de réciprocité avec les Etats dont les navires en question battent le pavillon.



Figure 36 : domaine maritime chinois actuel
Source : adapté de Flanders Marine Institute (2019)

3.1.2 Hypothèses concernant la réunification sino-taïwanaise

La principale hypothèse sur laquelle reposera la suite de la présente section est que dans le cas où la réunification entre la Chine et Taïwan se concrétiserait, le domaine maritime taïwanais tel qu'il est actuellement serait rattaché à celui de la Chine. Cette hypothèse apparaît vraisemblable dans la mesure où les délimitations maritimes taïwanaises ont été publiées internationalement par les autorités chinoises via un Avis aux Navigateurs (United States Department of State, 2005, p. 2), et non directement par les autorités taïwanaises. Cela peut signifier que la Chine reconnaît d'une certaine façon l'existence d'un domaine maritime

¹²² Cf. *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, article 6 : « To enter the territorial sea of the People's Republic of China, foreign military ships must obtain permission from the Government of the People's Republic of China ».

propre à Taïwan et aux îles affiliées, ce domaine maritime pouvant avoir été défini comme une solution temporaire dans l'attente d'un processus de réunification de la Chine et Taïwan, à l'issue duquel il sera rattaché à celui de la Chine. Autrement dit, dans le cadre du principe d'une seule Chine, le domaine maritime taïwanais appartient à la Chine, et bien qu'il ne soit actuellement pas sous son contrôle effectif, il est voué à le devenir à l'issue de la réunification. Ce scénario de réunification pourrait amener un certain nombre de nouvelles problématiques.

La première serait la conséquence des délimitations maritimes taïwanaises actuelles, qui, comme cela a été mentionné dans la section 2, ne sont pas conformes aux dispositions de la CNUDM en raison d'un usage de lignes de base droites dans des cas où elles ne devraient en principe pas être employées. Cette problématique s'ajouterait au fait que la Chine elle-même a délimité son domaine maritime au moyen de lignes de base droites généralement non-conformes à la CNUDM, résultant en une superficie d'eaux intérieures significativement plus grande qu'elle ne devrait l'être, avec de possibles décalages de la mer territoriale vers le large. L'incorporation du domaine maritime taïwanais tel qu'il est actuellement à celui de la Chine multiplierait donc le nombre d'endroits où de telles anomalies sont présentes. L'extension excessive des eaux intérieures et des mers territoriales en résultant aurait pour conséquence de limiter la liberté de navigation dans les zones en question. En plus de cela, la Chine a des pratiques qui restreignent également la liberté de navigation des navires de guerre étrangers dans sa ZEE. Ainsi, de par la législation et les délimitations maritimes chinoises, ainsi que les pratiques restreignant la liberté de navigation des navires de guerre étrangers auxquelles la Chine se livre dans sa ZEE, la réunification sino-taïwanaise pourrait amplifier les problématiques liées à la liberté de navigation¹²³.

La seconde problématique est en lien avec le conflit en mer de Chine méridionale, plus particulièrement dans le conflit autour des îles Spratly. En effet, en cas de réunification, la Chine récupérerait l'île d'Itu Aba, qui est la seule possession taïwanaise dans cet archipel. Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 2.2.3, la Chine, tout comme Taïwan, considère qu'il s'agit d'une véritable île au sens de l'article 121 de la CNUDM, et ne reconnaît pas la validité de l'arbitrage de 2016. Ainsi, si la Chine venait à prendre le contrôle d'Itu Aba, elle pourrait alors poursuivre la revendication d'une ZEE autour de cette « île » de manière plus ferme qu'elle ne le fait actuellement. Cela, ainsi que d'autres problèmes liés à la prise de contrôle d'Itu Aba par la Chine, pourrait mener à une aggravation dans le volet concernant les îles Spratly du conflit en mer de Chine méridionale¹²⁴.

L'objectif de la suite de la présente section sera d'analyser les différentes problématiques pouvant découler de la réunification de la Chine et de Taïwan, ainsi que les réponses que le droit de la mer pourrait y apporter.

¹²³ Les problématiques liées aux délimitations maritimes, à la législation et aux pratiques chinoises vis-à-vis de la liberté de la navigation seront discutées dans la sous-partie 3.2.1.

¹²⁴ Les implications liées à la prise de contrôle par la Chine d'Itu Aba seront discutées dans la sous-partie 3.2.2.

3.2 Analyse des problématiques liées à la réunification sino-taïwanaise

3.2.1 Problématiques liées à la législation, aux délimitations maritimes et aux pratiques de la Chine

Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 2.1.3, le domaine maritime taïwanais actuel est bâti sur un ensemble de lignes de base en majorité non-conformes à la CNUDM, avec pour conséquence une superficie d'eaux intérieures plus vaste qu'elle ne devrait l'être ainsi que des décalages de la mer territoriale et de la zone contigüe vers le large en plusieurs endroits. A cela s'ajoute le fait que le domaine maritime chinois repose lui aussi sur des lignes de base tracées de manière non-conforme, avec des conséquences similaires. Ainsi, en cas de réunification de la Chine et de Taïwan, si le domaine maritime de ce dernier est incorporé à celui de la Chine, toutes les irrégularités des deux domaines maritimes seraient rassemblées dans un seul.

Du point de vue des navires (notamment de guerre) étrangers, cela créerait de vastes zones où leur liberté de navigation serait restreinte. En effet, outre le fait que le régime de la mer territoriale ainsi que celui des eaux intérieures seraient appliqués dans des zones où ils ne devraient pas l'être, il convient de noter que la Chine conditionne le passage dans sa mer territoriale par les navires de guerre étrangers à l'obtention de la permission auprès des autorités, comme disposé par l'article 6 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*. De plus, la législation maritime chinoise ne fait pas mention du cas des eaux intérieures qui, avant la construction des lignes de base actuelles, n'étaient pas considérées comme telles ainsi que de l'application du droit de passage inoffensif dans ces eaux. Il est donc difficile de dire si la Chine accorde ce droit aux navires (tant marchands que de guerre) étrangers dans ces eaux, ce qui devrait être le cas selon l'article 8 de la CNUDM.

Ensuite vient la problématique du rattachement de la ZEE taïwanaise à celle de la Chine. Cette problématique concerne tout particulièrement les navires de guerre étrangers. En principe, selon le paragraphe 1 de l'article 58 de la CNUDM, dans la ZEE d'un certain Etat, les navires et les aéronefs étrangers jouissent des libertés de navigation et de survol¹²⁵. Cela s'applique donc aussi aux navires de guerre et aéronefs militaires étrangers, à la nuance près qu'ils doivent faire usage de ces libertés de manière pacifique, comme cela est disposé par l'article 88 de la CNUDM¹²⁶. Cependant, la Chine a une interprétation spécifique en ce qui concerne les activités menées par les navires de guerre et aéronefs militaires étrangers dans sa ZEE correspondant à l'exercice de leurs libertés de navigation et de survol. Ainsi, la Chine considère

¹²⁵ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 58.1 : « Dans la zone économique exclusive, tous les Etats (...) jouissent, dans les conditions prévues par des dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol (...) ».

¹²⁶ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 88 : « La haute mer est affectée à des fins pacifique ». Note : bien que cet article mentionne la haute mer, il est à priori également applicable à la ZEE dans la mesure où le paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention dispose que « Les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes de droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie ».

que les activités militaires menées par d'autres Etats dans sa ZEE peuvent être régulées, et s'oppose à ce que ces Etats y effectuent, par exemple, des relevés de données sous-marines à des fins militaires ou des opérations de surveillance. D'un côté, l'article 246 de la CNUDM permet aux Etats côtiers de réguler les activités de recherche scientifique marine dans leur ZEE¹²⁷. Mais d'un autre côté, la Chine considère que les relevés de données sous-marines à des fins militaires et les opérations de surveillance tombent sous la définition des activités de recherche scientifique marine (Green & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.), 2017, p. 53-54). Cette position est assez peu orthodoxe, dans la mesure où de telles activités, de par leur nature militaire, ne sont à priori pas menées dans le but de mieux connaître le milieu marin pour l'intérêt de l'humanité, et ne correspondent donc pas aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 246 de la CNUDM¹²⁸. Il peut être noté que bien que cela soit sujet à débat, les activités de relevés de données sous-marines à des fins militaires et le renseignement peuvent tout à fait être menées à des fins pacifiques¹²⁹. D'autres puissances telles que les Etats-Unis ont pour position que les opérations militaires ne peuvent être régulées que dans la mer territoriale des Etats côtiers (Green & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.), 2017, p. 53). Ces positions divergentes entre la Chine et les Etats-Unis (ainsi que les autres pays partageant des positions similaires) sont une source de tension majeure. Le rattachement de la ZEE taïwanaise à celle de la Chine aurait pour conséquence de créer une vaste zone où les navires de guerre et aéronefs militaires étrangers verraient leurs libertés de navigation et de survol restreintes. Cette zone comprendrait par ailleurs des passages maritimes importants pour les opérations militaires. Parmi ces passages peuvent être cités le détroit de Taïwan, dont l'intégralité ferait partie de la mer territoriale ou de la ZEE chinoise, ou encore le canal de Bashi séparant la partie septentrionale des Philippines et la partie méridionale de Taïwan, cette dernière se retrouvant alors en partie dans la mer territoriale de la Chine, et le reste dans sa ZEE. Il est aisé d'imaginer qu'un tel agrandissement de la ZEE chinoise englobant des voies maritimes importantes d'un point de vue stratégique aggraverait considérablement les tensions entre la Chine et les Etats-Unis (ainsi que les Etats appliquant la même doctrine que les Etats-Unis) concernant les opérations militaires menées dans la ZEE de la première. Par ailleurs, dans ce contexte, le corollaire de l'agrandissement de la ZEE chinoise serait la multiplication d'incidents impliquant les forces navales et aériennes de la Chine et les navires de guerre et aéronefs militaires des puissances étrangères s'estimant en droit d'opérer dans la ZEE chinoise en vertu des principes des libertés de navigation et de survol. Depuis le début du XXI^e siècle, la Chine s'est illustrée à plusieurs reprises par des comportements dangereux commis par ses navires de guerre et son

¹²⁷ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 246 : « 1. Les Etats côtiers, dans l'exercice de leur juridiction, ont le droit de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leur zone économique exclusive et sur leur plateau continental conformément aux dispositions pertinentes de la Convention.

2. La recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental est menée avec le consentement de l'Etat côtier » [emphases ajoutées].

¹²⁸ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 246.3 : « Dans des circonstances normales, les Etats côtiers consentent à la réalisation des projets de recherche scientifique marine que d'autres Etats ou les organisations internationales compétentes se proposent d'entreprendre dans leur zone économique exclusive ou sur leur plateau continental conformément à la Convention, à des fins exclusivement pacifiques et en vue d'accroître les connaissances scientifiques sur le milieu marin dans l'intérêt de l'humanité tout entière ».

¹²⁹ Ce point sera discuté dans la partie 3.4.

aviation militaire à l'encontre de navires et aéronefs des forces armées de puissances étrangères, entre autres des Etats-Unis. Par exemple, on peut citer l'incident de l'USNS *Bowditch* de 2001, alors que ce navire procédait à des relevés sous-marins dans la ZEE chinoise dans la mer Jaune, il a été contraint de quitter sa zone d'opération suite à l'intervention agressive d'une frégate chinoise (Green & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.), 2017, p. 54). La même année, un avion de reconnaissance de l'U.S. Navy a été intercepté de manière dangereuse par l'aviation navale de la Chine au-dessus de la ZEE chinoise près de Hainan, et une manœuvre d'un des chasseurs chinois a provoqué une collision avec l'aéronef intercepté, obligeant celui-ci à effectuer un atterrissage d'urgence à Hainan, causant également la mort du pilote de l'avion chinois. Un autre incident également survenu au cours d'une interception aérienne au-dessus de la ZEE chinoise impliquant un avion de patrouille maritime des Etats-Unis et des chasseurs chinois s'est produit en 2014, l'un des chasseurs chinois ayant manœuvré de manière dangereuse à proximité de l'avion intercepté (Green & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.), 2017, p. 224-226). En 2009, l'USNS *Impeccable* a fait face à des manœuvres d'intimidation de la part de navires chinois¹³⁰ alors qu'il menait des opérations de relevés sous-marins dans la ZEE de la Chine au Sud de Hainan. Certaines manœuvres des navires chinois ont impliqué des situations dangereusement rapprochées (Green & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.), 2017, p. 52). Les quelques exemples cités tendent à montrer que la Chine tente par des moyens parfois dangereux de limiter les libertés de navigation et de survol dans sa ZEE par les navires et aéronefs militaires étrangers quand ceux-ci entreprennent des opérations auxquelles elle est opposée, et ce quand bien même les opérations en question ne compromettent pas la sûreté de la Chine. Ainsi, le rattachement de la ZEE taïwanaise à celle de la Chine pourrait être un facteur d'aggravation des tensions liées aux restrictions des libertés de navigation et de survol des navires et aéronefs militaires étrangers, tout en rendant leurs missions plus dangereuses dans les cas où la Chine considère abusivement que celles-ci lui portent atteinte.

3.2.2 Problématiques de la réunification liées au conflit en mer de Chine méridionale

Dans l'éventualité de la réunification sino-taïwanaise, la Chine prendrait le contrôle des territoires de la mer de Chine méridionale actuellement sous la souveraineté de Taïwan. Ces territoires comprennent les îles Pratas ainsi qu'Itu Aba dans l'archipel des Spratly. En ce qui concerne les îles Pratas, le résultat de la réunification serait le rattachement de la ZEE adjacente à celle de la Chine. Cela impliquerait des problématiques similaires à celles décrites dans la sous-partie 3.2.1. Dans le cas d'Itu Aba, la prise de contrôle de cette île par la Chine poserait un certain nombre de problématiques complexifiant le conflit en mer de Chine méridionale.

¹³⁰ Au cours de cet incident, les navires chinois impliqués comprenaient à la fois des navires civils, en l'occurrence des navires de pêche, et des navires des autorités chinoises.

A l'heure actuelle, dans l'archipel des Spratly, la Chine a un contrôle effectif sur huit récifs, à savoir les récifs de Cuarteron, Fiery Cross, Gaven (Nord et Sud), Hughes, Johnson (Sud uniquement), Mischief et Subi (Asia Maritime Transparency Initiative & Center for Strategic and International Studies, 2018). Parmi ces récifs, quatre restent découverts à marée haute. Il s'agit des récifs de Cuarteron, Fiery Cross, Johnson (Sud) et Gaven (Nord). Les récifs de Gaven (Sud), Hughes, Mischief et Subi, quant à eux, sont recouverts à marée haute et sont donc considérés comme des hauts-fonds découvrants (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 174). Cependant, comme aucun des éléments restant découverts à marée haute ne se prête à l'habitation humaine et/ou à une vie économique propre, ils sont considérés comme des rochers selon l'article 121 de la CNUDM, et non comme des îles. De ce fait, aucun d'entre eux ne peut avoir de zone économique exclusive ou de plateau continental (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 259). Par ailleurs, malgré les activités de construction d'îles artificielles par la Chine sur la plupart des récifs qu'elle contrôle dans les Spratly, cela ne change pas le statut juridique de ces récifs transformés en îles. En effet, ces récifs, même après transformation en îles artificielles, conservent leur statut originel. Autrement dit, dans le cas des hauts-fonds découvrants, ceux-ci gardent ce statut et ne peuvent ouvrir de revendication pour une mer territoriale propre. Et dans le cas des rochers, même après avoir été transformés en îles artificielles, ceux-ci restent considérés comme des rochers selon l'article 121 de la CNUDM et ne peuvent ouvrir de revendication à une ZEE ou à un plateau continental propre (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 214). Il s'agit là de l'application du paragraphe 8 de l'article 60 de la CNUDM¹³¹.

La prise de contrôle par la Chine d'Itu Aba accroîtrait son implantation dans les Spratly, en plus des huit récifs qu'elle contrôle déjà. Cependant, le cas d'Itu Aba est quelque peu particulier au sein de cet archipel, car il s'agit du plus grand élément restant découvert à marée haute dans son état naturel (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 179). Pour la Chine, cette nouvelle possession pourrait être particulièrement importante. En effet, parmi tous les éléments que la Chine posséderait dans les Spratly, Itu Aba serait celui qui, en son état naturel, se rapprocherait le plus d'une île au sens de l'article 121 de la CNUDM. Ainsi, si la Chine venait à prendre le contrôle d'Itu Aba, elle pourrait émettre une revendication de ZEE autour de cette île. Les implications d'une telle revendication seraient considérables.

En effet, à l'heure actuelle, les travaux de construction d'îles artificielles par la Chine dans les Spratly se font intégralement en dehors de sa ZEE (bien qu'elle revendique, au travers de la « ligne en 9 traits », que - entre autres - la totalité des Spratly ainsi que les zones maritimes attenantes lui appartiennent). En fait, ces travaux sont, concernant la construction d'îles artificielles sur les récifs de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes, menés dans la ZEE des Philippines. Cela exclut de fait l'applicabilité de l'article 60 de la CNUDM¹³² aux travaux sur ces trois récifs, étant donné qu'ils sont menés hors de la ZEE chinoise et sans l'accord de l'Etat

¹³¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 60.8 : « Les îles artificielles, installations et ouvrages n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental ».

¹³² Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 60.1 : « 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 :
a) d'îles artificielles (...) ».

côtier (Kohl, 2018, p. 933-934). Par ailleurs, étant donné que les trois récifs susmentionnés se situent dans une ZEE (et non dans une partie de la haute mer), cela exclut également l'applicabilité du paragraphe 1 de l'article 87 de la CNUDM¹³³ à ces récifs. Cependant, concernant les autres récifs des Spratly contrôlés par la Chine, il est difficile de dire si la construction d'îles artificielles sur eux se fait actuellement en contravention à l'article 60¹³⁴ de la CNUDM, ou si elle se fait en application de l'article 87¹³⁵. En effet, le conflit autour du statut des zones maritimes où ils se situent n'est actuellement pas résolu. Autrement dit, ils pourraient se situer dans une ZEE¹³⁶ ou dans une partie de la haute mer (Kohl, 2018, p. 935-936). Ainsi, l'aspect légal de la construction d'îles artificielles sur les récifs autres que ceux de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes est flou étant donné que le statut des zones maritimes où ils se situent est actuellement indéterminé.

