Armateurs de France

www.armateursdefrance.org

Connaître le droit de la mer

Le transport maritime est le bras armé du commerce international. Industrie mondialisée avant même l'invention de la mondialisation, les transporteurs maritimes évoluent dans un espace soumis au droit international.

Ce droit est fondateur de l'entente entre les peuples. La lutte pour la maîtrise des océans et le bénéfice de ses ressources a rendu indispensables des règles de bonne conduite, acceptées par tous les usagers de la mer.

C'est ainsi qu'est né un droit coutumier : le droit de la mer. Codifié dans des conventions et règlements internationaux, le droit de la mer est notre « code de la route » maritime. Adoptée en 1982, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS), dite « Convention de Montego Bay », est notre bible.

Armateurs de France a donc souhaité vous en offrir une lecture simple et rapide. Certes, la simplification se fait parfois au détriment de la précision, mais elle permet ici un survol général de la réglementation en 50 thèmes.

Bien connaître cette Convention, c'est comprendre les règles qui s'imposent à nous et nous protègent. Elle est le fruit d'un travail et d'un consensus international sur ce sujet sensible et propice aux contentieux, un peu comme le serait un « mur de clôture » entre des voisins.

À qui appartient la mer ? Quels sont les droits et obligations de ceux qui la pratiquent ? Y circulent ? En exploitent les richesses ? Qui peut gendarmer les actes illicites commis en mer ? Qui peut juger les contrevenants ?

Dans chaque page de ce livret, Armateurs de France vous présente une définition ou une règle prévue par la Convention de Montego Bay.

Anne Sophie AVÉ
Délégué général d'Armateurs de France

LA CONVENTION DE MONTEGO BAY EN 50 LEÇONS
THE MONTEGO BAY CONVENTION IN 50 LESSONS

A few keys to understand the Law of the Sea

Maritime transport is the armed wing of international trade, and was a globalised industry before even the concept was coined. The "turf" of ocean carriers is indeed a space subject to international law.

This law is a cornerstone for peaceful relationships between peoples. The competition for supremacy over the oceans and their resources has made it vital to establish rules of good conduct agreed upon by all users of the sea.
Thus was born this customary international law: the law of the sea. Later codified in the framework of international conventions and settlements, the law of the sea is now what you might call our maritime "highway code". The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) or "Montego Bay Convention" has since become our bible.

Armateurs de France has therefore chosen to give you a quick and simple insight into this Convention. Of course, simplification may sometimes be at the expense of detail but at least it allows you to have an overview of these regulations covered in 50 themes. Getting an insight into this convention gives everyone an understanding of the rules imposed on all and which protect everyone of us. It is the fruit of an international effort and consensus on this rather delicate issue, and certainly one prone to disputes, like the party fence wall can sometimes be a matter of contention between two neighbours.

Who does the sea belong to? What are the rights and duties of those who use the sea? Of those who sail the oceans? Of those who exploit its resources? Who is entitled to police any unlawful actions committed at sea? And who to sue the offenders?

On each page of this booklet, Armateurs de France introduces a definition or rule provided by the "Montego Bay Convention".

Anne Sophie AVÉ
Director General of Armateurs de France

LA CONVENTION DE MONTEGO BAY EN 50 LEÇONS
THE MONTEGO BAY CONVENTION IN 50 LESSONS

LA CONVENTION DE MONTEGO BAY EN 50 LEÇONS

Armateurs de France

POURQUOI UN DROIT DE LA MER ?

La mer, c'est un peu « le mur de clôture » entre les pays du monde. Point de cristallisation d'enjeux stratégiques, politiques, militaires et économiques, espace d'exploitation de richesses et moyen de communication entre les continents et les peuples, la mer est un espace de liberté. Il s'est très vite révélé essentiel de réglementer cet espace « entre voisins ». La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer dite « de Montego Bay » ou UNCLOS vient donc poser un ensemble de règles de conduites, droits et obligations des « usagers des mers ».

WHY A LAW OF THE SEA?

The sea, is a little like a fence line dividing the countries of the world from one another. It focuses strategic, political, military and economic challenges, a space to be exploited for its riches and a means of communication between continents and people, the sea is also a space of freedom. It therefore soon proved crucial to regulate this space "between neighbours". The United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, more widely known as "Montego Bay" Convention sets out a number of practices, rules, rights and duties for "users of the seas".

DE GENÈVE À MONTEGO BAY

En 1958, la Conférence de Genève codifie pour la première fois le droit international de la mer en quatre conventions, entrées en vigueur entre 1962 et 1966 :

- La mer territoriale ;
- La haute mer ;
- Le plateau continental ;
- La pêche.

