

Collection de droit international

61

**L'Europe et la mer
(pêche, navigation
et environnement marin)**

**Europe and the sea
(fisheries, navigation
and marine environment)**

Sous la direction de Rafael CASADO RAIGÓN

**Editions Bruylant
Editions de l'Université de Bruxelles 2005**

LE RÉGIME DE PASSAGE DANS LE DÉTROIT D'HORMUZ

PAR

DJAMCHID MOMTAZ

PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE TÉHÉРАН
ASSOCIÉ DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL
MEMBRE DE LA COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL

Situé entre l'Iran au nord et l'enclave omanaise de la péninsule de Musendam au sud, le détroit d'Hormuz relie le Golfe Persique à l'Océan indien. Géographiquement, il est limité à l'ouest par une ligne longue de 20 $\frac{3}{4}$ milles marins tracée du sud de l'île iranienne de Larak jusqu'au Ras Shaykh Mas'ud, point situé sur la péninsule de Musendam, et à l'est par une ligne de 52 $\frac{1}{2}$ milles marins reliant Damagheh-ye-kuh sur la côte iranienne à Ras Dabbah, situé à l'est de la péninsule de Musendam. La ligne médiane équidistante des côtes de l'Iran et d'Oman départageant cette zone maritime est estimée d'une longueur approximative de 104 milles marins (1).

Le détroit d'Hormuz est parsemé sur toute sa longueur d'îles et îlots : du côté iranien, les îles de Larak et d'Hormuz, cette dernière abritant les ruines du fort portugais bâti au début du XVI^{ème} siècle par Alfonso de Albuquerque (2). Ces deux îles sont situées en deçà de la limite extérieure de la mer territoriale de l'Iran, large de 12 milles marins, et sont prises en compte pour le tracé des lignes de base droites servant à mesurer la largeur de la mer territoriale de l'Iran (3). Au large des côtes d'Oman et face à Larak se trouvent trois îlots, à savoir As-Salamah ou grand Quoin, Didamar ou petit Quoin et Fanaku, dont la distance des côtes varie entre 7 $\frac{1}{2}$ et

(1) R.K. RAMEZANI, *The Persian Gulf and the Strait of Hormuz*, Nijhoff and Noordhoff, 1979, p. 1.

(2) J.M. GARCIA, *The Persian Gulf : in the 16th - 17th Centuries*, Center of Documents and Diplomatic History, Tehran, 2002, p. 42.

(3) Art. 2 et 3 de la Loi sur les étendues marines de la République islamique d'Iran dans le Golfe Persique et la mer d'Oman du 2 mai 1993. Texte in *Bulletin du droit de la mer*, Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, n° 24, décembre 1993, p. 10.

9 milles marins (4). A l'instar de l'Iran, le Sultanat d'Oman a inclus ces flots dans le tracé de ses lignes de base droites servant à mesurer la largeur de sa mer territoriale fixée également à 12 milles marins (5). Ainsi, la partie du détroit se trouvant entre l'extrémité ouest de Larak et le grand Quoin, distant seulement de 21 ½ milles marins (6), est couverte par les mers territoriales de l'Iran et du Sultanat d'Oman qui se chevauchent en partie.

La profondeur des eaux dans la partie sud du détroit d'Hormuz proche des côtes omanaises varie entre 32 et 50 brasses marines. Elle permet aux plus gros pétroliers de le franchir sans difficultés à pleine charge. Quelque 20 à 30 000 pétroliers l'empruntent annuellement, transportant approximativement 16 millions de barils de brut par jour à destination des marchés de consommation dont 17 % pour l'Europe occidentale.

Le détroit d'Hormuz possède ainsi toutes les caractéristiques des détroits tels que définis à l'article 37 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans lesquels, conformément à l'article 38 de cette même Convention, «tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave». Ceci dit, qu'en est-il en réalité? L'Iran et le Sultanat d'Oman ont longtemps laissé planer un doute sur leur volonté d'accorder le passage en transit à travers le détroit (I). Désormais, la pratique de ces Etats est de nature à dissiper tout malentendu, mettant ainsi un terme à la controverse sur le régime de passage dans le détroit d'Hormuz (II).

I. – LA CONTROVERSE SUR LE RÉGIME DE PASSAGE

La controverse sur le régime de passage à travers le détroit d'Hormuz résulte des positions adoptées par l'Iran et le Sultanat d'Oman aussi bien lors des travaux de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qu'au moment de la signature

(4) *United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records*, Vol. I, Preparatory Documents, Geneva, 24 February – 27 April 1958, A/Conf. 13/37 §20.