Or, si la Chine revendiquait une ZEE autour d'Îtu Aba, cela rendrait l'applicabilité du paragraphe 1 de l'article 60 de la CNUDM possible aux travaux de construction d'îles artificielles que la Chine entreprend dans les Spratly, étant donné que les emplacements de ces îles artificielles se retrouveraient dans la ZEE attenante à Itu Aba. Autrement dit, pour la Chine, cela légitimerait la construction de ces îles artificielles vis-à-vis de la CNUDM (Kohl, 2018, p. 931-932). Pour les récifs de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes, cela rendrait la construction d'îles artificielles sur eux conforme à l'article 60 de la CNUDM, étant donné qu'ils se situeraient dans la ZEE chinoise, et non plus dans celle des Philippines. Concernant les récifs qui se situent actuellement dans une zone au statut indéterminé, la construction d'îles artificielles sur eux deviendrait admissible vis-à-vis de l'article 60 car ils se retrouveraient également dans la ZEE chinoise. Sachant cela, il apparaît de manière claire que la déclaration d'une ZEE autour d'Îtu Aba serait particulièrement bénéfique à la Chine d'un point de vue juridique pour ses travaux de construction d'îles artificielles dans les Spratly. De plus, avec la légitimité acquise pour la construction d'îles artificielles dans les Spratly grâce à la ZEE autour d'Îtu Aba, la Chine aurait davantage de liberté concernant la militarisation de ces îles qu'elle est déjà en train de mener.

Une autre implication de la présence d'une ZEE autour d'Îtu Aba serait que la Chine y pourrait appliquer ses pratiques restreignant les libertés de navigation et de survol des navires et aéronefs militaires étrangers, comme elle le fait actuellement dans sa ZEE (voir sous-partie 3.2.1). Cela créerait donc une nouvelle zone où les puissances étrangères verraient leurs possibilités d'opérations militaires réduites. Par ailleurs, comme cela a été mentionné dans le paragraphe précédent, l'acquisition de cette ZEE faciliterait la militarisation des îles

¹³³ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 87.1 : « 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. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral : (...)

d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI (...) ».

¹³⁴ Ce qui serait le cas si ces récifs se situaient actuellement dans une ZEE.

¹³⁵ Ce qui serait le cas si ces récifs se situaient actuellement dans la haute mer.

¹³⁶ Étant donné que les délimitations des différentes ZEE dans la mer de Chine méridionale ne sont pas définies de manière consensuelle, il est actuellement impossible de dire dans la ZEE de quel Etat se trouvent réellement ces récifs, sous réserve qu'ils ne se trouvent pas en réalité dans la haute mer. Il reste cependant certain qu'ils ne se situent actuellement pas dans une partie de la ZEE chinoise.

artificielles chinoises. Cela serait problématique à plusieurs égards. En effet, à l'heure actuelle, la Chine procède sur ces îles à l'installation d'équipements militaires tels que des batteries de missiles antiaériens et antinavires ainsi que des systèmes de brouillage électronique. Ceci est en contradiction avec la promesse initialement formulée par le président chinois Xi Jinping que ces îles artificielles ne seraient pas militarisées (Romaniuk & Burgers, 2019). La militarisation de ces îles artificielles, facilitée par le fait qu'elles se situeraient dans la ZEE de la Chine, augmenterait son emprise dans la mer de Chine méridionale, lui permettant ainsi d'avoir un plus haut degré de contrôle sur cette région. Cela lui permettrait également l'implémentation de capacités de déni d'accès et d'interdiction de zone¹³⁷, ce qui compliquerait les opérations militaires des forces armées étrangères, entre autres celles des Etats-Unis. Selon ces derniers, un tel niveau de domination de la Chine sur cette zone aurait également pour conséquence rendre plus difficiles leurs opérations militaires destinées à aider leurs partenaires stratégiques de la région (O'Rourke, 2020, p. 2-3). Ainsi, le degré de liberté de militarisation des îles artificielles chinoises acquis au moyen d'une ZEE attenante à Itu Aba poserait un certain nombre de problèmes stratégiques pouvant accroître les tensions dans la mer de Chine méridionale, tout en limitant les libertés de navigation et de survol par les navires et aéronefs militaires étrangers dans cette zone.

Cependant, comme cela a été mentionné dans la sous-partie 2.2.3, selon l'arbitrage de 2016 à propos de la mer de Chine méridionale, Itu Aba n'est pas une île mais un rocher. Néanmoins, la Chine rejette cette affirmation, et maintient qu'il s'agit d'une véritable île éligible à la délimitation d'une ZEE et d'un plateau continental propres. Ainsi, si la Chine venait à en prendre le contrôle, elle pourrait, similairement à ce que Taïwan pourrait faire dans l'éventualité de son indépendance (voir sous-partie 2.2.3), chercher à déclarer une ZEE autour de cette « île ». L'obtention d'une ZEE de manière légale étant empêchée par le statut de rocher d'Itu Aba, la Chine pourrait agir comme si cette ZEE existait de fait, sans qu'elle ne soit reconnue internationalement. Cela signifierait la continuation des problématiques et tensions actuelles. En effet, la construction d'îles artificielles sur les récifs de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes ainsi que leur militarisation continueraient d'avoir lieu dans la ZEE des Philippines. Et en ce qui concerne les récifs se situant possiblement dans une partie de la haute mer, leur militarisation continuerait d'être problématique. En effet, au vu des buts de domination en mer de Chine méridionale et de restriction des libertés opérationnelles des navires et aéronefs étrangers que la Chine cherche vraisemblablement à atteindre, les finalités pacifiques de la construction d'îles artificielles sur ces récifs en haute mer et leur militarisation peuvent apparaître pour le moins contestables. Cela serait donc en contradiction avec l'article 88 de la CNUDM. Ainsi, la revendication par la Chine d'une ZEE autour d'Itu Aba hors du cadre de la CNUDM aggraverait certainement le conflit en mer de Chine méridionale.

¹³⁷ Les stratégies de déni d'accès et d'interdiction de zone sont connues en anglais sous l'acronyme *A2/AD*, abréviation de « *anti-access/area-denial* ».

3.3 Solutions envisageables pour les problématiques liées à la réunification sino-taïwanaise

3.3.1 Mise en conformité de la législation et du domaine maritime chinois avec la CNUDM

Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 3.1.1, la législation maritime chinoise contient des non-conformités significatives par rapport à la CNUDM. La première d'entre elle concerne les dispositions relatives au tracé des lignes de base de la mer territoriale chinoise. En effet, selon l'article 3 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, la mer territoriale chinoise est délimitée par un ensemble de lignes de base droites, sans mention de la possibilité d'utiliser la laisse de basse mer. Bien que la côte chinoise présente un profil complexe comportant de nombreuses échancrures et chapelets d'îles à proximité, justifiant ainsi l'utilisation de lignes de base droites dans la plupart des cas, il convient malgré tout de noter que la laisse de basse mer devrait être utilisée dans plusieurs endroits (cf. note 119). Ainsi, il serait judicieux que la législation maritime chinoise soit amendée de façon à ce qu'elle inclue la possibilité d'utiliser la laisse de basse mer. Un tel changement serait particulièrement utile dans le scénario de la réunification sino-taïwanaise, car comme cela a été vu dans la sous-partie 2.3.1, autour de l'île de Taïwan et dans une moindre mesure, de l'archipel de Penghu, l'utilisation de la laisse de basse mer pour délimiter la mer territoriale est généralement la méthode adéquate.

Un autre aspect de la législation maritime chinoise nécessitant des modifications pour être en accord avec la CNUDM concerne le droit de passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale de la Chine. En effet, comme cela a été mentionné dans la sous-partie 3.2.1, selon l'article 6 de la *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992*, la Chine exige que les navires de guerre étrangers demandent une autorisation aux autorités compétentes avant d'entreprendre un passage par sa mer territoriale. Comme mentionné dans la partie 2.4, le fait qu'un Etat conditionne le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale à l'obtention d'une autorisation va au-delà de ce qui est explicitement disposé par la CNUDM. Il en est de même pour le cas où un Etat demande que ces navires informent les autorités compétentes avant un tel passage dans sa mer territoriale. Le premier cas est quelque peu sujet à controverse, étant donné que l'obtention d'une autorisation peut entraver la liberté de navigation des navires étrangers (dans ce cas-ci, selon le régime de passage inoffensif) dans les mers territoriales des Etats ayant une telle exigence. Le second cas, quant à lui, pourrait d'une certaine manière être en accord avec le paragraphe 1 de l'article 21 de la CNUDM, d'autant plus qu'il ne présente pas de réelle limitation pour la liberté de navigation des navires de guerre étrangers. Bien que cela soit sujet à discussion, le droit d'un Etat à exiger des navires de guerre étrangers qu'ils envoient un avertissement aux autorités compétentes avant d'effectuer un passage par sa mer territoriale pourrait possiblement devenir une règle de droit international coutumier. Si tel est le cas, la Chine pourrait modifier les dispositions relatives au passage des navires de guerre étrangers par sa mer territoriale, transformant la demande d'autorisation nécessaire à un tel passage

en un envoi d'avertissement préalable. Si l'envoi d'un avertissement préalable n'est pas admis comme étant une règle de droit international coutumier, la Chine devra amender sa législation et ainsi soumettre le passage inoffensif des navires de guerre étrangers aux mêmes règles que les navires marchands étrangers. De ce fait, les navires de guerre étrangers devront pouvoir jouir du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale chinoise sans qu'il ne soit nécessaire qu'ils envoient un avertissement préalable ou une demande d'autorisation.

D'autres modifications qu'il serait nécessaire d'apporter à la législation maritime chinoise pour la rendre conforme à la CNUDM concernent les droits des autres Etats dans la ZEE chinoise¹³⁸. Ainsi, selon l'article 11 de l'*Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act*, les Etats souhaitant poser des câbles ou des pipelines sous-marins passant par la ZEE doivent pour cela suivre la législation nationale chinoise (en plus des règles de droit international pertinentes), mais ils doivent aussi obtenir l'autorisation auprès des autorités chinoises¹³⁹. Or selon l'article 58 de la CNUDM, tout Etat a la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins dans la ZEE d'un autre Etat, à condition que cela se fasse conformément à la Convention et selon les lois et règlements de l'Etat côtier, à la nuance près que les lois et règlements de l'Etat côtier en question soient elles-mêmes conformes à la Convention¹⁴⁰. D'un côté, les dispositions de l'article 11 de l'*Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act* mentionnant le fait que les Etats souhaitant poser des câbles ou des pipelines sous-marins dans la ZEE chinoise doivent le faire en respectant le droit international ainsi que les lois et règlements adoptés par la Chine semble conforme aux dispositions des paragraphes 1 et 3 de l'article 58 de la CNUDM. Mais d'un autre côté, le fait que la pose de câbles et de pipelines sous-marins dans la ZEE chinoise soit soumise à l'autorisation des autorités compétentes ne semble pas en accord avec la CNUDM. En effet, cette condition est vraisemblablement en contradiction avec le paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention, dans la mesure où elle restreint la liberté des autres Etats à poser des câbles et des pipelines sous-marins dans la ZEE chinoise, et ne semble donc pas correspondre aux lois et règlements (ceux-ci devant, pour rappel, être en accord avec la CNUDM) qu'un Etat côtier peut adopter dans sa ZEE. Il pourrait donc être souhaitable que la Chine abroge la disposition selon laquelle la pose de câbles et pipelines sous-marins dans sa ZEE par d'autres Etats est soumise à la permission des autorités

¹³⁸ Les problématiques causées par les pratiques de la Chine dans sa ZEE restreignant les libertés de navigation et de survol des navires et aéronefs militaires étrangers n'ont pas de solution découlant directement de l'application de la CNUDM. Ces problématiques seront donc traitées dans la partie 3.4.

¹³⁹ Cf. *Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act*, article 11 : « Any State, provided that it observes international law and the laws and regulations of the People's Republic of China, shall enjoy in the exclusive economic zone and the continental shelf of the People's Republic of China freedom of navigation and overflight and of laying submarine cables and pipelines, and shall enjoy other legal and practical marine benefits associated with these freedoms. The laying of submarine cables and pipelines must be authorized by the competent authorities of the People's Republic of China ».

¹⁴⁰ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 58.1 : « Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins (...) » & article 58.3 : « 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 la présente partie, aux autres règles du droit international ».

compétentes. D'autant plus que si la réunification sino-taïwanaise venait à se concrétiser, le rattachement de la ZEE de Taïwan à celle de la Chine créerait une vaste zone où les Etats étrangers ne seraient pas en mesure de jouir de leur liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins.

Les principaux aspects de la législation chinoise non-conformes à la CNUDM ayant été traités, il convient à présent d'examiner les délimitations maritimes de la Chine de façon à proposer de nouvelles délimitations conformes. Les propositions formulées dans la suite de la présente sous-partie seront en grande partie basées sur le rapport *Limits in the Seas*, No. 117, « Straight Baseline Claim: China » publié par le Département d'Etat des Etats-Unis. Toutefois, le rapport en question n'analyse que les lignes de base ayant été officiellement déclarées par la Chine. Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 3.1.1, la Chine n'a pas déclaré de lignes de base dans le golfe du Tonkin, le golfe de Bohai ainsi que des parties la mer Jaune. Les lignes de base qui seront utilisées pour ces zones seront celles construites par le VLIZ. Les lignes de base actuelles le long de la côte de la Chine continentale sont constituées de 48 segments droits reliant 49 points (numérotés de 1 à 49), comme visible sur la carte en annexe V.

Selon le rapport, la côte entre les points 2 et 3 comporte deux échancrures pouvant correspondre à des baies selon l'article 10 de la CNUDM, chacune pouvant être fermée par une ligne de base droite. Ces deux lignes de base droites remplaceraient donc l'unique segment qui englobe actuellement les deux baies. Ensuite, sur la portion de la côte couverte par les segments du point 3 jusqu'au point 5, il n'y a ni échancrure significative ni chapelet d'îles à proximité. La laisse de basse mer devrait donc être utilisée.

Du point 5 au point 8, la côte est globalement lisse, permettant donc l'utilisation de la laisse de basse mer, avec toutefois quelques échancrures pouvant correspondre à des baies selon l'article 10 de la CNUDM et pouvant donc être fermées par des lignes de base droites. Les points 5, 6, 7 et 8 sont tous situés sur des îlots éloignés les uns des autres. Ainsi, les segments 5-6, 6-7 et 7-8 sont respectivement longs de 15,2, 84,1 et 71,8 milles marins. De tels espacements, ainsi que la quasi-absence d'autres îles à proximité des segments en question, font que les îlots sur lesquels se situent les points servant au tracé des lignes de base droites ne correspondent pas à la définition d'un chapelet d'îles. Des lignes de base droites ne sont donc pas utilisables dans cette zone.

Ensuite, concernant les segments 8-9, 9-10 et 10-11, les points 9 et 10 se situent sur des hauts-fonds découvrants se trouvant à plus de 12 milles marins des côtes et sur lesquelles il n'existe vraisemblablement pas de phares ou d'installations similaires émergées en permanence. Ainsi, les hauts-fonds découvrants sur lesquels se situent les points 9 et 10 ne correspondent ni aux critères du paragraphe 4 de l'article 7¹⁴¹ de la CNUDM ni à ceux disposés dans l'article 13¹⁴². Par ailleurs, le point 11 se situe sur un îlot isolé, ne faisant donc pas partie d'un chapelet

¹⁴¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 7.4 : « Les lignes de base droites ne doivent pas être tirées vers ou depuis des hauts-fonds découvrants, à moins que des phares ou des installations similaires émergées en permanence n'y aient été construits (...) ».

¹⁴² Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 13 : « 1. (...) Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent, entièrement ou en partie, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces hauts-fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale. »

d'îles. De ce fait, aucun des éléments sur lesquels sont situés les points 9, 10 et 11 ne devrait être utilisé pour le tracé de lignes de base droites. En remplacement des segments 8-9, 9-10 et 10-11, le rapport « Straight Baseline Claim: China » indique que la laisse de basse mer devrait être utilisée, excepté à des endroits correspondant à des embouchures de fleuves, où des lignes de base droites peuvent être utilisées.

Du point 12 au point 18, la côte comporte un chapelet d'îles à proximité permettant l'usage de lignes de base droites. Toutefois, selon le rapport, un certain nombre de modifications sont nécessaires sur les segments entre ces deux points pour que le tracé de lignes de base sur les îles de ce chapelet soit totalement conforme à la CNUDM. Ainsi, les points 12 et 13 sont situés sur des rochers isolés du reste du chapelet, et les points 14 et 15 se trouvent sur des îles ne correspondant pas au critère de proximité immédiate disposé dans le paragraphe 1 de l'article 7 de la CNUDM. Les points 16 et 17 sont quant à eux sur des éléments faisant effectivement partie du chapelet, le segment 16-17 peut donc être conservé. Le point 18 est également situé sur un élément appartenant au chapelet, cependant, il est distant de 69,3 milles marins du point 17. Toutefois, entre les points 17 et 18 est présent un certain nombre d'îles et d'autres éléments pouvant être considérés comme faisant partie du chapelet. Le point 18 de l'ensemble de lignes de base actuel pourrait être conservé, à condition de tracer des segments intermédiaires passant par les éléments situés entre ces deux points.