Bien qu'elle ait présidé les travaux d'élaboration de ces conventions (en la personne de Léopold DOR), la France n'a ratifié que les deux dernières.

FROM GENEVA TO MONTEGO BAY

In 1958, the Geneva Conference for the first time codified the international law of the sea into four conventions, which became effective respectively between 1962 and 1966:

- *Territorial sea;*
- *High seas;*
- *Continental shelf;*
- *Fishing.*

Although France took part in the preparatory work of this Convention (with Léopold DOR as chairman), it only ratified the latter two.

HISTORIQUE DE LA CONVENTION

L'ONU a initié des travaux sur le droit de la mer en 1973. Ils se sont achevés le 10 décembre 1982 par la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à Montego Bay (en Jamaïque).
Les pays industrialisés, en désaccord sur certaines dispositions importantes, ne parviennent à un accord modificatif qu'en novembre 1994, date à laquelle la Convention entre en vigueur. La France ratifiera l'UNCLOS en 1996.

HISTORY OF THE CONVENTION

The UN worked on the law of the sea from 1973 to 1982 until the Convention was signed in Montego Bay (Jamaica).
Industrial countries, which disagreed on certain major provisions, only completed an amended version of the agreement in 1994, when the Convention actually became effective. France ratified UNCLOS in 1996.

LIBERTÉ, ÉGALITÉ, PAIX ET PROTECTION DES MERS

La Convention de Montego Bay fixe les règles :

- De libre communication et circulation entre les pays ;
- D'utilisation pacifique des mers ;
- D'exploitation équitable et efficace des ressources ;
- De préservation du milieu marin.

FREEDOM, EQUALITY, PEACE AND PROTECTION OF THE SEAS

The Montego Bay Convention lays down a number of rules pertaining to:

- *Freedom of navigation and transit between countries;*
- *Peaceful use of the seas;*
- *Fair and efficient exploitation of resources;*
- *Conservation of the marine environment.*

QUE RÉGLEMENTE LA CONVENTION ?

La Convention de Montego Bay délimite les différentes zones maritimes bordant les États côtiers, mais aussi les îles et les États archipels.
Ces délimitations structurent et rationalisent l'espace marin.
Chaque « tranche » de mer ainsi définie obéit à un régime juridique déterminé où l'État côtier a des droits et des obligations spécifiques vis-à-vis des navires battant son pavillon, des navires étrangers et des ressources marines.

WHAT IS ACTUALLY REGULATED BY THE CONVENTION?

The Montego Bay Convention outlines the various maritime zones bordering coastal states but also islands and archipelagic states. These delimitations structure and rationalize the marine space.
Every "strip" of sea thus defined is subject to a specific legal regime whereby the coastal State has specific rights and duties towards ships flying its flag, foreign ships and marine resources.

STRUCTURE DE LA CONVENTION

La Convention de Montego Bay se divise en 17 parties et 9 annexes. On peut distinguer deux grands ensembles. Les 11 premières parties traitent des questions d'espace. Les suivantes concernent les relations entre les États et l'exploitation des ressources et des espaces marins.

STRUCTURE OF THE CONVENTION

The Montego Bay Convention is structured into 17 Parts and 9 annexes. It basically comprises two major blocks. The first 11 Parts are about matters pertaining to ocean space. The following Parts concern the relationships between the States and the exploitation of marine resources and spaces.

QUI A RATIFIÉ LA CONVENTION ?

À l'exception des États-Unis, la plupart des grands pays industrialisés ont ratifié la Convention. (La France a ratifié en 1996.)
20 pays signataires n'ont pas encore ratifié : Afghanistan, Bhoutan, Burundi, Cambodge, République centrafricaine, Tchad, Colombie, Salvador, Éthiopie, Iran, Corée du Nord, Thaïlande, Libye, Liechtenstein, Malawi, Niger, Rwanda, Swaziland, Émirats arabes unis, États-Unis.
17 pays n'ont pas signé : Andorre, Azerbaïdjan, Équateur, Érythrée, Israël, Kazakhstan, Kirghizistan, Pérou, Saint-Marin, Syrie, Tadjikistan, Timor oriental, Turquie, Turkménistan, Ouzbékistan, Vatican, Venezuela.

WHO HAS RATIFIED THE CONVENTION?