(5) Décret royal du 10 février 1981 relatif à la mer territoriale, au plateau continental et à la zone économique exclusive ainsi qu'Avis du 1^{er} juin 1982 déterminant les modalités d'application du système des lignes de base droites du Sultanat d'Oman. Textes in *Le droit de la mer. Evolution récente de la pratique des Etats*, Bureau du Représentant spécial du Secrétaire Général pour le droit de la mer, Nations Unies, New-York, 1987, pp. 80 et s.

(6) Cf. *supra*, note (4).

de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer le 10 décembre 1982.

• A la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ces deux Etats se sont efforcés de faire perpétuer le principe de passage inoffensif tel que dégagé par la Cour internationale de justice dans l'affaire du détroit de Corfou opposant le Royaume-Uni à l'Albanie (7) et codifié par l'article 16 alinéa 4 de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë.

C'est ainsi que le Sultanat d'Oman soumit à la Conférence un projet d'articles sur la navigation dans la mer territoriale, y compris les détroits servant à la navigation internationale, fondé sur le principe du passage inoffensif (8). Sans aller jusqu'à soutenir ce projet d'articles, l'Iran soulignait la nécessité de tenir compte des règles codifiées par la Convention de Genève (9), sans exclure pour autant l'élaboration de nouvelles règles pour assurer «la liberté de passage» à travers ces détroits (10). A cette fin, cet Etat proposait que, dans les détroits donnant accès aux mers semi-fermées, tel le détroit d'Hormuz, les navires battant pavillon des Etats côtiers de ces mers jouissent de la liberté de passage (11). A la 5^{ème} session de la Conférence, en 1977, l'Iran, constatant sans doute que la position des puissances navales, appuyée par un nombre sans cesse croissant d'Etats favorables au droit de passage en transit, restait inébranlable, finit par se prononcer en faveur du droit de passage en transit qu'il qualifie de «compromis satisfaisant» (12).

(7) Cour internationale de justice, *Recueil*, 1949, p. 29. Cf. U. LEANZA, «Marine Delimitation in the Persian Gulf and Right of Passage in the Strait of Hormuz», *Marine Policy Report*, Vol. I 1989, p. 229.

(8) *Projet d'articles sur la navigation dans la mer territoriale, y compris les détroits servant à la navigation internationale*, soumis par la Malaisie, le Maroc, Oman et le Yémen, Doc. A/Conf.62/C.2/L.16 du 22 juillet 1974, Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Doc. Officiels, Vol. III, p. 223 et Déclaration du représentant du Sultanat d'Oman à la 2^{ème} Commission de la Conférence le 23 juillet 1974, *Ibid.*, Vol. II, pp. 150-151.

(9) Déclaration du représentant de l'Iran à la 2^{ème} Commission de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer le 22 juillet 1974, *Ibid.*, p. 137.

(10) Déclaration du représentant de l'Iran en plénière de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer le 1^{er} juillet 1974, *Ibid.*, Vol. I, p. 91. Cf. A. RAZAVI, *Continental Shelf Delimitation and Related Maritime Issues in the Persian Gulf*, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/Boston/London, 1997, p. 61.

(11) Déclaration du représentant de l'Iran à la 2^{ème} Commission de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer le 13 août 1974, *Ibid.*, Vol. II, p. 306.

(12) Déclaration du représentant de l'Iran à la 2^{ème} Commission de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer le 17 avril 1978, *Ibid.*, Vol. IX, p. 142.

Cependant, l'avènement, en 1979, de la République islamique en Iran amena la délégation de l'Iran à la Conférence à nuancer quelque peu sa position antérieure. L'Iran précisa en effet qu'il ne garantirait l'exercice d'un tel droit que dans la mesure où il ne constitue pas une menace pour sa sécurité (13). Cet Etat rejoignait ainsi sur ce point la position adoptée par le Sultanat d'Oman qui avait formulé des réserves aux dispositions du projet de Convention relatives au passage en transit qui ne tenaient pas compte des intérêts des Etats riverains des détroits en matière de sécurité (14).

• Estimant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne répondait pas à sa préoccupation en ce domaine, le Sultanat d'Oman fut amené à faire, lors de la signature de la Convention le 10 décembre 1982, une Déclaration interprétative. Selon cette interprétation, l'application des dispositions de la Convention relatives au droit de passage en transit, plus particulièrement celles de l'article 38, «n'exclut pas qu'un Etat côtier prenne, le cas échéant, les mesures qui s'imposent pour protéger la paix et la sécurité de son territoire» (15). Dans la mesure où aucune des dispositions de la Convention relatives aux détroits servant à la navigation internationale ne donne à l'Etat côtier riverain de ces détroits un tel droit, force est de constater que la Déclaration du Sultanat d'Oman aboutirait à changer la nature du régime applicable en vertu de la Convention (16). Cet Etat pouvait sans doute se prévaloir de la Déclaration du Président de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer prenant acte de la volonté de certains Etats de se réserver le droit de prendre dans leur mer territoriale les mesures nécessaires à la sauvegarde de leurs intérêts en matière

(13) Déclaration du représentant de la République islamique d'Iran à la Plénière de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer le 16 avril 1982, *Ibid.*, Vol. XVI, p. 127. Cf. D. MOMTAZ, «Le statut juridique du Golfe Persique», in B. VUKAS (Ed.), *The Legal Regime of Enclosed or Semi-Enclosed Seas. The Particular Case of the Mediterranean*, Zagreb, 1988, pp. 431 et s.