Ensuite, pour les segments reliant les points 18 à 24, la côte comporte des chapelets d'îles à proximité justifiant l'utilisation de lignes de base droites. Cependant, similairement aux points et segments analysés dans le paragraphe précédent, des changements sont requis pour rendre les lignes de base conformes à la CNUDM. Les points 19, 20, 22, 23 et 24 sont situés sur des éléments trop éloignés des chapelets pour pouvoir être considérés comme en faisant partie. Ainsi, les points sélectionnés pour le tracé des lignes de base droites devraient se situer sur des éléments plus proches des chapelets. Cela étant dit, le point 21 pourrait être conservé tel qu'il est actuellement dans un nouvel ensemble de lignes de base. Toutefois, concernant la partie de la côte recouverte par le segment 22-23, un problème se pose. En effet, selon le rapport « Straight Baseline Claim: China », la côte dans cette zone devrait présenter un chapelet d'îles à proximité. Il semble toutefois que ce ne soit pas le cas pour une grande partie de cette zone, entre autres au niveau des deux derniers tiers de ce segment. La laisse de basse mer, et, là où cela est nécessaire, des lignes de base droites le long de la côte continentale, semblent donc être les seules options disponibles pour remplacer le segment 22-23 dans la partie où il n'y a pas de chapelet d'îles à proximité.

En ce qui concerne les segments 24-25, 25-26 et 26-27, selon le rapport, leur tracé n'est pas conforme à la CNUDM étant donné que les points 25 et 26 se situent sur des îles ne constituant pas un chapelet. Les lignes de base à utiliser dans la zone couverte par les segments partant du point 24 jusqu'au point 27 seraient la laisse de basse mer ainsi que des lignes de base droites là où des baies sont présentes. La situation est similaire pour le segment 27-28, étant donné que le point 28 se situe sur un îlot isolé. Pour remplacer ce segment, il faudrait de

2. Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent entièrement à une distance du continent ou d'une île qui dépasse la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale que leur soit propre ».

nouveau utiliser une combinaison de lignes de base normales et de lignes de base droites pour fermer les baies présentes sur la côte entre les points 27 et 28.

Ensuite, pour les segments 28-29 et 29-30, le rapport indique qu'ils recouvrent une zone où se situent Hong Kong et Macao. A l'époque où le rapport a été écrit (1996), ces deux territoires étaient encore respectivement sous la souveraineté du Royaume-Uni et du Portugal, et en principe, ils n'auraient pas dû être englobés dans les eaux intérieures chinoises. Cependant, étant donné que ces territoires ont été rétrocédés à la Chine respectivement en 1997 et en 1999, cette considération n'est plus d'actualité. Il peut être supposé que la Chine a inclus ces territoires dans ses eaux intérieures en anticipation de la prise de souveraineté sur eux. Cette considération étant faite, le rapport ne mentionne pas de modifications envisageables pour ces segments (en dehors de la modification concernant le point 28, qui a été évoqué dans le paragraphe précédent). Il apparaît que les points 29 et 30 se situent sur des éléments faisant partie d'un chapelet d'îles, et pourraient donc être conservés dans un nouvel ensemble de lignes de base conformes. Cependant, le segment 29-30 est relativement long (66,8 milles marins), et à proximité de son tracé se trouvent d'autres éléments du chapelet. Ainsi, ce long segment pourrait être remplacé par une succession de segments plus courts passant par les éléments du chapelet se trouvant aux alentours. Cela permettrait notamment d'éviter l'application du statut d'eaux intérieures à des parties de la mer dont le lien avec le domaine terrestres serait ténue.

Par la suite, le rapport suggère de tracer des lignes de base droites à partir du point 30 reliant d'abord les îles majeures se situant près du littoral, avant d'établir une connexion avec la côte continentale et de poursuivre par un ensemble de lignes de base normales et de lignes de base droites aux endroits où elles seraient nécessaires. Cela viendrait remplacer les segments 30-31 et 31-32 actuels, ce dernier passant à une grande distance de toute terre et enfermant dans les eaux intérieures chinoises une vaste étendue de mer qui devrait normalement faire partie de la ZEE.

La dernière partie des lignes de base droites actuelles de la Chine, du point 32 au point 49, encerclent l'île de Hainan. Autour de cette île sont dispersés quelques rochers et îles mineures ne constituant pas de chapelets. Selon le rapport, des lignes de base conformes à la CNUDM autour de Hainan seraient une combinaison de lignes de base normales et de lignes de base droites aux endroits où ces dernières sont nécessaires.

A présent, au sujet de Hainan, une problématique peut se poser. En effet, les lignes de base chinoises actuelles enferment cette île avec le reste du domaine terrestre. Le rapport « Straight Baseline Claim: China » semble indiquer de manière indirecte que les lignes de base autour de Hainan devraient être séparées de celles du continent pour être conformes à la CNUDM. Cela aurait notamment pour conséquence de changer le statut du détroit de Hainan (aussi connu sous le nom de « détroit de Qiongzhou »). Actuellement, ce détroit est intégralement situé dans les eaux intérieures chinoises. Par ailleurs, le passage y est régi par les *Rules for the control of non-military vessels of foreign nationality passing through the Qiongzhou Strait* (State Council of the People's Republic of China, 1964). Ces règles mentionnent notamment que le passage par le détroit de Hainan est interdit aux navires de guerre étrangers, et en outre, les navires marchands étrangers souhaitant le traverser doivent

obtenir la permission auprès des autorités chinoises¹⁴³. Ce détroit a donc un statut spécifique, qui est par ailleurs controversé. En effet, comme le rappelle l'article 1 des *Rules for the control of non-military vessels of foreign nationality passing through the Qiongzhou Strait*, la Chine considère qu'il fait entièrement partie de ces eaux intérieures. D'un autre côté, d'autres pays tels que les Etats-Unis considèrent qu'il s'agit d'un « détroit international »¹⁴⁴ (United States Department of State, 1996, p. 8).

Ce détroit ayant une largeur minimale d'environ 10 milles marins et une largeur maximale d'environ 19 milles marins (Zou, 2005, p. 113), l'utilisation de lignes de base séparées pour Hainan et pour la partie continentale de la Chine ferait que ce détroit serait essentiellement constitué d'eaux territoriales chinoises, mais surtout, il n'y aurait pas de route de haute mer ou passant par la ZEE chinoise au travers de ce détroit. Par ailleurs, l'existence d'une route de haute mer ou passant par la ZEE chinoise passant au large de Hainan et de commodité comparable à une route passant par le détroit de Hainan est sujette à débat. Selon Zou (2005, p. 114), il existe des routes permettant de passer au large de Hainan. Cependant, dans certains cas spécifiques, le fait que les routes passant au large de Hainan aient une commodité comparable à celle passant par le détroit de Hainan est discutable. En effet, un navire partant du Nord du golfe du Tonkin et naviguant vers l'Est devrait faire un détour significatif pour contourner Hainan, allongeant de ce fait la durée du voyage. Ainsi, pour les routes partant du Nord du golfe du Tonkin allant vers l'Est, il apparaît que le passage par le détroit de Hainan est une solution plus pratique que le passage au large de cette île. Par conséquent, si les lignes de base chinoises sont modifiées de sorte à ce que le détroit de Hainan soit constitué d'eaux territoriales chinoises (et non plus d'eaux intérieures), en tenant compte du fait qu'il relie deux parties de la ZEE chinoise, ce détroit deviendrait un détroit servant à la navigation internationale où le passage en transit serait en vigueur, comme le dispose le paragraphe 1 de l'article 38 de la CNUDM¹⁴⁵. Toutefois, si l'on considère que les routes partant du Nord du golfe du Tonkin et allant vers l'Est constituent des cas trop spécifiques pour supposer que les routes passant au large de Hainan sont moins pratiques que celles passant au travers du détroit, le changement des lignes de base chinoises tel que décrit dans le présent paragraphe auraient pour effet d'y rendre le régime de passage inoffensif applicable. Plus précisément, selon l'article 45 de la CNUDM, il s'agirait d'un détroit servant à la navigation internationale ne correspondant pas aux critères du paragraphe 1 de l'article 38 concernant l'applicabilité du

¹⁴³ Cf. *Rules for the control of non-military vessels of foreign nationality passing through the Qiongzhou Strait*, article 1 : « According to the Declaration of the Government of the People's Republic of China concerning the Territorial Waters, the Qiongzhou Strait is an inland sea of China, which is closed to all military vessels of foreign nationality. Non-military vessels of foreign nationality to pass through the Strait must be subject to an application for approval according to the provision of these Rules ».

¹⁴⁴ Le terme « détroit international » (ou « *international strait* », tel qu'écrit dans le rapport « Straight Baseline Claim: China ») est absent de la CNUDM. En se basant sur la définition contenue dans *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, le terme « détroit international » semble être identique à « détroit servant à la navigation internationale » (U.S. Navy, U.S. Marine Corps, & U.S. Coast Guard, 2017, p. 2-7).

¹⁴⁵ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 38.1 : « Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave, à cette restriction près que ce droit ne s'étend pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques ».

régime de passage en transit, et où le régime applicable serait celui du passage inoffensif ne pouvant être suspendu¹⁴⁶.

Ces considérations au sujet du détroit de Hainan étant faites, il convient de noter que parmi les lignes de base construites par le VLIZ dans les zones où la Chine n'en a pas déclaré, l'une d'entre elles est une ligne de base droite qui relie l'île avec le continent¹⁴⁷. Autrement dit, elle enferme le détroit de Hainan dans les eaux intérieures chinoises. Le fait de relier Hainan au continent dans un ensemble commun de lignes de base est quelque peu étrange pour deux raisons. La première est le fait que cette île se situe à une distance minimale d'environ 10 milles marins du continent. Autrement dit, bien qu'elle soit relativement proche du continent, la distance qui l'en sépare n'est pas négligeable. La seconde raison est que, comme le mentionne le rapport « Straight Baseline Claim: China », Hainan ne présente pas de chapelet d'îles à proximité de son littoral. De plus, étant une île isolée d'autres îles chinoises, elle ne peut pas être considérée comme un chapelet à elle seule. Pour ces deux raisons, dans les lignes de base qui seront proposées dans la présente sous-partie, Hainan et la partie continentale de la Chine seront séparées, chacune ayant son propre ensemble de lignes de base. La ligne de base droite tracée par le VLIZ entre Hainan et le continent ne sera donc pas retenue.

En plus des lignes de base déclarées le long d'une partie du continent, la Chine a déclaré des lignes de base autour des îles Paracels¹⁴⁸. Les lignes de base autour de cette île sont toutes des lignes de base droites, évoquant un tracé archipélagique. Cependant, l'utilisation de lignes de base archipélagique autour des îles Paracels n'est pas conforme à la CNUDM, étant donné que la Chine n'est pas un Etat archipélagique. En fait, selon le rapport « Straight Baseline Claim: China », même si les îles Paracels étaient un Etat indépendant, l'utilisation de lignes de base archipélagiques autour de ces îles ne serait pas possible car le rapport de la superficie des eaux à celle des terres serait de 26,1 à 1, soit près de trois fois le maximum de 9 à 1 disposé dans l'article 47 de la CNUDM. Ainsi, les lignes de base appropriées seraient les lasses de basse mer autour des îles.

Les lignes de base proposées pour la Chine sont visibles sur la carte en figure 37. Les lignes de base construites par le VLIZ pour les zones où la Chine n'a pas déclaré de lignes de base sont également présentes, à l'exception de celle reliant l'Ouest de l'île de Hainan à celles du continent, étant donné que dans la proposition, les lignes de base autour de cette île et celles du continent sont séparées. Il peut également être noté que les lignes de base du VLIZ

¹⁴⁶ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 45 : « 1. Le régime du passage inoffensif prévu à la section 3 de la partie II s'applique aux détroits servant à la navigation internationale qui :

a) sont exclus du champ d'application du régime du passage en transit en vertu de l'article 38, paragraphe 1; ou
b) relie la mer territoriale d'un Etat à une partie de la haute mer ou à la zone économique exclusive d'un autre Etat.

2. L'exercice du droit de passage inoffensif dans ces détroits ne peut être suspendu ».

¹⁴⁷ Cette ligne de base est visible sur la figure 36, elle se situe à l'extrémité Ouest du détroit de Hainan.

¹⁴⁸ Un conflit concernant la souveraineté des îles Paracels existe entre la Chine et le Vietnam, ce dernier les ayant occupées jusqu'en 1974, date à laquelle la Chine établit un contrôle total sur ces îles (Nguyen, 2014). Ces îles sont par ailleurs aussi revendiquées par Taïwan. Dans la présente thèse, la problématique de la souveraineté sur les îles Paracels ne sera pas traitée, et il sera supposé qu'elles sont sous souveraineté chinoise, notamment car la Chine en est actuellement le seul occupant.

semblent être exclusivement des lignes de base normales. Or dans certaines parties du littoral chinois couvertes par ces lignes de base, il existe un certain nombre d'échancrures et de baies qui auraient pu justifier l'utilisation de lignes de base droites. Par ailleurs, sur la carte en figure 37, les lignes de base autour des îles situées en dehors des chapelets (et donc situées au large des lignes de base proposées) sont absentes¹⁴⁹. Les lignes de base autour des îles Paracels sont également absentes.

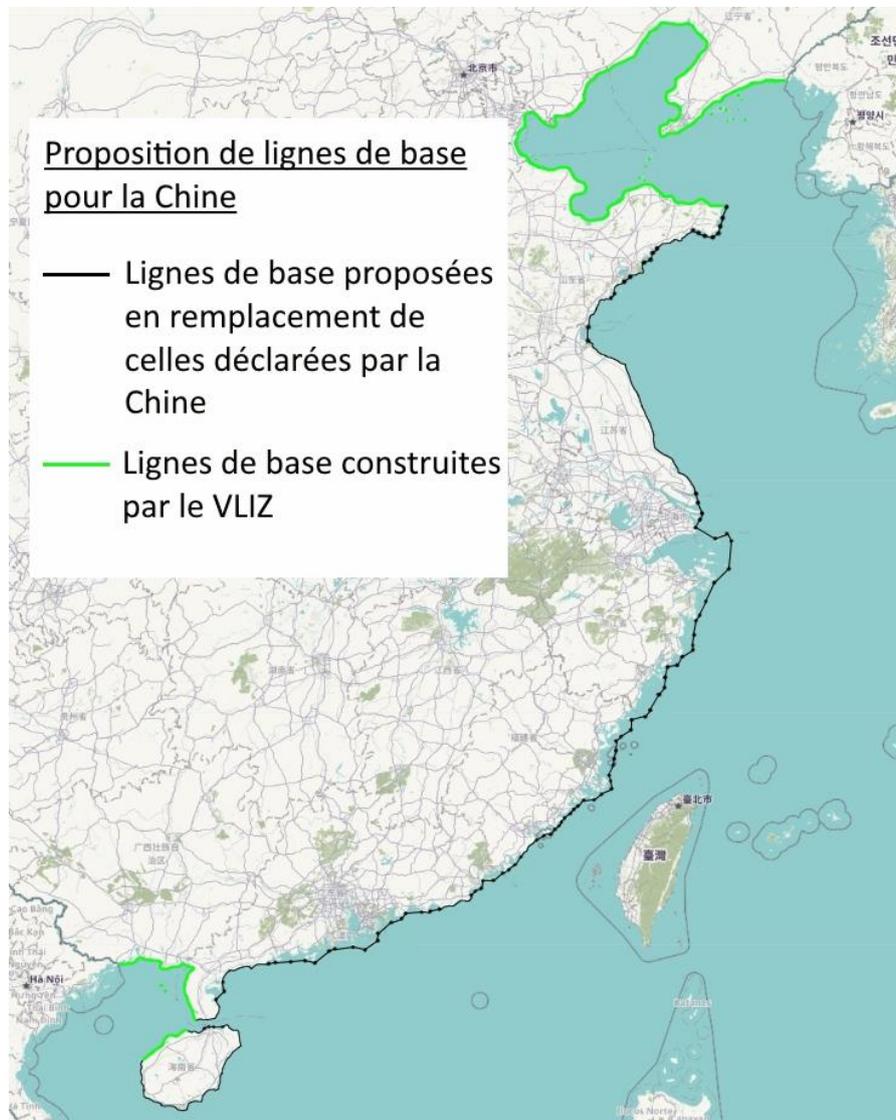


Figure 37 : proposition de lignes de base pour le Chine
Source : adapté de OpenStreetMap (2020)

En ce qui concerne les lignes de base autour de Taïwan et les îles affiliées, dans le cas de la réunification sino-taiwanaise, celles qui ont été proposées dans la sous-partie 2.3.1 (voir figure 33) pourraient être employées.

¹⁴⁹ Cette absence résulte du nombre élevé d'îles et autres rochers dont les dimensions sont souvent réduites. En l'absence d'une carte de meilleure précision que celle utilisée en figure 37, la construction des lignes de base autour de ces îles et rochers est complexe voire impossible dans certains cas. C'est également pour cette raison que les délimitations de la mer territoriale selon les lignes de base proposées sont absentes de la carte.

3.3.2 Solutions aux problématiques liées au conflit en mer de Chine méridionale

Comme évoqué dans la sous-partie 3.2.2, si la réunification sino-taïwanaise venait à se concrétiser, la Chine prendrait le contrôle d' Itu Aba. Bien que ce territoire soit reconnu comme étant un rocher selon l'arbitrage de 2016 entre les Philippines et la Chine, cette dernière rejette la validité de cet arbitrage et considère qu' Itu Aba est une île au sens de l'article 121 de la CNUDM. Ainsi, il est possible que suite à la prise de contrôle d' Itu Aba par la Chine, celle-ci impose le régime de la ZEE sur l'aire qu'elle estime comme étant la ZEE attenante à Itu Aba. Bien que cela serait contraire au droit international, du point de vue chinois, cela légitimerait les activités de construction d'îles artificielles dans les îles Spratly. En effet, ces îles sont en train d'être construites à des emplacements actuellement situés, dans le cas des récifs de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes, dans la ZEE des Philippines, et sans le consentement de ces dernières. Et en ce qui concerne les autres récifs contrôlés par la Chine dans l'archipel des Spratly, ils se situent dans des zones au statut actuellement indéterminé, pouvant soit faire partie de la ZEE d'un ou de plusieurs des Etats bordant cet archipel, ou bien faire partie de la haute mer. Or une ZEE établie autour d' Itu Aba engloberait tous les récifs actuellement contrôlés par la Chine, ce qui légitimerait la construction d'îles artificielles sur ces récifs et faciliterait leur militarisation. Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 3.2.2, la construction d'îles artificielles par la Chine, leur militarisation ainsi que la mise en application des pratiques de la Chine restreignant les libertés de navigation et de survol des navires et aéronefs militaires étrangers¹⁵⁰ dans la région que celle-ci considérerait (illégitimement) comme étant la ZEE attenante à Itu Aba seraient des facteurs d'aggravation du conflit en mer de Chine méridionale.