Apart from the United States, most industrial countries have ratified the Convention. (France ratified it in 1996.)
20 signatory countries are yet to ratify: *Afghanistan, Bhutan, Burundi, Cambodia, Central African Republic, Chad, Colombia, Salvador, Ethiopia, Iran, North Korea, Thailand, Libya, Liechtenstein, Malawi, Niger, Rwanda, Swaziland, United Arab Emirates, and United States*
17 countries have not signed the Convention: *Andorra, Azerbaijan, Ecuador, Eritrea, Israel, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Peru, Saint-Marin, Syria, Tajikistan, Timor oriental, Turkey, Turkmenistan, Uzbekistan, Vatican, and Venezuela.*

LES ZONES MARITIMES

La Convention de Montego Bay définit les zones maritimes en fonction de leur distance à l'État côtier. Les zones les plus proches de la côte sont placées sous la souveraineté territoriale de l'État (eaux intérieures, mer territoriale, eaux archipélagiques). Les autres zones, plus éloignées, sont soumises aux règles du droit international (zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental).

MARITIME ZONES

The Montego Bay Convention defines maritime zones based on their distance from the coastal State. The zones closest to the coast are placed under the State's territorial sovereignty (internal waters, territorial sea, archipelagic waters). The other, more remote, zones abide by the rules of international law (contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf).

LES EAUX INTÉRIEURES

Les eaux intérieures sont les cours d'eau, les ports, et l'espace maritime contenu dans les petites « échancrures » de la côte. Elles peuvent également être des lacs ou des mers fermées comme la mer Morte.
En droit, elles sont assimilables aux zones terrestres dont elles sont une sorte de prolongement naturel. La souveraineté de l'État côtier y est donc totale. Les navires étrangers bénéficient d'une liberté d'accès aux ports et au mouillage, sauf les navires de guerre et les navires de commerce jugés dangereux.

INTERNAL WATERS

Internal waters are waterways, ports, and the maritime space contained in the small "embayments" along the coastline. They may also include lakes or seas such as the Dead Sea. In terms of law, they are likened to terrestrial areas of which they form like a natural extension. The State there enjoys full sovereignty. Foreign ships have freedom of access to harbours and mooring, except for warships and merchant vessels deemed to be dangerous.

LA LIGNE DE BASE : POINT DE DÉPART DES ZONES MARITIMES

La « ligne de base » marque la fin des eaux intérieures et le début de la mer territoriale. C'est à partir de cette ligne de base qu'est calculée la largeur des autres zones maritimes. Lorsque la côte est relativement rectiligne (ex. : côte des Landes en France), les lignes de bases coïncident avec la laisse de basse mer. Quand la côte est accidentée, l'État peut tracer une « ligne de base droite » qui prend appui sur les points les plus avancés de la côte.

THE BASELINE: STARTING POINT OF THE MARITIME ZONES

The "baseline" delineates the internal waters from the beginning of the territorial sea. The width of the other maritime zones is calculated from this very baseline. In the event of a fairly rectilinear coastline (e.g.: the French southwest coast of Landes), the baseline matches the low waterline. When the coastline is deeply indented, the State may plot a "straight baseline" which leans on the most protruding points of the coast.

LA LAISSE DE BASSE MER

Laisse de basse mer = marque laissée par la plus grande marée basse de l'année sur le sable et les rochers en dehors des phénomènes météorologiques exceptionnels.

THE LOW-WATER LINE

The low-water line = trace left by the year's lowest low tide on the sand and rocks, notwithstanding exceptional meteorological phenomena.

LA MER TERRITORIALE

La mer territoriale comprend un espace marin qui commence au niveau des lignes de base et qui s'étend jusqu'à 12 milles marins. L'État côtier y est souverain (Art. 2). Cette souveraineté permet notamment à l'État côtier de disposer du monopole de la pêche dans ces eaux.

TERRITORIAL SEA

The territorial sea comprises a marine space which starts from the baselines and extends up to 12 nautical miles. The coastal State is there sovereign (Art.2). Such sovereignty will in particular allow the coastal State to enjoy exclusive fishing rights in these waters.

LES UNITÉS DE MESURE

- Un mille marin = 1 852 m.
- Un nœud = un mille marin par heure.
- Une encablure = 185,2 m (un dixième de mille marin).