(14) Déclaration du représentant du Sultanat d'Oman à la Plénière de la troisième Conférence des NU sur le droit de la mer le 1^{er} avril 1982, *Ibid.*, Vol. XVI, p. 75.

(15) *Droit de la mer. Etat de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Bureau du Représentant spécial du Secrétaire Général pour le droit de la mer, Nations Unies, New-York, 1986, p. 17.

(16) D. VIGNES, *Déclarations faites par les Etats signataires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sur la base de l'article 310 de cette Convention*, A.F.D.I., Vol. XXIX, 1983, p. 727.

de sécurité (17). Une telle interprétation aurait paru néanmoins excessive dès lors que la Convention distingue entre la mer territoriale proprement dite et la partie de la mer territoriale incluse dans un détroit servant à la navigation internationale, laquelle relève d'un régime particulier.

La Déclaration interprétative de l'Iran, faite le 10 décembre 1982 lors de la signature de la Convention, basée sur une argumentation toute différente ne présente évidemment pas un tel inconvénient. Pour l'Iran, les dispositions de la Convention relatives au droit de passage en transit résultent d'un effort de compromis et devraient être considérées comme de simples dispositions conventionnelles créant des droits et obligations pour les seuls Etats parties à cet instrument. Ainsi, pour l'Iran le droit coutumier, à savoir le droit de passage inoffensif, continuerait à s'appliquer aux détroits servant à la navigation internationale tant que l'Etat côtier dans la mer territoriale duquel le passage inoffensif s'effectue et l'Etat du pavillon du navire en transit n'auraient pas ratifié la Convention (18). Fidèle à cette conception, l'Iran réagissait à l'Avis du 1^{er} juin du Sultanat d'Oman précité par lequel ce dernier détermine les points servant à tracer ses lignes de base droites. L'Iran se fondait, dans sa Note du 4 février 1983, sur l'article 8 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour affirmer que les eaux ainsi incluses dans les eaux intérieures du Sultanat d'Oman, y compris celles se trouvant dans le détroit d'Hormuz, continueraient d'être soumises au principe du passage inoffensif (19).

II. — LA PRATIQUE DES ÉTATS CÔTIERS EN MATIÈRE DE PASSAGE

Dans la mesure où les eaux profondes du détroit d'Hormuz se trouvent dans les eaux relevant de la souveraineté du Sultanat d'Oman, la pratique de cet Etat en matière de passage est déterminante. En revanche, l'Iran, qui dépend entièrement du détroit pour l'exportation de son brut a tout intérêt que le passage se fasse sans

(17) Doc. A/Conf.62/L.117 du 13 avril 1982. Cf. Déclaration du 26 avril 1982 faite par le Président de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Doc. Off. de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Vol. XVI, p. 142.

(18) *Droit de la mer, op. cit., supra* note (15), p. 20.

(19) *Droit de la mer, op. cit., supra* note (5), p. 84.

entrave. La pratique subséquente de l'Iran confirme le bien-fondé de cette affirmation.

• La ratification, le 17 août 1989, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer par le Sultanat d'Oman sans reprendre, dans sa Déclaration interprétative soumise à cette occasion, son interprétation antérieure de l'article 38 de cette Convention, semblait de bonne augure (20). Il est vrai que cette nouvelle Déclaration continue à soumettre le passage inoffensif des navires de guerre dans la mer territoriale du Sultanat d'Oman à l'autorisation préalable, les sous-marins étant quant à eux tenus en plus de naviguer en surface. Néanmoins, dans la mesure où la troisième partie de la Convention élabore un régime autonome pour les détroits servant à la navigation internationale, cette Déclaration ne devait pas en toute logique s'appliquer à la partie de la mer territoriale se trouvant dans de tels détroits.

En tant qu'Etat partie à la Convention, il appartenait au Sultanat d'Oman de se conformer aux prescriptions de l'article 41 de cette Convention relatif aux voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale. Figurent parmi ces prescriptions l'obligation qu'impose l'alinéa 6 de cet article aux Etats côtiers de ces détroits d'indiquer «clairement sur des cartes marines auxquelles ils donnent la publicité voulue toutes voies de circulation ou tous les dispositifs du trafic qu'ils ont établis». Par une Note datée du 29 décembre 1995 adressée au Secrétaire Général des Nations Unies, dépositaire de la Convention, le Sultanat d'Oman se déchargeait de cette obligation (21). Les voies d'entrée et de sortie des navires dans le détroit d'Hormuz sont ainsi tracées sur la carte n° 3172 de mai 1995 de l'Amirauté britannique publiée par l'Office hydrographique du Royaume-Uni et annexée à cette Note. Ces voies se trouvent respectivement au nord et au sud des îles omanaises de Petite et Grande Quoin, incluses comme indiqué précédemment dans les eaux intérieures du Sultanat d'Oman.