De façon à réduire les tensions autour des îles Spratly, la solution idéale serait que la Chine accepte l'arbitrage de 2016. Concrètement, une telle acceptation aurait un certain nombre d'implications. Premièrement, elle serait tenue de cesser la construction d'îles artificielles sur les récifs de Mischief, Johnson (Sud) et Hughes, à moins que les Philippines consentent à ce que la Chine poursuive ces travaux. Deuxièmement, la Chine devrait renoncer à ses revendications sur les hauts-fonds découvrants contenus dans la « ligne en 9 traits ». En effet, les hauts-fonds découvrants ne peuvent faire l'objet de revendications dans la mesure où ils font partie du fond marin et ne constituent pas de territoires proprement dits. Ainsi, la revendication de tels éléments, quand ils se situent dans la haute mer, est contraire à l'article 89 de la CNUDM¹⁵¹. Concernant les hauts-fonds découvrants situés dans la ZEE d'une autre Etat, la Chine ne peut pas non plus les revendiquer dans la mesure où ils font partie du plateau continental de cet Etat (Afrin, 2017, p. 83). Une problématique complexe peut toutefois se poser dans le cas des hauts-fonds découvrants sur lesquels la Chine a bâti des îles artificielles, car ces constructions ont été effectuées en violation du droit international. Une solution pour ces îles artificielles construites sur des hauts-fonds découvrants consisterait en leur

¹⁵⁰ Les problématiques liées aux restrictions sur les libertés de navigation et de survol par les navires et aéronefs militaires étrangers seront discutées dans la partie 3.4. Voir note 138 pour plus de détails.

¹⁵¹ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 89 : « *Aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

destruction de manière à rétablir l'état naturel de ces derniers. Cependant, la pertinence de cette solution est quelque peu douteuse. En effet, la construction des îles artificielles a causé des dommages environnementaux colossaux et irréversibles, comme le mentionne à plusieurs reprises l'arbitrage de 2016. Leur destruction causerait probablement des dégâts additionnels sur l'environnement marin, rendant cette solution inapplicable. De ce fait, d'un point de vue écologique, il est certainement préférable de conserver les îles artificielles bâties sur des hauts-fonds découvrants dans leur état actuel et de ne pas y procéder à des travaux d'agrandissement dans le futur. Cependant, cela ne répondrait pas au fait qu'elles aient été construites de façon contraire au droit international. Il peut être imaginé que pour les hauts-fonds découvrants situés dans la ZEE d'un Etat bordant les Spratly sur lesquels la Chine a construit des îles artificielles, une possibilité serait de les céder à l'Etat côtier, à moins que celui-ci ne consente à ce que la Chine en conserve la propriété. Cependant, le cas des îles artificielles construites sur des hauts-fonds découvrants situés en haute mer est nettement plus complexe, et une réponse à ce problème nécessiterait vraisemblablement une décision de justice internationale. Par ailleurs, le cas des rochers situés dans une ZEE est également complexe. En effet, contrairement aux hauts-fonds découvrants, les rochers peuvent faire l'objet de revendications de souveraineté. L'une des limitations de l'arbitrage de 2016 est que celui-ci n'avait pas pour but de répondre aux problématiques de souveraineté, qui de fait, restent en suspens. Il est possible que la réponse aux problématiques de souveraineté ne puisse être trouvée que par des discussions et des négociations entre les Etats impliqués dans le conflit en mer de Chine méridionale.

Ensuite, concernant Itu Aba, la Chine devrait renoncer à l'établissement d'une ZEE autour de cet élément étant donné qu'il n'a pas le statut d'île. Cependant, la Chine pourrait légitimement y revendiquer une mer territoriale. Etant donné qu'une mer territoriale autour d'Itu Aba se chevaucherait avec la ZEE des Philippines, des négociations entre ces dernières et la Chine seraient nécessaires. Cela serait également valable pour les récifs ayant le statut de rochers se trouvant dans la ZEE des Philippines que la Chine possède. En ce qui concerne les autres récifs ayant ce statut mais se situant dans des zones de haute mer¹⁵², la Chine serait à priori libre d'y établir des mers territoriales. En outre, la Chine devrait également abandonner la revendication de mers territoriales autour des îles artificielles construites sur des hauts-fonds découvrants, étant donné que ces éléments ne permettent pas d'émettre de telle revendication, d'autant plus que la présence d'îles artificielles sur ces hauts-fonds découvrants ne change pas cela.

Enfin, au sujet de la militarisation des possessions chinoises dans les Spratly, elle pose certaines questions qui peuvent être séparées en deux catégories. La première catégorie concerne la militarisation des îles artificielles construites sur des hauts-fonds découvrants. Comme cela a été évoqué dans le second paragraphe de la présente sous-partie, ces îles artificielles ont été bâties en violation du droit international. Sachant cela et en prenant en

¹⁵² Comme mentionné dans le premier paragraphe de la présente sous-partie, la Chine possède des récifs situés dans des zones pouvant possiblement faire partie d'une ZEE ou de la haute mer, ce statut étant actuellement indéterminé. Dans le présent paragraphe, il sera supposé que ces zones font partie de la haute mer. Le cas échéant, un raisonnement similaire à celui des récifs situés (de manière certaine) dans la ZEE des Philippines peut être appliqué.

compte le fait que leur destruction ne serait pas viable d'un point de vue écologique, il serait préférable que la Chine procède à leur démilitarisation. La seconde catégorie concerne la militarisation des rochers. En principe, la militarisation d'un rocher (ou d'une île) ne va pas à l'encontre du droit international, ou du moins tant que le but reste d'assurer la sécurité et la défense du rocher et des eaux territoriales environnantes. Cependant, la militarisation des îles artificielles chinoises, de par son intensité, va plus loin que les objectifs de défense et de protection de ses possessions. Une telle militarisation est certainement nuisible à la stabilité de la région, d'autant plus qu'elle est source d'incidents avec les pays riverains (Belding, 2018, 1014-1015). Il serait donc souhaitable que la Chine ne procède à la militarisation des rochers qu'elle contrôle dans les Spratly que dans la mesure de ce qui est nécessaire pour leur défense et leur sécurité.

3.4 Discussions autour de la réunification sino-taïwanaise

A la suite de la réunification sino-taïwanaise, la Chine devra entreprendre un certain nombre de changements de façon à pleinement respecter la CNUDM. Ces changements seraient d'autant plus souhaitables dans la mesure où en 1996, la Chine a ratifié la convention (United Nations, 2020), et est donc tenue de l'appliquer depuis lors. Les changements en question concerneraient notamment la législation, les délimitations maritimes, les pratiques dans la ZEE vis-à-vis des navires et aéronefs militaires étrangers ainsi que les revendications et autres actions problématiques en mer de Chine méridionale.

Premièrement, au sujet de la législation, la Chine devrait amender ses dispositions relatives aux lignes de base servant à mesurer la largeur de sa mer territoriale de façon à permettre l'utilisation de la laisse de basse mer en plus des lignes de base droites, ces dernières constituant actuellement la seule méthode de délimitation établie dans sa législation. Un tel changement serait particulièrement utile dans la mesure où le long des côtes chinoises et taïwanaises, la laisse de basse mer est la solution la plus raisonnable dans un certain nombre de cas. Ensuite, la Chine devrait abroger les dispositions relatives au passage des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale conditionnant celui-ci à l'obtention de l'autorisation des autorités chinoises. Eventuellement, la Chine pourrait remplacer cette autorisation par l'obligation pour les navires de guerre étrangers d'avertir les autorités chinoises avant qu'ils ne traversent sa mer territoriale, dans l'éventualité où cela deviendrait une règle de droit international coutumier. Enfin, concernant la législation relative à la ZEE, l'abrogation de la nécessité pour les autres Etats d'obtenir l'autorisation des autorités chinoises pour procéder à la pose de câbles et de pipelines sous-marins passant par la ZEE de la Chine serait la bienvenue. En effet, si la ZEE taïwanaise était rattachée à celle de la Chine, il y aurait alors une grande zone où les autres Etats ne seraient pas en mesure de poser de tels équipements librement.

Deuxièmement, concernant les délimitations maritimes, la Chine devra adopter un nouveau tracé de ses lignes de base de façon à ce qu'elles soient conformes à la CNUDM. Cela sera particulièrement utile dans le cas de la réunification sino-taïwanaise, étant donné que les délimitations maritimes actuelles des deux parties contiennent des non-conformités

significatives aux dispositions de la Convention. Si les lignes de base autour de Taïwan et des îles affiliées ainsi que celles autour de la Chine continentale étaient conservées dans leur état actuel suite à la réunification, elles donneraient à la Chine une superficie d'eaux intérieures considérablement plus vaste qu'elle ne devrait être, résultant en une multitude de zones où la liberté de navigation des navires étrangers serait impossible. De même, la mer territoriale chinoise serait en plusieurs endroits décalée vers le large, résultant en de nombreuses zones où le passage inoffensif serait d'application, alors que normalement, la liberté de navigation (non soumise au régime du passage inoffensif) devrait y être garantie. Les modifications qui ont été proposées pour les lignes de base chinoises dans la sous-partie 3.2.1 couvrent certes des zones sur lesquelles la réunification n'aurait techniquement pas d'impact, cependant ces modifications seront nécessaires de façon à permettre au maximum la liberté de navigation dans les mers bordant la Chine réunifiée. Parmi les changements majeurs apportés par les modifications des lignes de base de la Chine (Taïwan inclus), outre la réduction significative de la superficie des eaux intérieures, le changement de statut du détroit de Hainan est possiblement l'un des plus importants. En effet, son statut de détroit entièrement situé en eaux intérieures serait remplacé par le statut de détroit servant à la navigation internationale, ce détroit étant alors essentiellement composé d'eaux territoriales. Cependant, une inconnue demeurerait, car selon la manière dont est considérée la commodité des routes de haute mer passant au large de Hainan, le régime d'application dans le détroit de Hainan pourrait être soit celui du passage en transit, soit celui du passage inoffensif. Par ailleurs, il serait souhaitable que la Chine déclare officiellement des lignes de base aux endroits où cela n'a pas encore été fait, à savoir dans le golfe du Tonkin, une partie de la mer Jaune et le golfe de Bohai. Il peut être noté que les lignes de base (construites par le VLIZ) qui ont été proposées pour ces zones sont certes conformes à la CNUDM, cependant elles ne contiennent pas de lignes de base droites alors que certaines caractéristiques de la côte pourraient justifier leur utilisation en plusieurs lieux. Ainsi, une déclaration de lignes de base par les autorités chinoises pour les zones concernées serait la bienvenue, notamment pour permettre de déterminer les emplacements des éventuelles eaux intérieures que la Chine pourrait légitimement revendiquer.

Troisièmement, pour ce qui concerne les pratiques de la Chine restreignant les libertés de navigation et de survol des navires et aéronefs militaires étrangers dans sa ZEE, il s'agit d'une question complexe à laquelle la CNUDM ne fournit pas directement de réponse. Comme cela a été mentionné dans la sous-partie 3.2.1, la Chine considère que c'est son droit de réguler les opérations menées par des navires et aéronefs militaires étrangers dans sa ZEE. Cette position est notamment contestée par les Etats-Unis, mais également d'autres nations telles que le Royaume-Uni, l'Italie ou l'Allemagne, qui considèrent que les opérations navales dans la ZEE d'un autre Etat sont un exercice de la liberté d'utiliser la mer à des fins internationalement licites dans le cadre de l'exploitation des navires en vertu du paragraphe 1 de l'article 58 de la CNUDM (Melchiorre & Plèta, 2018, p. 135). D'un côté, il est compréhensible qu'un Etat s'oppose à ce que des actions menaçant sa sécurité ou sa souveraineté soient menées par des puissances étrangères dans sa ZEE. Mais d'un autre côté, la CNUDM ne donne pas vraiment d'indications au sujet des activités militaires menées dans une ZEE pouvant être considérées comme portant atteinte à la souveraineté ou à la sécurité de l'Etat côtier. L'une des quelques

indications à ce sujet contenue dans la CNUDM est présente dans l'article 301, qui dispose qu'un Etat ne doit pas employer la force ou menacer de l'employer contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'un autre Etat¹⁵³. Cependant, cette indication est floue et peut être interprétée de manières radicalement différentes. Ainsi, la Chine a émis des protestations quand des navires et aéronefs militaires des Etats-Unis s'engageaient dans des opérations de surveillance et de relevés de données sous-marines à des fins militaires dans sa ZEE¹⁵⁴. La Chine a également tenté, de manière parfois dangereuse, de forcer ces navires et aéronefs à abandonner leurs opérations et à quitter sa ZEE (voir les cas évoqués dans la sous-partie 3.2.1). Cependant, il apparaît que les opérations de surveillance et de relevés de données sous-marines à des fins militaires ne sont pas de nature à porter atteinte à la souveraineté ou à l'intégrité territoriale d'un Etat (Pedrozo, 2014)¹⁵⁵. Ainsi, les tentatives de la Chine d'empêcher les puissances étrangères de mener de telles opérations dans sa ZEE sont contraires aux droits de ces puissances à utiliser la mer à des fins internationalement licites dans le cadre des libertés de navigation et de survol disposées dans l'article 58 de la CNUDM. Il serait donc souhaitable que la Chine mette fin à ses pratiques limitant les libertés de navigation et de survol de sa ZEE par les navires et aéronefs militaires étrangers, d'autant plus que ces pratiques sont une source de tensions récurrentes. Cela serait particulièrement utile dans l'éventualité de la réunification sino-taïwanaise, étant donné que comme évoqué dans la sous-partie 3.2.1, la fusion de la ZEE taïwanaise avec celle de Chine créerait une vaste zone où les navires et aéronefs étrangers verraient leurs libertés opérationnelles réduites, augmentant ainsi le risque d'incidents entre la Chine et les puissances étrangères. Cependant, il pourrait également être judicieux que des discussions d'ordre international soient menées de façon à parvenir à un accord relatif aux activités militaires menées par un Etat dans la ZEE d'un autre Etat, mentionnant notamment quelles activités peuvent être menées sans compromettre la sécurité ou la souveraineté de l'Etat côtier. Cela permettrait de clarifier ce que les navires et aéronefs militaires étrangers ont le droit de faire dans la ZEE des autres Etats, ce qui pourrait éviter un certain nombre d'incidents similaires à ceux ayant eu lieu entre la Chine et les Etats-Unis quand ces derniers menaient des opérations que la Chine considère comme lui portant atteinte quand elles sont menées dans sa ZEE.

Quatrièmement, à propos du conflit en mer de Chine méridionale, il s'agit là aussi d'une problématique complexe. Après avoir pris le contrôle d' Itu Aba, la Chine pourrait être tentée d'y établir une ZEE, ce qui légitimerait ses travaux de construction d'îles artificielles dans

¹⁵³ Cf. *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, article 301 : « 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 ».

¹⁵⁴ Il peut être noté que bien que la Chine s'oppose à ce que les Etats-Unis mènent des opérations de surveillance et de relevés de données sous-marines à des fins militaires dans sa ZEE, elle mène des opérations similaires dans la ZEE des Etats-Unis sans que ceux-ci ne remettent en cause la légalité de telles opérations (Pedrozo, 2014, p. 541-542). On peut en déduire que la Chine conteste la légalité de ces opérations à sa convenance.

¹⁵⁵ Dans l'article *Military Activities in the Exclusive Economic Zone: East Asia Focus*, l'auteur mentionne également un certain nombre d'activités militaires indûment restreintes par certains Etats quand elles sont menées dans leur ZEE. Parmi ces activités sont présentes, entre autres, les exercices d'armes, le décollage et l'appontage depuis un navire porte-aéronefs dans la zone contigüe, l'obligation pour les navires de guerre de désactiver leurs systèmes d'armes durant leur passage dans la zone contigüe, ou encore l'obligation pour les aéronefs militaires étrangers de transmettre leur plan de vol avant de survoler la ZEE (Pedrozo, 2014, p. 524).

l'archipel des Spratly ainsi que leur militarisation. Cependant, une telle revendication serait contraire au droit international, en plus d'être une source de tensions avec les pays voisins. Idéalement, la Chine ne devrait pas établir de ZEE autour d' Itu Aba, ne devrait pas militariser ses îles artificielles au-delà de ce qui est nécessaire à leur défense, et devrait cesser la construction d'îles artificielles sur des hauts-fonds découvrants. En ce qui concerne les rochers que la Chine contrôle, les seules revendications qu'elle peut légitimement émettre est celle d'eaux territoriales autour de ces rochers (y compris Itu Aba). Toutefois, l'une des questions les plus difficiles concerne la souveraineté sur les différents éléments de l'archipel des Spratly, question à laquelle l'arbitrage de 2016 n'avait pas pour but d'apporter une réponse. En l'absence d'une telle réponse, la seule chose qui est certaine au sujet de la souveraineté est que la Chine ne peut légitimement revendiquer de hauts-fonds découvrants. Ainsi, même si la Chine acceptait l'arbitrage de 2016, et donc, renonçait à l'établissement d'une ZEE autour d' Itu Aba, la question de la souveraineté sur les éléments des Spratly resterait ouverte. Un possible remède à cela serait que la Chine suive les termes de la *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* (souvent abrégée en DOC), qu'elle a signée avec les 10 Etats de l'ASEAN¹⁵⁶ en 2002 (Association of Southeast Asian Nations, 2012). Entre autres, le respect par la Chine de l'article 5 de la DOC, notamment le fait qu'elle s'abstiendrait d'occuper des éléments actuellement inoccupés dans les Spratly¹⁵⁷, permettrait de calmer les tensions dans cette région. De même, le respect de l'article 3 et des principes des libertés de navigation et de survol dans la mer de Chine méridionale¹⁵⁸ permettrait aussi bien aux Etats impliqués dans le conflit qu'aux autres Etats de faire circuler librement leurs navires et aéronefs militaires dans cette zone sans que leurs libertés opérationnelles ne soient compromises. Cependant, la principale faiblesse de la DOC qu'elle ne possède pas de caractère contraignant d'un point de vue légal. Son application par la Chine ne résulterait donc que de sa propre volonté. La poursuite des travaux de construction d'îles artificielles ainsi que les confrontations militaires entre la Chine et les autres protagonistes du conflit au cours des dernières années semblent indiquer que l'abandon de ses ambitions de domination en mer de Chine méridionale ainsi que l'application des principes généraux de la DOC ne sont pas à l'ordre du jour.