MEASURING UNITS

- *Nautical mile = 1.15 mile.*
- *Knot = 1 Nautical mile/h.*
- *Cable length = 0.115 mile (the tenth of a nautical mile).*

LE DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF SUR LA MER TERRITORIALE

Les navires étrangers disposent d'un droit de passage sur la mer territoriale d'un État côtier. Ce passage doit être continu et rapide (Art. 18). L'arrêt et le mouillage ne sont tolérés qu'en cas d'urgence. Ce passage doit en outre être inoffensif (Art. 19). Sont donc interdites les manœuvres armées, la collecte de renseignements au détriment de la sûreté de l'État côtier, les émissions radio, ou encore la pêche.
L'État côtier peut exiger que les navires étrangers empruntent des voies de circulation « balisées ».

RIGHT OF INNOCENT PASSAGE THROUGH TERRITORIAL WATERS

Foreign ships have a right of passage through the territorial sea of a coastal State. Such passage should be in a continuous and expeditious manner (Art.18). Halting and mooring are tolerated only in the event of emergency. Besides, such passage must be "innocent" (Art.19). Therefore armed manoeuvres, intelligence operations to the detriment of the coastal State, radio transmissions and fishing are prohibited.
The coastal State may require that foreign ships transit via "well-identified" maritime traffic lanes.

LES EAUX ARCHIPÉLAGIQUES

Certains États, comme les Seychelles, les Philippines ou l'Indonésie, sont formés d'un ensemble d'îles et sont donc considérés comme des États archipels (Art. 46).
Les eaux archipélagiques sont celles qui sont incluses à l'intérieur du polygone archipélagique, formé en reliant les points du littoral des îles les plus excentrées. La mer territoriale archipélagique forme donc un bandeau de 12 milles autour des eaux archipélagiques.
Le régime juridique des eaux archipélagiques est intermédiaire entre celui des eaux intérieures et celui des eaux territoriales. L'État archipel doit y assurer la libre circulation des navires étrangers, mais fixe des routes de navigation (Art. 53-3).

ARCHIPELAGIC WATERS

Certain States like the Seychelles, Philippines or Indonesia, are formed of a group of islands and as such are considered as Archipelagic States (Art.46). Archipelagic waters are those that are encompassed within the archipelagic polygon, formed by linking up the points of the coastline of those most remote islands. The archipelagic territorial sea therefore forms a 12-mile wide strip around archipelagic waters.
The legal regime of archipelagic waters lies midway between that of internal waters and that of territorial waters. The Archipelagic State must therein provide for free transit of foreign ships but sets pre-defined navigation routes (Art.53-3).

LE PARTAGE DES ESPACES MARITIMES ENTRE ÉTATS VOISINS

Les délimitations maritimes sont nécessaires dès que les espaces auxquels deux ou plusieurs États peuvent prétendre (mer territoriale, zone contiguë, ZEE) se chevauchent. C'est le cas par exemple quand deux États côtiers se font face à moins de 200 milles marins. Les délimitations des espaces maritimes sont traditionnellement issues de négociations, basées sur l'équité, entre les États intéressés (Art. 15, Art. 83). En cas de différend persistant, la délimitation peut être confiée soit à un tribunal arbitral, si les parties le souhaitent, soit à un tribunal international (la Cour internationale de justice ou le Tribunal international du droit de la mer).

SHARING OF MARITIME SPACE BETWEEN NEIGHBOURING STATES

Maritime limits must be established from the moment there is an overlap between the maritime spaces which two or more States may have a claim upon (territorial sea, contiguous zone, EEZ). This would be the case of two coastal States facing each other within 200 nautical miles. Maritime spaces are usually delimited through an equitable negotiation process between the States concerned (Art.15, Art.83). In the event of a lasting dispute, the case may be referred to a court of arbitration, if the parties are willing to, or to an International tribunal (International Court of Justice or the International Tribunal for the Law of the Sea).

LES DÉTROITS NAVIGABLES

Le régime juridique des détroits ne concerne que ceux qui sont strictement nécessaires au passage entre deux espaces maritimes (haute mer ou ZEE). En sont exclus les détroits appartenant aux eaux intérieures, ceux qui peuvent être contournés par une route alternative et comparable, ou encore ceux qui sont déjà régis par une convention.
Les navires étrangers disposent d'un droit de passage sans entrave sous réserve de respecter certaines obligations (Art. 38 à 40). Les États riverains doivent s'accorder pour déterminer des voies de navigation et peuvent édicter des règles, notamment en matière de pollution et de sécurité de la navigation.

NAVIGABLE STRAITS

The legal regime applicable to straits concerns only those required to be passed through between two maritime spaces (high seas or EEZ). This would rule out any straits within internal waters, those that can be bypassed via an alternative and comparable route, or again those which are already governed by a convention.
Foreign vessels enjoy unrestricted right of passage provided they abide by certain laws and regulations (Art.38 to 40). States bordering straits should jointly determine sea lanes and lay down relevant rules, in particular in terms of pollution and navigation safety.