Il y a tout lieu de croire que ce dernier, avant de désigner ces voies de circulation, les a bien transmises pour adoption, conformé-

(20) *Bulletin du droit de la mer*, Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, n° 14, décembre 1989, p. 33.

(21) *Law of the Sea Information Circular*, n° 3, May 1996, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, New-York, p. 31.

ment à l'alinéa 4 de l'article 41 de la Convention, à l'Organisation maritime internationale et que leur tracé résulte bien d'une entente mutuelle. Cette disposition offre suffisamment de garantie aux navigateurs contre d'éventuelles mesures arbitraires de l'Etat côtier aux dépens de la sécurité de la navigation maritime, et ce d'autant plus que les Etats autres que les Etats côtiers concernés par le passage à travers ces détroits peuvent coopérer conformément à l'alinéa 5 de cet article pour formuler des propositions relatives au tracé de ces voies en consultant cette Organisation. C'est pourquoi l'alinéa 7 de l'article 41 de la Convention enjoint tous les navires de respecter les voies de circulation et les dispositifs de séparation de trafic établis conformément à ces dispositions. Il va sans dire que cette règle n'est pas d'application rigide et que les commandants des navires peuvent, compte tenu des circonstances qui prévalent lors du passage et afin d'éviter une collision, y déroger. C'est bien la thèse qui a été soutenue en son temps par la Grèce pour justifier les cas de non-respect des voies de séparation de trafic dans le détroit d'Hormuz par des navires arborant son pavillon (22).

• L'importance accordée par l'Iran au libre passage à travers le détroit d'Hormuz amena ce dernier à exclure de la zone de guerre qu'il avait mise en place dans le Golfe Persique le 22 septembre 1980 la partie du détroit qui relevait de sa souveraineté (23). Il est vrai que, tout au long du conflit armé qui opposa l'Irak à l'Iran, ce dernier refusa d'accorder aux unités navales des Etats-Unis d'Amérique le passage en transit à travers la partie du détroit relevant de sa souveraineté en se référant à l'argumentation qu'il avait développée dans sa Déclaration interprétative, attitude vigoureusement dénoncée par ces derniers. En réponse à une note diplomatique de l'Iran en date du 30 avril 1987, les Etats-Unis affirmaient que le droit de passage en transit par les détroits, tel que prévu par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, est manifestement basé sur «la pratique coutumière établie de longue date» (24). Il

(22) Safety of Navigation, Routing of Ships, Submitted by the Government of Greece to the 53rd session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization MSC 53/3/3 10 July 1986.

(23) Doc. N.U. S/1426 du 22 octobre 1980, D. MONTAZ, «A Commentary on Iranian Practice during the Iran-Iraq War», in A. DE GUTTRY and N. RONZITTI (Eds.), *The Iran-Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare*, Cambridge, Grotius Publication Ltd, 1993, p. 20

(24) Département d'Etat des Etats-Unis, *Limits in the Seas*, n° 112, US Responses to Excessive National Maritime Claims, 1992, p. 67.

semble que depuis la fin des hostilités la méfiance et les susceptibilités des autorités iraniennes face à la présence de la flotte de guerre des Etats-Unis dans leur mer territoriale ont laissé la place à une certaine tolérance, concrétisée par l'exercice effectif du droit de passage en transit à travers la partie du détroit d'Hormoz relevant de la souveraineté de l'Iran.

Ce changement d'attitude de la part de l'Iran explique sans doute l'absence de toute protestation de la part des Etats-Unis à l'égard des dispositions de la loi iranienne du 2 mai 1993 sur les étendues marines relatives au passage inoffensif à travers la mer territoriale (25). Pourtant, cette loi ne prévoit pas de régime autonome pour le passage des navires à travers la partie du détroit d'Hormuz relevant de la souveraineté de l'Iran, lequel est soumis, comme dans la partie de la mer territoriale se trouvant à l'extérieur du détroit, au principe du passage inoffensif.

*

* *

Il semble qu'il n'existe désormais aucun obstacle à l'approvisionnement des marchés internationaux en pétrole à travers le détroit d'Hormuz et que la controverse sur le régime de passage à travers le détroit d'Hormuz ne soit plus de mise.

(25) *Law of the Sea Bulletin*, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs n° 25, June 1994, pp. 101 et s.