¹⁵⁶ Ces Etats sont le Brunei, la Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, la Birmanie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam.

¹⁵⁷ Cf. *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, article 5 : « *The Parties undertake to exercise self-restraint in the conduct of activities that would complicate or escalate disputes and affect peace and stability including, among others, refraining from action of inhabiting on the presently uninhabited islands, reefs, shoals, cays, and other features and to handle their differences in a constructive manner* ».

¹⁵⁸ Cf. *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, article 5 : « *The Parties reaffirm their respect for and commitment to the freedom of navigation in and overflight above the South China Sea as provided for by the universally recognized principles of international law, including the 1982 UN Convention on the Law of the Sea* ».

4 Implications maritimes du maintien du statu quo entre la Chine et Taïwan

Le maintien du statu quo entre la Chine et Taïwan peut être vu de manière simplifiée comme le fait que Taïwan ne cherchera pas à obtenir une indépendance *de jure*, et la réunification ne sera pas entreprise, ou du moins, pas à court terme. Autrement dit, cela signifie la continuation de l'état actuel des relations sino-taïwanaises, à savoir que tant que le statu quo sera maintenu, Taïwan conservera son indépendance *de facto* et la Chine continuera de chercher à parvenir à la réunification pacifique selon la formule « un pays, deux systèmes ». De prime abord, cela peut sembler signifier que les relations entre la Chine et Taïwan resteront figées dans leur état actuel. Cependant, comme cela a été évoqué dans l'introduction, depuis 1949, le statu quo a connu des évolutions majeures, à commencer par le fait que les tensions entre les deux parties se sont considérablement apaisées. Si cet apaisement était à son apogée entre 1979 et 1995, malgré le regain de tensions qui a eu lieu par la suite, les relations sino-taïwanaises demeurent tout de même significativement moins houleuses qu'elles ne l'étaient avant 1979. Ainsi, il ne peut être exclu que le statu quo connaisse de nouvelles évolutions dans le futur. De telles évolutions pourraient se faire aussi bien dans le sens d'une amélioration des relations sino-taïwanaises que vers une dégradation de celles-ci. En fait, au cours des deux dernières décennies, il y a eu des améliorations et des dégradations périodiques dans ces relations en lien avec l'appartenance politique des dirigeants taïwanais. Entre 2000 et 2008, quand Taïwan était dirigé par le président Chen Shui-bian, qui était vu comme un indépendantiste par la Chine, les relations sino-taïwanaises étaient peu amicales, comme en témoigne le fait que la Chine ait adopté en 2005 la *loi anti-sécession*, qui fait d'une possible déclaration d'indépendance de Taïwan un *casus belli*. En revanche, entre 2008 et 2016, quand Ma Ying-jeou était à la tête de Taïwan, les relations entre les deux parties se sont apaisées car les politiques qu'il a menées au cours de ses deux mandats avaient pour objectifs de se rapprocher de la Chine et de mettre en place divers programmes de coopération, par exemple sur le plan économique. D'une manière générale, Ma Ying-jeou était perçu de façon positive par les autorités chinoises dans la mesure où il considérait que les discussions entre Taïwan et la Chine devaient se faire sur la base du « Consensus de 1992 », selon lequel les deux parties forment une seule Chine, chacune étant libre d'en interpréter la signification. Depuis 2016 et l'élection de Tsai Ing-wen à la présidence taïwanaise (et sa réélection en 2020), les relations avec la Chine sont de nouveau tendues, notamment en raison du fait Tsai n'accepte pas le « Consensus de 1992 » comme base de discussion, et aussi de son affirmation que Taïwan est déjà un Etat indépendant. Ainsi, au cours de 20 dernières années, les relations sino-taïwanaises ont connu successivement des améliorations et des dégradations successives. Si ces évolutions n'ont pas véritablement eu d'impact significatif du point de vue maritime, il est possible que dans le futur, en fonction des éventuels progrès ou déclin des relations, des changements d'ordre maritime surviennent. Ces changements pourraient, comme cela va être analysé dans la présente section, faire partie de tendances globales allant soit vers la réunification sino-taïwanaise, soit vers l'indépendance de Taïwan. Le but de la présente section sera donc de déterminer quels changements d'ordre maritime pourraient intervenir tant que le statu quo est conservé, et aussi de mettre ces changements en lien avec

les possibles scénarios d'évolution ou de résolution du conflit entre les deux rives du détroit de Taïwan. Par ailleurs, au sujet de ces scénarios, il convient de dire que le maintien du statu quo peut faire partie d'un scénario d'évolution en vue d'une possible résolution¹⁵⁹, mais qu'il ne constitue pas un scénario de résolution à lui seul étant donné qu'il peut plutôt être vu comme un état transitoire des relations sino-taïwanaises.

Au sujet des délimitations maritimes des deux parties, chacune pourrait œuvrer à rendre les siennes conformes aux dispositions pertinentes de la CNUDM, par exemple en adoptant, pour la Chine, des délimitations similaires à celles qui ont été proposées dans la sous-partie 3.3.1, et pour Taïwan, en adoptant des délimitations telles que celles suggérées dans la sous-partie 2.3.1. De la même manière, les deux parties pourraient également amender leur législation maritime respective de manière à les rendre conformes à la Convention. La mise en conformité des délimitations et des législations maritimes permettrait la continuation du statu quo sur une base juridique en accord avec le droit international. De telles modifications pourraient intervenir aussi bien dans le cadre d'une éventuelle réunification que dans celui de l'indépendance de Taïwan. Dans le premier cas, le résultat serait que le domaine maritime chinois unifié serait entièrement délimité et légalement régi de façon conforme à la CNUDM. Dans le second cas, le résultat serait similaire, mais il serait visible sur les deux domaines maritimes après séparation officielle¹⁶⁰.

Un autre élément relatif aux délimitations maritimes concerne les comtés de Kinmen et de Lienchiang. A l'heure actuelle, les seuls éléments s'apparentant à un domaine maritime autour des îles composant ces comtés sont les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois, dont le cadre juridique ne peut être qualifié de conforme à la CNUDM (voir sous-partie 2.2.2). Une possibilité pour pallier aux problématiques posées par ces zones serait que dans l'attente de la réunification ou de l'indépendance de Taïwan, ce dernier supprime le cadre juridique de ces zones et le remplace par celui de la mer territoriale tel que disposé dans la CNUDM. La possibilité de définir des mers territoriales dans ces comtés est d'ailleurs une option qui a été envisagée en 2009 quand Ma Ying-jeou était à la présidence de Taïwan (Taiwan Today, 2009). Cependant, il n'est pas clair si l'abandon du régime des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois était également envisagé. Ce n'était vraisemblablement pas le cas, dans la mesure où l'abandon de ce régime aurait signifié qu'il n'aurait également plus cours autour de l'île de Taïwan et de l'archipel de Penghu, où la délimitation de la zone restreinte correspond à celle de la zone contigüe et celle de la zone interdite correspond à la délimitation de la mer territoriale. Ainsi, la délimitation de mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang aurait probablement signifié que les mers territoriales en question seraient restées des zones à accès interdit (ou possiblement restreint si le projet incluait également la délimitation de zones contigües). La situation aurait donc été similaire à celle du domaine maritime autour de l'île de Taïwan et de l'archipel de Penghu, autrement dit, les navires étrangers auraient pu jouir du droit de passage inoffensif dans les mers territoriales autour de

¹⁵⁹ Au cours de la présente thèse, l'hypothèse principale qui a été exploitée est que l'indépendance de Taïwan et la réunification sino-taïwanaise constituent les deux scénarios de résolution possibles du conflit dans le détroit de Taïwan.

¹⁶⁰ On peut rappeler qu'actuellement, le domaine maritime taïwanais fait officiellement partie de celui de la Chine, mais que dans les faits, celle-ci n'exerce pas de contrôle dessus.

ces deux comtés, alors que les navires chinois auraient toujours eu l'obligation de demander l'autorisation aux autorités taïwanaises avant d'y pénétrer. Par ailleurs, cette idée a été rapidement abandonnée, vraisemblablement en raison du rapprochement entre la Chine et Taïwan qui était en cours à l'époque (Jennings, 2009). On peut en effet supposer que la délimitation de mers territoriales autour de ces deux comtés aurait été perçue défavorablement par la Chine, dans la mesure où une telle délimitation aurait empiété sur ses eaux intérieures (Kinmen et Lienchiang se trouvant presque entièrement dans les eaux intérieures chinoises) ainsi que sur sa mer territoriale. Cependant, dans le cadre du maintien du statu quo, aussi bien en attente de la réunification que de l'indépendance taïwanaise, la délimitation de mers territoriales autour des comtés de Kinmen et de Lienchiang ne serait pas dénuée de sens, surtout si elle s'accompagnait de la fin du régime des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois. En effet, ce régime apparaît comme étant un moyen défensif pour Taïwan permettant de prévenir les intrusions chinoises à proximité de ses territoires. Or son abandon pourrait être interprété par la Chine comme une volonté de la part de Taïwan d'apaiser les différends. De plus, la déclaration officielle de mers territoriales à ces endroits lèverait une ambiguïté du point de vue des navires étrangers, car actuellement, quand ceux-ci passent à proximité des comtés de Kinmen et de Lienchiang, ils se situent dans des zones qui sont officiellement reconnues comme étant les eaux intérieures chinoises, mais qui sont en réalité sous contrôle taïwanais. Ainsi, la délimitation de mers territoriales autour de ces deux comtés ainsi que l'abandon du régime des zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois profiteraient aussi bien à la Chine et à Taïwan qu'aux autres Etats. En plus de la déclaration de mers territoriales, on peut aussi envisager que des ZEE attenantes soient déclarées, possiblement selon un régime joint sino-taïwanais. Cela permettrait de renforcer la coopération entre les deux rives du détroit de Taïwan, ce qui pourrait faciliter tant leur réunification que l'indépendance de Taïwan dans le cas où les relations seraient suffisamment amicales, au détail près que l'indépendance nécessiterait également un changement idéologique majeur de la part de la Chine, qui pour rappel, considère actuellement cette option comme étant inacceptable. Par ailleurs, au sujet de la ZEE d'une manière générale, une option qui pourrait être envisagée dans le cas où les autorités chinoises et taïwanaises parvenaient à un accord de réunification serait de régir les ZEE des deux parties par un régime joint. Celui-ci pourrait servir de solution de transition en attendant que la réunification soit effective, permettant ainsi assurer l'intégration progressive de Taïwan au sein de la Chine.

Dans le cadre du maintien du statu quo, les aspects liés à l'implication des deux parties dans le conflit en mer de Chine méridionale pourraient eux aussi connaître des évolutions. Ces évolutions pourraient par ailleurs intervenir indépendamment d'un scénario de réunification ou d'indépendance taïwanaise. Ainsi, la Chine pourrait apporter des changements à ses revendications dans les îles Spratly, et transformer ses revendications de droits historiques d'exploitation des ressources dans les eaux contenues dans la « ligne en 9 traits » en revendications des divers territoires contenus dans cette ligne ainsi que des éventuelles zones maritimes attenantes conformément à la CNUDM. En effet, l'un des principaux problèmes causés par les revendications chinoises dans la région provient du fait que la Chine les émet au nom de droits historiques d'exploitation des ressources, or selon l'arbitrage de 2016 relatif au conflit en mer de Chine méridionale, ces droits historiques ont été rendus obsolètes par

l'entrée en vigueur de la CNUDM (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 112). A défaut d'apporter une réponse complète à ce conflit, les modifications des revendications chinoises leur donneraient probablement plus de valeur vis-à-vis du droit international. On peut noter que si les revendications chinoises étaient ainsi modifiées, elles se rapprocheraient alors des revendications taiwanaises telles qu'elles sont depuis 2016. Un autre aspect du conflit en mer de Chine méridionale pouvant évoluer serait le fait que la Chine et Taïwan adhèrent aux termes de la *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* (bien que Taïwan ne l'ait pas signée, en principe rien ne l'empêche de la mettre en application). On peut par ailleurs remarquer que les principes généraux de la *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* partagent un certain nombre d'éléments avec l'initiative pour la paix en mer de Chine méridionale originalement proposée par Ma Ying-jeou, et dont l'essence a été reprise par sa successeuse Tsai Ing-wen. L'application de la DOC aussi bien par la Chine que par Taïwan permettrait premièrement de réduire les tensions autour des îles Spratly, et deuxièmement de fournir une possible base de dialogue relativement saine avec les autres protagonistes du conflit. Idéalement, dans le cadre de la DOC, les différentes parties devraient s'abstenir de construire de nouvelles îles artificielles, et la militarisation de celles déjà existantes ne devrait pas excéder ce qui est nécessaire pour assurer leur défense. Cela permettrait notamment de réduire les risques de confrontations militaires, ce qui fait partie de l'esprit général de la DOC.

Pour résumer, au cours du maintien du statu quo, la Chine et Taïwan peuvent chacun de leur côté mettre en place la plupart des mesures qui seraient nécessaire tant dans un scénario de réunification que dans un scénario d'indépendance de Taïwan. Cela permettrait notamment d'apporter les changements nécessaires pour que des éléments tels que les délimitations et législations maritimes deviennent conformes à la CNUDM. Par ailleurs, si les deux rives du détroit de Taïwan acceptent de se plier au verdict de l'arbitrage de 2016¹⁶¹ relatif au conflit en mer de Chine méridionale, cela pourrait apaiser les tensions entre les différents protagonistes du conflit et laisser plus de place à des discussions et négociations pacifiques. Le cas échéant, la mise en application de la DOC par la Chine et Taïwan aurait certainement des effets comparables. Ainsi, d'une manière générale, le statu quo peut être vu comme une occasion pour la Chine et Taïwan de se mettre en règle vis-à-vis du droit international en prélude à une éventuelle résolution de leur conflit, qui pourrait se traduire, selon les choix politiques des deux parties, par l'indépendance de Taïwan ou par la réunification sino-taiwanaise.

¹⁶¹ Il convient de noter que Taïwan ne figurait pas en tant que tel parmi les parties impliquées dans l'arbitrage, étant donné qu'internationalement il est reconnu que Taïwan fait partie de la Chine. Cependant, comme Taïwan est impliqué dans le conflit en mer de Chine méridionale de par ses revendications ainsi que la possession d'Itu Aba, l'arbitrage de 2016 a malgré tout une certaine importance pour Taïwan.

5 Conclusion

D'un point de vue maritime, le conflit dans le détroit de Taïwan, son évolution ainsi que sa possible résolution posent un certain nombre de problématiques complexes. Les principales problématiques concernent notamment les législations ainsi que les délimitations maritimes respectives des deux parties. Pour ces deux thématiques, le droit international de la mer est en mesure d'apporter des réponses satisfaisantes, dans la mesure où quel que soit le scénario d'évolution ou de résolution qui se déroulera, la Chine et Taïwan peuvent effectuer des modifications qui permettront de mettre les aspects légaux et le tracé des délimitations maritimes en ordre vis-à-vis de la CNUDM. La mise en oeuvre de telles modifications serait particulièrement souhaitable à plusieurs égards.

En effet, dans le cas de l'indépendance de Taïwan, la conservation de son domaine maritime tel qu'il est actuellement délimité et légalement régi ne serait pas acceptable du point de vue du droit international (d'autant plus si Taïwan ratifie la Convention après son indépendance), dans la mesure où les délimitations en question tomberaient sous la définition des revendications maritimes excessives. De même, la législation maritime taïwanaise contient des aspects problématiques à l'égard de la CNUDM, incluant notamment le principe de réciprocité auquel Taïwan conditionne le passage inoffensif dans sa mer territoriale pour les navires marchands étrangers, ainsi que les mesures discriminatoire envers les navires chinois. On peut par ailleurs noter que les mesures spécifiques aux navires chinois mises en place par Taïwan illustrent particulièrement l'impact des relations sino-taïwanaises sur les thématiques maritimes.