LA ZONE CONTIGUË

D'une largeur de 12 milles, la zone contiguë commence là où finit la mer territoriale, à 12 milles de la ligne de base. L'État côtier y dispose du pouvoir de police : prévention et répression des infractions à ses lois et règlements. La zone contiguë fait partie de la Zone Économique Exclusive (ZEE).

CONTIGUOUS ZONE

The 12 nautical miles wide continuous zone starts where the territorial sea ends, 12 nautical miles from the baseline. In this stretch of sea, the coastal State enjoys law enforcement powers: prevention and law enforcement for any infringement upon its laws and regulations. The contiguous zone is contained within the Exclusive Economic Zone (EEZ).

LA ZEE

La Zone Économique Exclusive est située au-delà de la mer territoriale et s'étend jusqu'à 200 milles marins de la ligne de base. La mer territoriale ayant une largeur de 12 milles marins, le régime juridique de la ZEE s'étend sur une largeur réelle de 188 milles marins. 99 % des ressources halieutiques se situent dans les ZEE, à moins de 200 milles marins des côtes.

EEZ

The Exclusive Economic Zone (EEZ) lies beyond the territorial sea and extends out to 200 nautical miles from the baseline. As the territorial sea is 12 nautical miles wide, in actual fact, the EEZ's legal regime applies over an expanse of 188 nautical miles. 99% of fishing resources are located within the EEZ, i.e. within 200 nautical miles from the coastlines.

LA ZEE : UNE ZONE D'EXPLOITATION RESERVÉE À L'ÉTAT CÔTIER

L'État côtier a la maîtrise exclusive de la pêche, de la création d'ouvrages, de la recherche marine et de la préservation du milieu marin (Art. 60) dans la ZEE. Les États étrangers y ont cependant la possibilité de poser librement des câbles et pipelines sous-marins (Art. 58). De même, les stocks de poissons que l'État côtier n'est pas en mesure d'exploiter doivent être mis à disposition des autres États, selon des règles d'équité favorisant les États sans littoral (Art. 62).

THE EEZ: EXPLOITATION RESERVED FOR THE COASTAL STATE

The coastal State has sole exploitation rights over fishing, the building of facilities, marine research and conservation of the marine environment (Art.60) in the EEZ. Foreign States may however lay submarine pipes and cables in these waters (Art.58). Likewise, the surplus of allowable catch which the coastal State is not able to exploit may be made accessible to other States, subject to rules of fairness to the benefit land-locked States (Art.62).

LE PLATEAU CONTINENTAL

Le plateau continental est le prolongement sous-marin du territoire terrestre. Sa définition est assez éloignée de sa réalité géologique. En effet, certains États n'en ont pas, d'autres en ont un très vaste. La zone maritime appelée « plateau continental » s'étend des lignes de base jusqu'à 200 milles marins au minimum. Elle peut s'étendre au-delà si le plateau continental naturel excède cette limite de 200 milles. Toutefois, elle ne peut pas dépasser 350 milles marins.

CONTINENTAL SHELF

The continental shelf is the natural prolongation under the sea of the land territory. Its definition is quite remote from its geological reality. In fact, some States do not have any continental shelf whereas others enjoy an extensive one. The maritime zone named "continental shelf" extends from the baselines to at least 200 nautical miles, but it may even reach further out if the natural continental shelf exceeds this limit by 200 miles. Whatever the case may be, it cannot go beyond 350 nautical miles.

LE PLATEAU CONTINENTAL : UNE ZONE DE SOUVERAINETÉ PARTIELLE

L'État côtier dispose de droits souverains sur l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol de son plateau continental sous-marin. Ceci concerne notamment les ressources en hydrocarbures. Il s'agit donc d'une souveraineté partielle de l'État côtier, circonscrite aux fonds marins.
La surface des eaux situées au-dessus des plateaux est de facto soumise au régime juridique des autres zones maritimes (ZEE ou haute mer).

THE CONTINENTAL SHELF: A ZONE OF PARTIAL SOVEREIGNTY

The coastal State has full sovereignty in terms of exploitation of the resources of its continental shelf and subsoil. This is in particular true of oil resources. Such sovereignty of the coastal State is confined to the seabed. The surface of waters located above the continental shelf is de facto governed by the legal status of other maritime zones (EEZ or high seas).