Ensuite, dans le cas de la réunification sino-taïwanaise, la conservation du domaine maritime chinois actuel auquel viendrait se greffer celui de Taïwan ne serait pas non plus acceptable selon le droit international de la mer. Les délimitations de ces deux domaines contenant un grand nombre de revendications maritimes excessives, rassembler ces deux domaines en un seul aurait pour résultat une vaste zone de revendications maritimes excessives, celles-ci affectant négativement la liberté de la navigation dans la mesure où suite à la réunification, la Chine aurait une superficie d'eaux intérieures excessivement vaste, où la liberté de la navigation ne serait pas possible, et par ailleurs, les eaux territoriales se retrouveraient régulièrement décalées vers le large, ce qui aurait pour conséquence de limiter la liberté de la navigation au passage inoffensif dans des zones où celui-ci ne devrait pas être d'application. En ajoutant à ce dernier point au fait que la Chine soumette le passage des navires de guerre étrangers à une autorisation préalable, la liberté de navigation de ces navires serait particulièrement restreinte dans les alentours de la Chine réunifiée. La problématique légale posée par le conditionnement à une autorisation préalable du passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale chinoise pose par ailleurs une question plus large à laquelle la CNUDM ne permet de répondre que partiellement. Si l'obtention d'une autorisation préalablement à un tel passage ne semble pas être en accord avec le droit international, l'avertissement préalable des autorités de l'Etat côtier est lui sujet à discussions et pourrait éventuellement devenir une règle de droit international coutumier. Ainsi, bien que l'obligation pour les navires de guerre étrangers d'avertir préalablement des autorités de l'Etat côtier avant d'entreprendre un passage par sa mer territoriale aille au-delà de ce qui est

explicitement disposé par la CNUDM, si cela devenait une règle de droit international coutumier, tout Etat serait libre l'appliquer dans sa législation nationale sans que cela ne pose de problème vis-à-vis des autres Etats. Cependant, cela dépendrait en premier lieu de l'évolution du droit international coutumier relatif aux questions maritimes, étant donné qu'une telle disposition ne figure pas dans la CNUDM. Une autre problématique à laquelle la Convention ne permet pas d'apporter de réponse claire concerne les activités militaires que les Etats peuvent mener dans la ZEE d'un autre Etat. La Chine fait partie des partisans de la théorie selon laquelle ces activités peuvent être régulées et nécessitent un accord préalable de l'Etat côtier. Cette théorie est notamment opposée à celle des Etats-Unis, selon laquelle les Etats ont le droit de mener des activités militaires dans la ZEE des autres Etats sans avoir à obtenir leur accord. Il s'agit d'un point qui est sujet à controverse, et la CNUDM ne donne pas réellement d'indications à ce sujet. Des clarifications concernant les activités militaires que les Etats ont le droit de mener dans la ZEE des autres Etats (incluant éventuellement la notion d'accord préalable de l'Etat côtier) nécessiteraient probablement des discussions internationales qui pourraient éventuellement déboucher sur un texte législatif permettant de lever les zones d'ombre qui entourent les activités militaires menées dans la ZEE. Ainsi, on peut déduire à partir des éléments évoqués précédemment que les problématiques relatives aux obligations d'autorisations ou d'avertissements préalables dont doivent s'acquitter les navires de guerre pour passer par la mer territoriale ainsi que les questions liées aux activités militaires menées dans la ZEE sont des sujets auxquels la CNUDM ne peut répondre à elle seule, notamment en raison du statut spécifique des navires de guerre. Il convient en outre de noter que dans le cas de la réunification sino-taïwanaise, il serait particulièrement intéressant d'obtenir des clarifications au sujet des activités militaires menées dans la ZEE, dans la mesure où la ZEE chinoise après absorption de celle de Taïwan serait très étendue et couvrirait des passages maritimes internationaux importants, incluant notamment la totalité de détroit de Taïwan et la partie Nord du canal de Bashi.

Les implications maritimes du conflit entre la Chine et Taïwan ne se limitent toutefois pas aux eaux entourant les territoires des deux parties. En effet, la portée maritime de ce conflit s'étend jusqu'aux îles Spratly, où les deux parties ont chacune des possessions et des revendications qui se confrontent à celles des autres protagonistes du conflit en mer de Chine méridionale. Si les revendications chinoises et taïwanaises étaient généralement similaires jusqu'en 2016, plaçant ainsi ces deux parties dans une sorte d'alliance de circonstance contre les autres parties, les revendications taïwanaises ont connu une évolution depuis lors, les rendant ainsi un peu plus acceptables vis-à-vis du droit international. Cette évolution concerne notamment le fait que Taïwan ne revendique plus de droits historiques d'exploitation des ressources dans la mer de Chine méridionale. En revanche, la Chine revendique toujours de tels droits. Ainsi, l'alliance dans laquelle se trouvaient la Chine et Taïwan dans ce conflit pourrait se transformer en un nouveau point de discorde dans leurs différends. Si la solution la plus simple à cela serait que les deux parties acceptent les conclusions de l'arbitrage de 2016, il n'est pas certain que celles-ci considéreraient cette solution comme étant acceptable, étant donné que pour la Chine, cela reviendrait à abandonner ses revendications de droits historiques, et pour Taïwan, cela l'obligerait à l'abandon de ses revendications de ZEE autour d'Îtu Aba. Ce dernier point aurait aussi un impact considérable pour la Chine dans le cadre du

scenario de réunification, car l'abandon de la revendication de la ZEE autour d'Îtu Aba signifierait qu'elle perdrait un moyen de justifier ses activités de construction d'îles artificielles dans les Spratly ainsi que leur militarisation. Si la résolution globale du conflit en mer de Chine méridionale est quelque chose de complexe et dépendant également des autres parties de ce conflit (sortant donc des objectifs de la présente thèse), une solution intérimaire serait que la Chine et Taïwan adoptent les termes de la *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, en attendant non seulement de résoudre leur propre conflit, mais également dans le but d'améliorer leurs relations avec les autres protagonistes du conflit en mer de Chine méridionale.

Si les scénarios d'indépendance de Taïwan et de réunification sino-taïwanaise ainsi que les diverses propositions qui ont été émises au cours de la présente thèse pour ces deux sujets représentent des possibilités envisageables sur le papier, cela se heurte néanmoins à la réalité du contexte politique entre la Chine et Taïwan. En effet, en l'état actuel des relations entre les deux parties, ni l'indépendance ni la réunification n'apparaissent possibles, ou du moins, pas à court terme. Ainsi, il apparaît que le maintien du statu quo sera le chemin que suivront les relations entre la Chine et Taïwan dans un futur proche. Si les événements qui jalonnent le futur dans le cadre du maintien de statu quo sont essentiellement du ressort des deux parties dans la manière dont elles gèrent leurs relations, il reste possible d'envisager que des évolutions maritimes pourront avoir lieu. Ces évolutions pourraient notamment se traduire par l'adhésion de deux parties à la CNUDM et au droit international d'une manière générale, en attendant que l'indépendance de Taïwan ou la réunification sino-taïwanaise intervienne, ce qui mettrait ainsi fin à un conflit débuté en 1949, dans un environnement maritime notamment en accord avec la Convention.

Bibliographie

- Afrin, S. (2017). The Construction of China's Artificial Island in the South China Sea : The Failure of the UNCLOS. *Journal of Conflict and Integration*, 1(2), 66-97.
doi:10.26691/jci.2017.12.1.2.66
- Asia Maritime Transparency Initiative, & Center for Strategic and International Studies. (2018). China Island Tracker. *Asia Maritime Transparency Initiative*. Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>
- Association of Southeast Asian Nations. (2012, 17 octobre). Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea. *ASEAN*. Consulté le 7 juin 2020, à l'adresse https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2
- Bader, J. A., Lieberthal, K. G., & McDevitt, M. (2014, 2 septembre). Keeping the South China Sea in Perspective. *Brookings*. Consulté le 16 avril 2020, à l'adresse <https://www.brookings.edu/research/keeping-the-south-china-sea-in-perspective/>
- Belding, S. P. (2018). China's Island Building in the South China Sea : Collateral Effect on the Unclos and Potential Solutions. *Houston Journal of International Law*, 40(3), 1003-1041.
- Bush, R. C. (2019, 7 janvier). 8 key things to notice from Xi Jinping's New Year speech on Taiwan. *Brookings Institution*. Consulté le 14 février 2020, à l'adresse <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2019/01/07/8-key-things-to-notice-from-xi-jinpings-new-year-speech-on-taiwan/>
- Central Intelligence Agency. (1985). *China-Taiwan : Strategies for Reunification*. Central Intelligence Agency. Consulté à l'adresse <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP87T00495R000900940021-6.pdf>
- China Daily. (2019, 2 janvier). Highlights of Xi's speech at Taiwan message anniversary event. *Chinadaily.com.cn*. Consulté à l'adresse http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/02/WS5c2c1ad2a310d91214052069_1.html
- Department of Defense Representative for Ocean Policy Affairs. (1997). Maritime claims reference manual. United States Navy Judge Advocate General's Corps. Consulté à l'adresse <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a346808.pdf>
- Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, & Office of Legal Affairs. (2005). *The law of the sea : Bulletin No. 56*. New York: United Nations. Consulté à l'adresse https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin56e.pdf
- Flanders Marine Institute. (2019). Maritime Boundaries Geodatabase : Territorial Seas (12NM). VLIZ. doi:10.14284/387

- Fujian Maritime Safety Administration of the People's Republic of China. (2013). Fujian Maritime Safety Administration VTS Guide for Users. Consulté à l'adresse <http://en.msa.gov.cn/u/cms/uploadfile/2013/0103/20130103101449306.pdf>
- Green, M. J., & Center for Strategic and International Studies (Washington D.C.). (2017). *Countering coercion in maritime Asia : The theory and practice of gray zone deterrence*. Consulté à l'adresse <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=1525682>
- Gupta, S. (2005). Chinese Strategies for Resolution of the Taiwan and South China Sea Disputes. *International Studies*, 42(3-4), 247-264. doi:10.1177/002088170504200304
- Hickey, D. (2016). In the Eye of the Typhoon : Taiwan and the Growing Dispute in the South China Sea. *Asian Perspective*, 40(4), 731-751. doi:10.1353/apr.2016.0032
- Huang, V. (2011, 1 janvier). Reviving Dongsha's Coral Forest. *Taiwan Today*. Consulté à l'adresse <https://taiwantoday.tw/print.php?unit=14&post=23940>
- International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. (2016). *Vessel Traffic Services Manual* (Edition 6.). Consulté à l'adresse <https://www.iala-aism.org/product/iala-vts-manual-2016-digital-copy/>
- International Crisis Group. (2003). *Taiwan Strait I: What's Left of « One China »?* ICG Asia Report. International Crisis Group. Consulté à l'adresse <https://d2071andvip0wj.cloudfront.net/53-taiwan-strait-i-what-s-left-of-one-china.pdf>
- Jennings, R. (2009, 23 novembre). Taiwan concedes territorial waters near China. *Reuters*. Consulté à l'adresse <https://www.reuters.com/article/us-taiwan-china/taiwan-concedes-territorial-waters-near-china-idUSTRE5AM1MU20091123>
- Kinmen County Government. (2018, 30 mai). Geographic Location. *Kinmen County Government*. Consulté le 25 avril 2020, à l'adresse <https://www.kinmen.gov.tw/en/cp.aspx?n=BF415426431C09D0>
- Kohl, A. W. (2018). China's Artificial Island Building Campaign in the South China Sea : Implications for the Reform of the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Dickinson Law Review*, Volume 122(Issue 3), 917-937.
- Lienchiang County Council. (s.d.). Introduction to Matsu. *Lienchiang County Council*. Consulté le 25 avril 2020, à l'adresse <http://client.matsu.idv.tw/gov/council/en/matsu.html>
- Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan). (2016, 13 mars). Government's « Consolidate Peace, Maintain the Status Quo » Policy Line Conforms to Public Opinion and is in Taiwan's Best Interests. Consulté à l'adresse <https://ws.mac.gov.tw/001/Upload/OldFile//public/Attachment//64201605956.pdf>
- Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan). (2018, 30 mai). Enforcement Rules for the Act Governing Relations Between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area. *Laws &*

Regulations Database of The Republic of China. Consulté le 6 avril 2020, à l'adresse <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Q0010002>

Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan). (2019a). *Percentage Distribution of the Questionnaire for the Routine Survey on the « Public Views on Current Cross-Strait Issues »*. Election Study Center, National Chengchi University. Consulté à l'adresse <https://ws.mac.gov.tw/001/Upload/297/relfile/8010/5823/ef1a8650-abae-4b61-8da5-6bb00e5053e7.pdf>

Mainland Affairs Council, R.O.C. (Taiwan). (2019b, 24 juillet). Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area. *Laws & Regulations Database of The Republic of China*. Consulté le 4 avril 2020, b à l'adresse <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Q0010001>

Melchiorre, T., & Plèta, T. (2018). Military Activities in the Exclusive Economic Zone. A Contentious Issue of the International Law of the Sea. *Journal of Security and Sustainability Issues*, 127-142. doi:10.9770/jssi.2018.8.2(1)

Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan). (2016a). South China Sea Issue. *Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan)*. Consulté le 17 avril 2020, a à l'adresse <https://www.mofa.gov.tw/en/theme.aspx?n=E5A0D5E2432C234D&s=83376F561B7165E6&ms=BCDE19B435833080>

Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan). (2016b, 26 mai). President Ma proposes South China Sea Peace Initiative. *Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan)*. Consulté le 17 avril 2020, b à l'adresse https://www.mofa.gov.tw/en/News_Content.aspx?n=8157691CA2AA32F8&sms=4F8ED5441E33EA7B&s=F71CA7963F189938

Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan). (2016c, 23 janvier). Taiping Island is an island, not a rock, and the ROC possesses full rights associated with an exclusive economic zone and continental shelf in accordance with UNCLOS. *Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan)*. Consulté le 25 avril 2020, c à l'adresse https://www.mofa.gov.tw/en/News_Content.aspx?n=8157691CA2AA32F8&sms=4F8ED5441E33EA7B&s=174B7FC38E9C9F9B

Ministry of Foreign Affairs, Republic of China (Taiwan). (2018). About Taiwan. *The official website of the Republic of China*. Consulté le 25 avril 2020, à l'adresse <https://www.taiwan.gov.tw/about.php>

Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan). (1998a, 21 janvier). Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China. *Laws & Regulations Database of The Republic of China*. Consulté le 5 mars 2020, a à l'adresse <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000009>

Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan). (1998b, 21 janvier). Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the Republic of China. *Laws & Regulations Database of The*

Republic of China. Consulté le 5 mars 2020, b à l'adresse <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000010>

Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan). (2017, 11 décembre). 海洋圖臺. 海域資訊整合平臺. Consulté le 22 avril 2020, à l'adresse <https://ocean.moi.gov.tw/Map>

Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan). (2019, 30 décembre). Prohibited and restricted waters. 海域資訊整合平臺. Consulté le 9 avril 2020, à l'adresse <https://ocean.moi.gov.tw/Map/Achievement/LayerInfo/905>

National Fire Agency, Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan). (2004, 22 octobre). 行政院國家搜救指揮中心作業手冊. Consulté à l'adresse <https://law.nfa.gov.tw/gnfa/downloadFile.aspx?sdMsgId=1514&FileId=2934>

Nations Unies. (1982, 10 décembre). Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Consulté à l'adresse https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf

Nguyen, T. L. A. (2014, 9 juin). The Paracels : Forty Years On. Consulté à l'adresse <https://dr.ntu.edu.sg/bitstream/10220/19984/1/RSIS1092014.pdf>

Norton, J. (2018). China is Not Changing the Cross-Strait Status Quo. *The National Interest*. Consulté à l'adresse <https://nationalinterest.org/feature/china-not-changing-the-cross-strait-status-quo-24348>

OpenStreetMap contributors. (2020). *Proposition de lignes de base pour la Chine*. Consulté le 4 juin 2020, à l'adresse <https://www.openstreetmap.org/#map=6/26.647/120.498&layers=H>

O'Rourke, R. (2020). *U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas : Background and Issues for Congress*. Washington, D.C., Congressional Research Service. Consulté à l'adresse <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R42784>

Panda, A. (2020). Taiwan Coast Guard Reports Chinese Speed Boat Harassment Near Kinmen. *The Diplomat*. Consulté à l'adresse <https://thediplomat.com/2020/03/taiwan-coast-guard-reports-chinese-speed-boat-harassment-near-kinmen/>

Pedrozo, R. (2014). Military Activities in the Exclusive Economic Zone : East Asia Focus. *International Law Studies*, 90(1), 514-543.

Permanent Court of Arbitration. (2016). *In the Matter of the South China Sea Arbitration Before an Arbitral Tribunal Constituted Under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China*. Consulté à l'adresse <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086>

Roach, J. A. (2014). Today's Customary International Law of the Sea. *Ocean Development & International Law*, 45(3), 239-259. doi:10.1080/00908320.2014.929460

Roach, J. A. (2018). Offshore Archipelagos Enclosed by Straight Baselines : An Excessive Claim? *Ocean Development & International Law*, 49(2), 176-202. doi:10.1080/00908320.2018.1443420

Romaniuk, S. N., & Burgers, T. (2019). China's Next Phase of Militarization in the South China Sea. *The Diplomat*. Consulté à l'adresse <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-next-phase-of-militarization-in-the-south-china-sea/>

Scott, I. (2017). "One country, two systems" : The end of a legitimating ideology? *Asia Pacific Journal of Public Administration*, 39(2), 83-99. doi:10.1080/23276665.2017.1325619

Standing Committee of the National People's Congress. (1992, 25 février). Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992. Consulté le 12 avril 2020, à l'adresse https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

Standing Committee of the National People's Congress. (1998, 26 juin). Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act. Consulté à l'adresse https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf

State Council of the People's Republic of China. (1964, 8 juin). Rules for the control of non-military vessels of foreign nationality passing through the Qiongzhou Strait. Consulté à l'adresse <http://www.fao.org/faolex/results/details/fr/c/LEX-FAOC011895/>

Sudworth, J. (2020, 14 janvier). China needs to show Taiwan respect, says president. *BBC News*. Consulté à l'adresse <https://www.bbc.com/news/world-asia-51104246>

Taiwan Today. (2009, 24 novembre). Ma vows to delineate Kinmen, Matsu waters. *Taiwan Today*. Consulté à l'adresse <https://taiwantoday.tw/news.php?unit=2,23,45&post=750>

Tanaka, Y. (2012). *The International Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511844478

Tsai, C.-T. (2018, 12 avril). Taiwan's South China Sea Policy Evolution. *Asia Maritime Transparency Initiative*. Consulté le 18 avril 2020, à l'adresse <https://amti.csis.org/taiwan-scs-policy-evolution/>

United Nations. (2020, 9 mars). Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. *United Nations*. Consulté le 7 juin 2020, à l'adresse https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

United States Department of State. (1996). *Straight Baseline Claim : China*. Limits in the Seas. Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, United States Department of State. Consulté à l'adresse <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/01/LIS-117.pdf>

United States Department of State. (2005). *Taiwan's Maritime Claims*. Limits in the Seas. Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, United States Department of State. Consulté à l'adresse <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-127.pdf>

U.S. Navy, U.S. Marine Corps, & U.S. Coast Guard. (2017). *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. Norfolk, Navy Warfare Development Command. Consulté à l'adresse https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998109

Wiegand, K. E., & Beuck, E. (2018). Strategic Selection : Philippine Arbitration in the South China Sea Dispute. *Asian Security*, 1-16. doi:10.1080/14799855.2018.1540468

Xinhua News Agency. (2005, 14 mars). Third Session 10th National People's Congress and Chinese People's Political Consultative Conference. *China.org.cn*. Consulté le 9 février 2020, à l'adresse <http://www.china.org.cn/english/2005lh/122724.htm>

Zou, K. (2005). *Law of the sea in East Asia : Issues and prospects*. Routledge studies in international law. London ; New York: Routledge.

Liste des annexes

Annexe I : Traduction de la source de la figure 2

Annexe II : Traduction de la source des figures 3 à 9

Annexe III : Méthodologie employée pour la construction des cartes présentées dans les figures 12 à 33

Annexe IV : Division de l'archipel de Penghu

Annexe V : Lignes de base actuelles de la Chine continentale

Annexe I

Traduction de la source de la figure 2

La source de la figure 2 est une page web du Ministère de l'Intérieur taïwanais contenant une carte interactive montrant les zones à accès restreint ou interdit aux navires chinois autour des territoires sous contrôle taïwanais. La figure 2 en elle-même est une capture d'écran de la carte interactive, sur laquelle ont été ajoutées quelques informations ainsi qu'une traduction en français de la légende. La page web en question est disponible à l'adresse suivante : <https://ocean.moi.gov.tw/Map/Achievement/LayerInfo/905>

Sur la page suivante est disponible une reproduction de la page web avec une traduction en anglais des textes accompagnant la carte interactive (traduction réalisée par Irène Chen).

Prohibited and restricted waters

- Prohibited waters
- Restricted waters

Source: Ministry of the Interior

Last updated: 2019/12/30

Introduction

According to the Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area, ships of the Mainland Area may not enter the restricted or prohibited waters of Taiwan without permission of the competent authority. The Ministry of National Defense announced the (area of) restricted and prohibited waters of Taiwan on June 22, 1998, according to the Act Governing Relations between the People of the Taiwan Area and the Mainland Area. It was revised again and became (the area of) restricted and prohibited waters and matters of Taiwan, Penghu and Dongsha on May 25, 2018, and it took effect on June 1st of the same year (2018). The (area of) prohibited waters of Taiwan, Penghu, Green Island, Orchid Island, Hsiao Liuchiu and Dongsha are the same as the territorial waters of Taiwan (12 nautical miles from the baseline of the territorial sea). For the restricted waters of these islands, they are the same as the contiguous zone of Taiwan (24 nautical miles from the baseline of the territorial sea). For the restricted and prohibited waters of Kinmen, Dongding, Wuqiu, Matsu, Liang Island, Dongyin and Nansha area, they are designated by polygonal drawings.



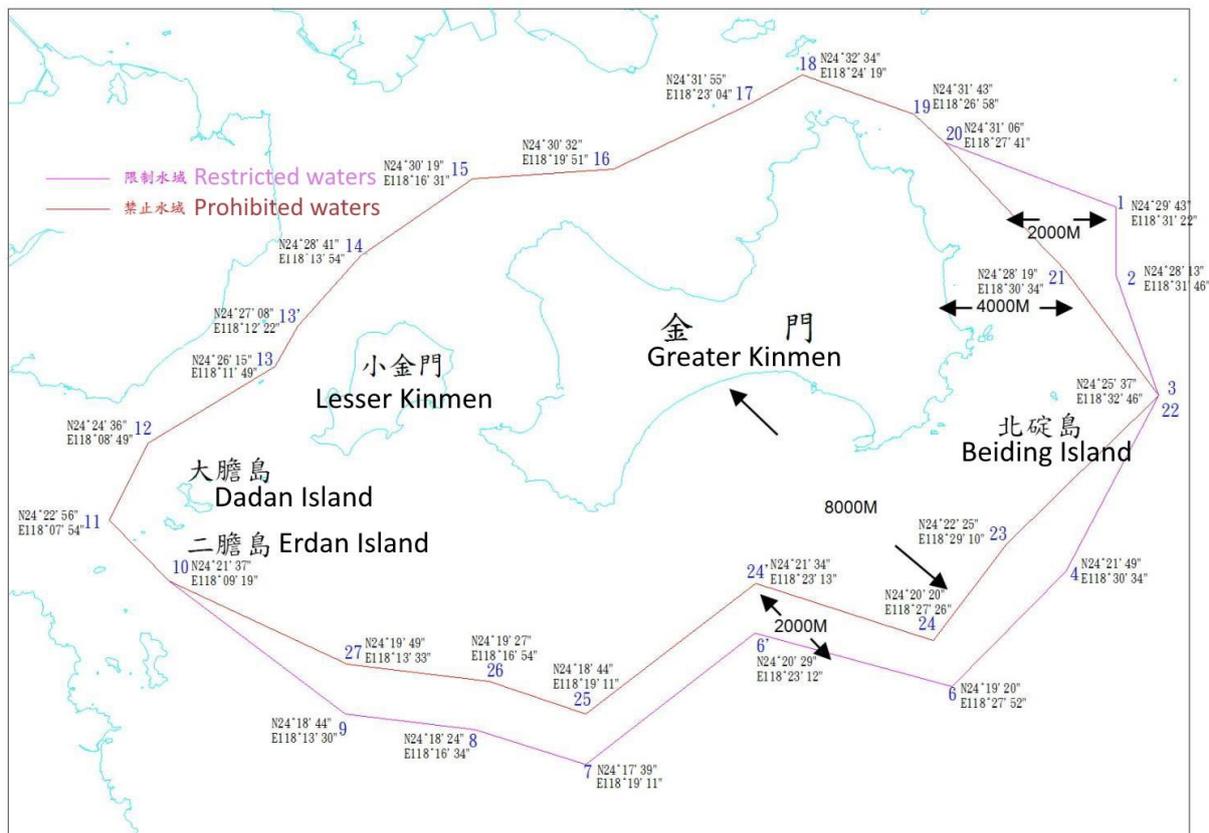
Annexe II

Traduction de la source des figures 3 à 9

La source des figures 3 à 9 est un document originellement en chinois dont le titre traduit en anglais est *Manual of the National Rescue Command Center*, publié par la *National Fire Agency* du Ministère de l'Intérieur taïwanais. Ci-dessous est disponible une traduction en anglais des pages où sont présentes les figures en question ainsi que les textes les décrivant (traduction réalisée par Irène Chen). En l'occurrence, il s'agit des pages 33 à 39 du document. Le document original est disponible à l'adresse suivante :

<https://law.nfa.gov.tw/gnfa/downloadFile.aspx?sdMsgId=1514&FileId=2934>

Note : le document d'origine comportant plusieurs passages ambigus, des notes explicatives en anglais ont été ajoutées. Par ailleurs, les noms des lieux géographiques présents sur les cartes originales ont été traduits. Dans les cas où ils en étaient absents, ils ont été ajoutés.



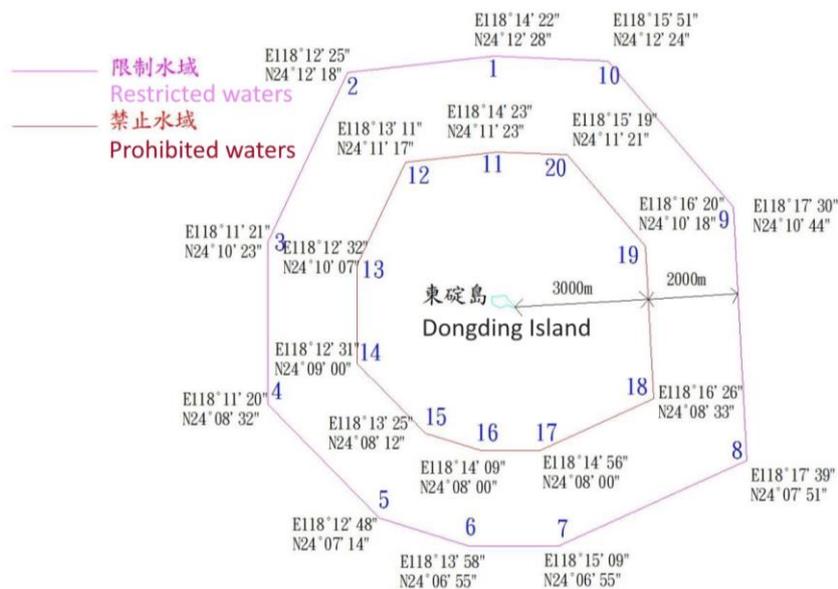
Picture 1: boundary map of the restricted and prohibited waters of Kinmen

Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters areas: the Greater Kinmen [restricted] area extends outward from 4000 to 6000 meters measured from the low-water line on its Eastern sea area, and from 8000 to

10000 metres measured from the low-water line on its Southern sea area. The Beiding Island [restricted] area extends outward up to 4000 meters measured from the low-water line on its Eastern sea area. The Dadan and Erdan islands [restricted] areas extends up to 2000 meters on the Southern sea area from the prohibited waters line.

3. Prohibited waters areas: the Greater Kinmen [prohibited] area starts from the low-water line and extends outward up to 4000 meters on its Eastern sea area, 8000 meters on its Southern sea area, and 1500 metres on the North of Mashan¹⁶². The Beiding Island [prohibited] area starts from the low-water line and extends up to 4000 meters on its Eastern sea area. The Dadan and Erdan islands [prohibited] areas start from the low-water line and extend up to 2000 meters on their Northern, Western and Southern sea areas. The Lesser Kinmen, [prohibited] area on its Western sea area extends from the low-water line to the first line¹⁶³. The [prohibited] areas of Binlang Islet, Sanjiaojiao, Niuxinjiao and Chijiaojiao extend up to the first line¹⁶⁴.



Picture 2: boundary map of the restricted and prohibited waters of Dongding Island

Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.

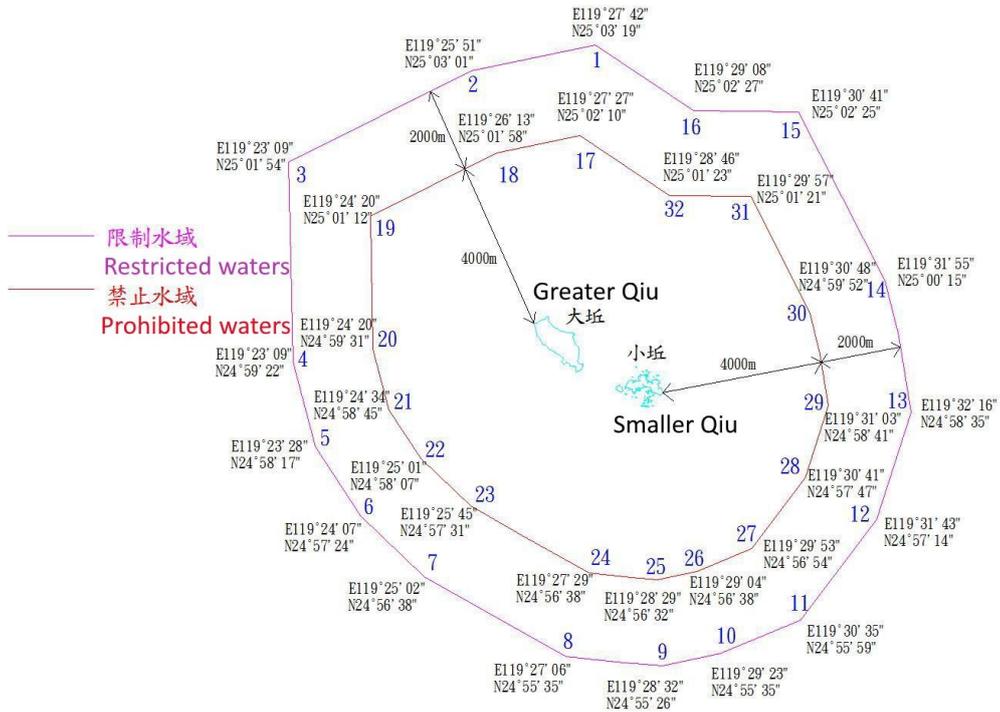
¹⁶² [Explanatory note] Mashan is a point located on the North-eastern tip of Greater Kinmen.

¹⁶³ [Explanatory note] In the case of the prohibited area on the West of Lesser Kinmen, no distances are specified, instead the original document only states that this prohibited area extends up to the “first line”, which is actually the external boundary of the prohibited area as drawn on the map.

¹⁶⁴ Same remarks as for Lesser Kinmen; see the previous note. However, in the case of Binlang Islet, Sanjiaojiao, Niuxinjiao and Chijiaojiao, it can be noted that these places are not indicated on the map.

2. Restricted waters area: extends from 4000¹⁶⁵ to 6000 metres measured from the low-water line around Dongding Island.

3. Prohibited waters area: extends up to 4000 metres measured from the low-water line around Dongding Island.

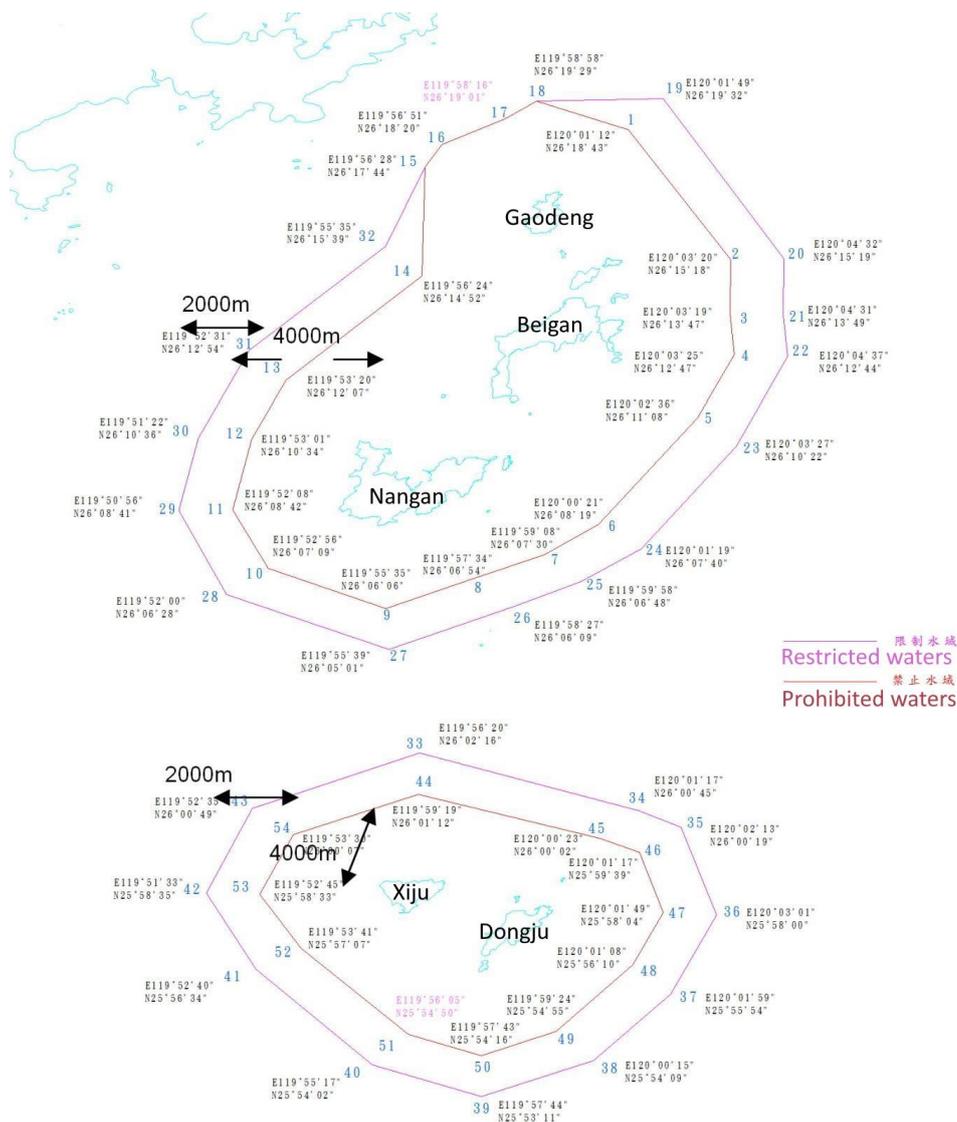


Picture 3: boundary map of the restricted and prohibited waters of the Wuqiu area

Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters area: extends from 4000 to 6000 metres measured from the low-water line around the Wuqiu area.
3. Prohibited waters area: extends up to 4000 metres measured from the low-water line around the Wuqiu area.

¹⁶⁵ The map on picture 2 shows a distance between the low-water line and the boundary of the prohibited waters area of 3000 metres, while the annotations state it is 4000 metres. It is likely that a mistake was made on the original document, and the distance indicated on the map should be 4000 metres instead of 3000 metres. Note: in subpart 2.2.2, this correction has been implemented.



Picture 4: boundary map of the restricted and prohibited waters of Matsu

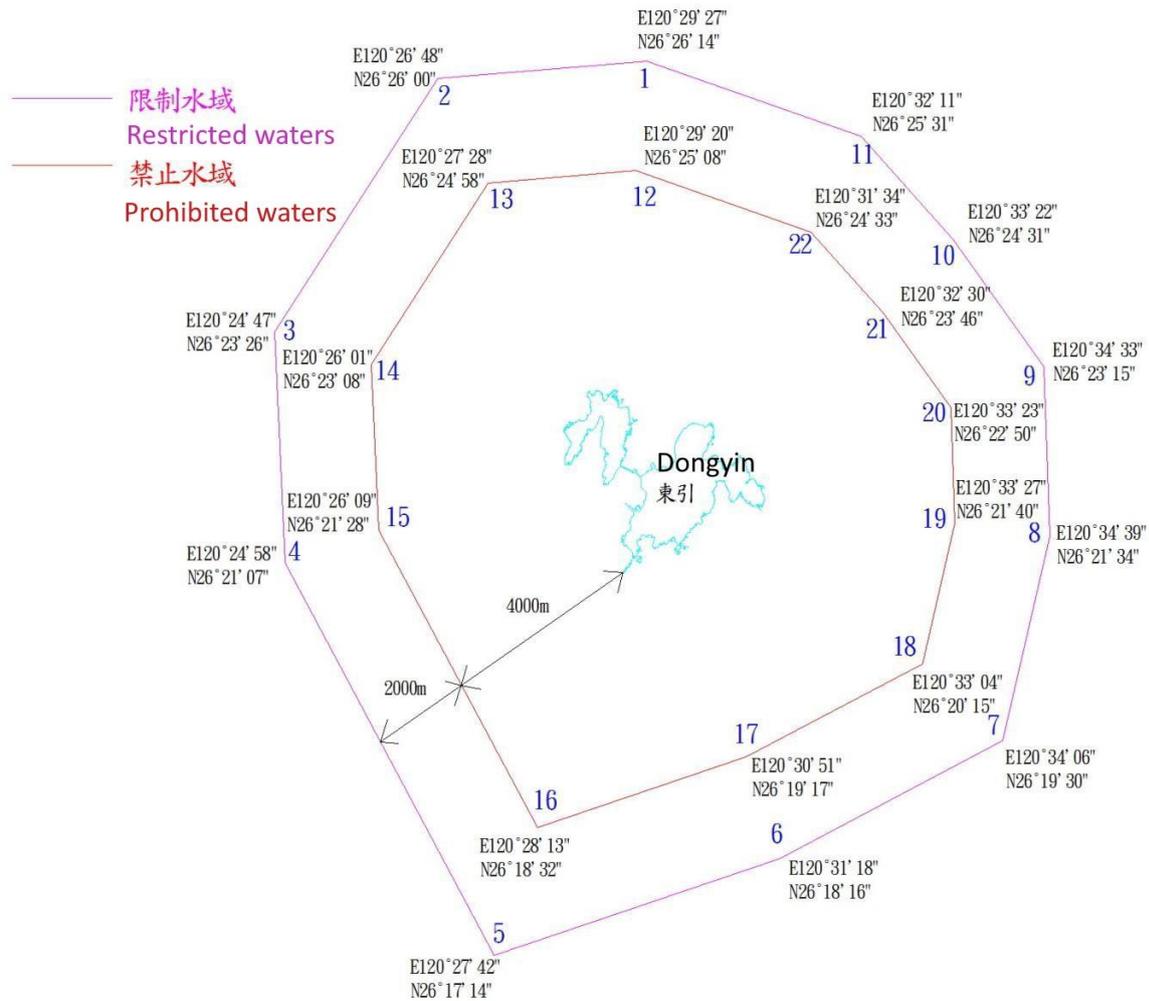
Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters areas¹⁶⁶: extend from 4000 to 6000 metres measured from the low-water lines around Nangan, Beigan, Gaodeng, Greater Qiu, Smaller Qiu¹⁶⁷, Dongju and Xiju islands.
3. Prohibited waters areas¹⁶⁸: extend up to 4000 metres measured from the low-water lines around Nangan, Beigan, Gaodeng, Greater Qiu, Smaller Qiu, Dongju and Xiju islands.

¹⁶⁶ The arrows showing the distances appear to be offset to the left, likely due to a layout issue on the original document. The arrows on the map used in subpart 2.2.2 have been moved to appropriate positions.

¹⁶⁷ Greater Qiu and Smaller Qiu islands are located on the North of Beigan. In order to avoid confusion with the identically named islands of the Wuqiu area (see picture 3), the names of those islands have been omitted on picture 4.

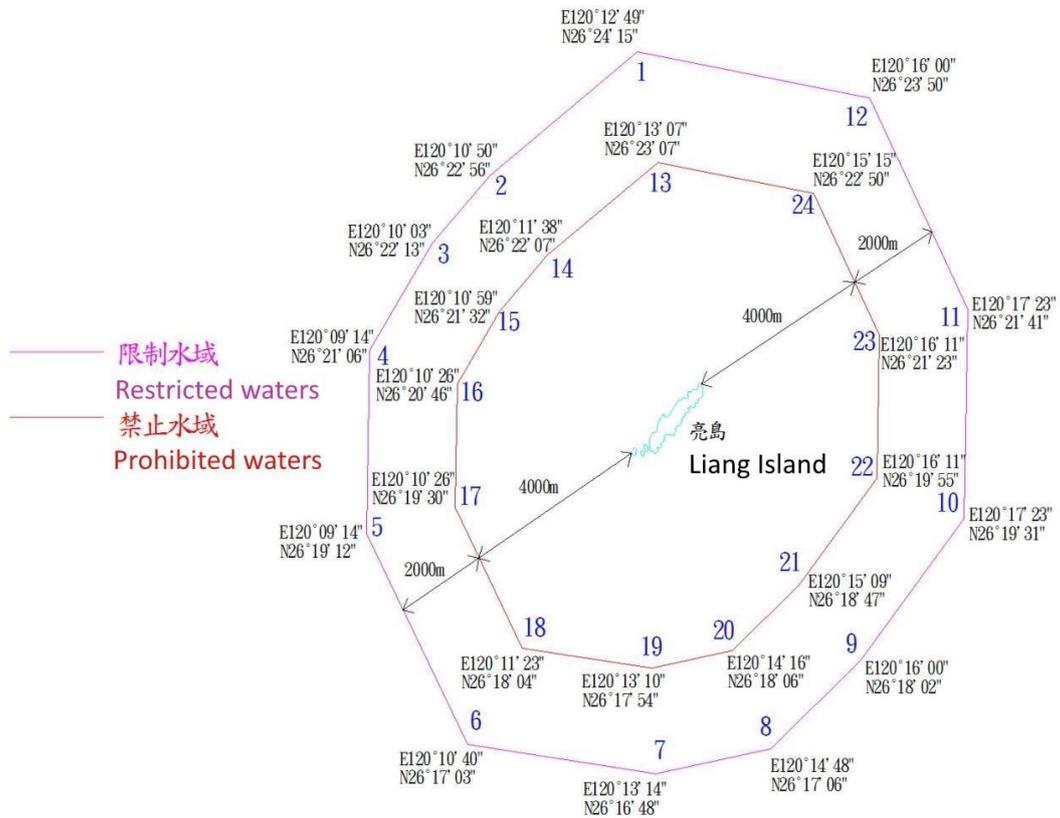
¹⁶⁸ Same remark as in note 166.



Picture 5: boundary map of the restricted and prohibited waters of the Dongyin area

Annotations:

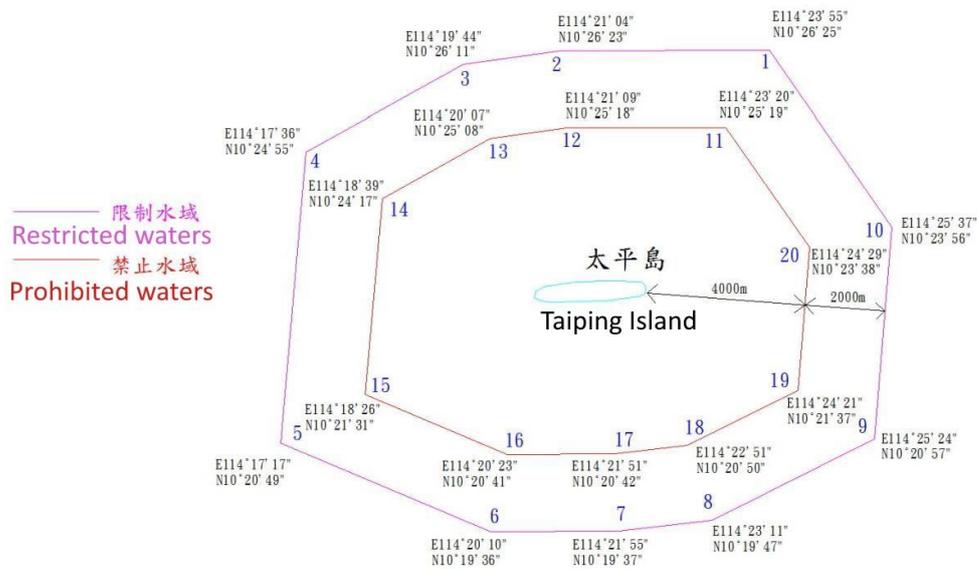
1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters area: extends from 4000 to 6000 metres measured from the low-water line around the Dongyin area.
3. Prohibited waters area: extends up to 4000 metres measured from the low-water line around the Dongyin area.



Picture 6: boundary map of the restricted and prohibited waters of Liang Island

Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters area: extends from 4000 to 6000 metres measured from the low-water line around Liang Island.
3. Prohibited waters area: extends up to 4000 metres measured from the low-water line around Liang Island.



Picture 7: Boundary map of the restricted and prohibited waters of the Spratly Islands (Taiping Island)¹⁶⁹

Annotations:

1. Illustrated in reference of announcement No. 0930001493 of the Ministry of National Defense of June 7, 2004.
2. Restricted waters area: extends from 4000 to 6000 metres measured from the low-water line around Taiping Island.
3. Prohibited waters area: extends up to 4000 metres measured from the low-water line around Taiping Island.

¹⁶⁹ Taiping Island is the name used by the Taiwanese authorities to designate Itu Aba. In the present thesis, the name "Itu Aba" was used instead because it is the denomination used in the majority of international legal documents.

Annexe III

Méthodologie employée pour la construction des cartes présentées dans les figures 12 à 33

Les délimitations maritimes proposées pour Taïwan dans les figures 12 à 33 sont principalement construites sur la base des préconisations faites dans le rapport *Limits in the Seas*, No. 127, « Taiwan's Maritime Claims » du Département d'Etat des Etats-Unis. Ces diverses préconisations ont été transcrites sur des cartes qui sont adaptées d'une carte interactive publiée par le ministère de l'intérieur taïwanais, qui est disponible à l'adresse suivante : <https://ocean.moi.gov.tw/Map>. Sur cette carte peut être activé un certain nombre d'options, notamment l'affichage des lignes de base taïwanaises actuelles, la mer territoriale, la zone contigüe ainsi que de l'estran le long de la côte. Les différentes indications sur la page web étant rédigées en chinois, une image montrant les options à activer pour obtenir des cartes similaires à celles présentées dans les figures 12 à 33 est disponible sur la page suivante (source de l'image : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan), (2017)). L'estran étant la zone séparant la ligne de marée haute et la ligne de marée basse, la laisse de basse mer peut être assimilée à la limite de l'estran située vers le large des côtes.

Pour la construction des cartes, la côte taïwanaise a été subdivisée en un certain nombre de sections choisies selon les caractéristiques de la côte. Entre autres, dans les zones où la côte comporte des échancrures successives, des sections plus courtes ont été choisies en zoomant davantage sur la carte. Ensuite, des captures d'écran des différentes sections ont été faites, puis les lignes de base ont été tracées en suivant généralement les indications du rapport *Limits in the Seas*, No. 127, « Taiwan's Maritime Claims ». Aux endroits échancrés ou présentant des chapelets d'îles et/ou de rochers, des lignes de base droites ont été utilisées en reliant des points choisis de manière à respecter le mieux possible les dispositions pertinentes de la CNUDM.

En ce qui concerne la carte en figure 33, le tracé des lignes de base a été simplifié par rapport aux figures précédentes. Ensuite, une série de points situés à une distance de 12 milles marins des lignes de base ont été placés puis reliés de façon à construire la mer territoriale taïwanaise délimitée selon les lignes de base proposées.

Une méthodologie similaire à celle décrite dans la présente annexe a également été employée de façon simplifiée pour la construction des cartes en figures 35 et 37. Pour cette dernière, étant donné qu'elle présente les lignes de base proposées pour la Chine, les données principales proviennent du rapport *Limits in the Seas*, No. 117, « Straight Baseline Claim: China ». Par ailleurs, le fond de carte utilisé provient d'OpenStreetMap.

Annexe IV

Division de l'archipel de Penghu



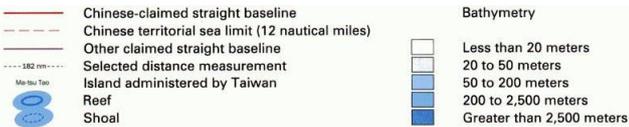
Source : adapté de Ministry of the Interior, R.O.C. (Taiwan) (2017)

Annexe V

Lignes de base actuelles de la Chine continentale

(Voir page suivante)

Source : adapté de United States Department of State (1996)



Chinese declaration of straight baselines, May 1996

Coordinates along mainland coast

1. Shandonggaojiao	37 24 00N 122 42 18E	17. Tai Zhou Liedo	28 23 30N 121 54 42E	33. Shuangfan	19 53 00N 111 12 48E
2. Shandonggaojiao	37 23 42N 122 43 18E	18. Daoliashan	27 27 54N 121 07 48E	34. Dazhou Dao	18 39 42N 110 29 36E
3. Move Dao	36 57 48N 122 34 12E	19. Dongying Dao	28 22 36N 120 50 24E	35. Dazhou Dao	18 39 24N 110 29 06E
4. Move Dao	36 55 06N 122 32 42E	20. Dongsha Dao	26 09 24N 120 24 18E	36. Shuangfan Shi	18 26 06N 110 08 24E
5. Move Dao	36 53 42N 122 31 06E	21. Niushan Dao	25 25 48N 119 56 18E	37. Lingshu Jiao	18 23 00N 110 03 00E
6. Suzhan Dao	36 44 48N 122 16 48E	22. Wudu Yu	24 58 36N 119 28 42E	38. Dong Zhou	18 11 00N 109 42 06E
7. Chaolian Dao	35 53 36N 120 53 06E	23. Dongding Dao	24 09 42N 118 14 12E	39. Dong Zhou	18 11 00N 109 41 48E
8. Dashan Dao	35 00 12N 119 54 12E	24. Dagan Shen	23 31 54N 117 41 18E	40. Jinmu Jiao	18 09 30N 109 36 24E
9. Mascalang	33 21 48N 121 20 48E	25. Nanping Liedo	23 12 18N 117 13 54E	41. Shenshi Jiao	18 14 36N 109 07 36E
10. Wakejiao	33 00 54N 121 38 24E	26. Nanping Liedo	23 12 18N 117 13 54E	42. Xipu Dao	18 19 18N 108 57 06E
11. Shashan Dao	31 25 18N 122 14 36E	27. Shileishan Jiao	22 56 06N 116 29 42E	43. Yingge Zui	18 30 12N 108 41 18E
12. Hai Jiao	30 44 06N 123 09 36E	28. Zhentouyan	22 18 54N 115 07 30E	44. Yingge Zui	18 30 24N 108 41 06E
13. Dongnanjiao	30 43 30N 123 09 42E	29. Jiapeng Liedo	21 48 30N 113 58 00E	45. Yingge Zui	18 31 00N 108 40 36E
14. Liangsongdi Yu	30 10 06N 122 56 42E	30. Weilia Dao	21 34 06N 112 47 54E	46. Yingge Zui	18 31 06N 108 40 30E
15. Yushan Liedo	28 53 18N 122 16 30E	31. Dafan Shi	21 27 42N 112 21 30E	47. Gan'en Jiao	18 50 30N 108 37 18E
16. Taihou Liedo	28 23 54N 121 55 00E	32. Qizhou Liedo	19 58 30N 111 16 24E	48. Sigengsha Jiao	19 11 36N 108 36 00E
				49. Junbi Jiao	19 21 06N 108 38 36E

Coordinates around Paracel Islands

1. Dong Dao	16 40 30N 112 44 12E	10. Zhongjian Dao	15 46 24N 111 11 48E	19. Bei Jiao	17 06 30N 111 29 12E
2. Dong Dao	16 40 06N 112 44 30E	11. Zhongjian Dao	15 46 30N 111 11 36E	20. Bei Jiao	17 07 00N 111 31 00E
3. Dong Dao	16 39 48N 112 44 42E	12. Zhongjian Dao	15 46 42N 111 11 24E	21. Bei Jiao	17 07 06N 111 31 36E
4. Langhua Jiao	16 04 24N 112 35 48E	13. Zhongjian Dao	15 46 54N 111 11 18E	22. Bei Jiao	17 06 54N 111 32 00E
5. Langhua Jiao	16 01 54N 112 32 42E	14. Zhongjian Dao	15 47 12N 111 11 24E	23. Zhaoou Dao	16 59 54N 112 14 42E
6. Langhua Jiao	16 01 30N 112 31 48E	15. Bei Jiao	17 04 54N 111 26 54E	24. Zhaoou Dao	16 59 42N 112 15 36E
7. Luanghua Jiao	16 01 00N 112 29 48E	16. Bei Jiao	17 05 24N 111 21 54E	25. Zhaoou Dao	16 59 24N 112 16 36E
8. Zhongjian Dao	15 46 30N 111 12 36E	17. Bei Jiao	17 05 42N 111 21 12E	26. Bei Dao	16 58 24N 112 18 18E
9. Zhongjian Dao	15 46 24N 111 12 06E	18. Bei Jiao	17 06 00N 111 27 48E	27. Zhong Dao	16 57 36N 112 19 36E
				28. Nan Dao	16 56 54N 112 20 30E

This map is for illustrative purposes only. The baselines and limits shown are drawn from the best available information as of 1 June 1996. They are not necessarily recognized by the United States or by the countries shown.

Lambert Conformal Conic Projection, standard parallels 23°N and 45°N
Scale: 1:3,800,000