LA HAUTE MER

La Convention de Montego Bay énonce une définition par défaut de la haute mer. Celle-ci comprend toutes les parties de la mer qui ne sont pas définies comme eaux intérieures ou archipélagiques, mer territoriale ou ZEE. La haute mer commence donc là où se termine la ZEE.
Elle représente 64 % de la surface des océans et constitue un espace maritime international.

HIGH SEAS

The Montego Bay Convention lays down an implicit definition of the high Seas. The latter indeed comprise whatever parts of the sea are not defined as being internal or archipelagic waters, territorial sea or the EEZ. It follows that the high sea will commence where the EEZ terminates. These highs seas account for 64% of the total surface of oceans and form an international maritime space.

LA HAUTE MER : UNE ZONE RÉGIE PAR LE DROIT INTERNATIONAL

En haute mer, tous les États ont la liberté de navigation, de pêche, de survol, de pose de câbles et pipelines sous-marins… Le droit de pêche y est cependant soumis à certaines obligations (préservation de certains stocks de poissons). La haute mer est affectée à des fins pacifiques, et aucun État ne peut prétendre y exercer de droits souverains (Art. 88 et 89). Chaque État ne peut donc contrôler que ses propres navires.

THE HIGH SEAS: A ZONE GOVERNED BY INTERNATIONAL LAW

The high seas are accessible to all States for navigation, fishing, overflight, laying of cables and submarine pipelines… Fishing rights are however submitted to a number of obligations (conservation of certain stocks of fish). The high seas are reserved for peaceful purposes, and no State whatsoever may claim to exercise its sovereign rights thereon (Art.88 and 89). Every State can therefore only exercise control over the ships flying its flag.

LA « ZONE »

La « Zone » est le nom donné par la Convention de Montego Bay aux fonds marins et aux sous-sols non soumis à la juridiction des États. Elle commence là où déclinent les plateaux continentaux.
Les avantages tirés de la Zone sont partagés entre tous de manière équitable. Les recherches scientifiques peuvent y être menées à des fins pacifiques (Art. 143).

"AREA"

The "Area" is the name assigned by the Montego Bay Convention to the seabed and subsoil thereof not falling under the jurisdiction of States. It begins wherever the continental shelf starts declining. The benefits and/or resources of the Area are equitably shared among all. Scientific research can therein be conducted for peaceful purposes (Art.143).

LA « ZONE » : UNE EXPLOITATION SOUMISE À LICENCES

Les ressources de la Zone (ressources minérales solides, liquides ou gazeuses) constituent un « patrimoine commun de l'humanité ». Cette disposition a posé des difficultés aux pays industrialisés qui souhaitaient exploiter les ressources des fonds marins à leurs propres bénéfices. C'est l'une des raisons pour lesquelles la Convention de Montego Bay, signée en 1982, a fait l'objet d'une importante modification en 1994, permettant à certains « pays pionniers » (huit États dont la France) d'obtenir des licences d'exploitation sous certaines conditions.

THE "AREA": EXPLOITATION SUBJECT TO LICENSES

The Area's resources (solid, liquid or gaseous mineral resources) are a "common heritage of mankind". This provision has raised a number of issues for industrial countries seeking to exploit the resources of the seabed to their own benefit. This is one of the reasons why the Montego Bay Convention, signed in 1982, was extensively amended in 1994, to allow some "pioneering countries" (8 States among which France) to obtain a license to operate subject to certain conditions.

UNE AUTORITÉ DE CONTROLE POUR LA « ZONE »

À travers une Autorité de contrôle, les États parties organisent et contrôlent les activités menées dans la Zone. Elle est fondée sur l'égalité souveraine de tous les États parties.
Les ressources de l'Autorité proviennent pour l'essentiel des contributions des États membres et des bénéfices dégagés par « l'Entreprise ».
Le budget annuel est élaboré par le Secrétaire général.

A CONTROL AUTHORITY FOR THE "AREA"

A Control Authority organises and controls all the activities taking place in the Area on behalf of the Member States. It is based on the principle of equal sovereignty of all States Parties.
The resources of this Authority are for the most derived from the member States contributions and any profit generated through the "Enterprise".
The annual budget is prepared by the Secretary General.

L'EXPLOITATION COLLÉGIALE DES RESSOURCES DE LA « ZONE » : L'ENTREPRISE

C'est grâce à l'Entreprise (Art. 170) qu'une gestion et une exploitation équitables des ressources de la Zone peuvent être menées pour l'humanité tout entière. L'Entreprise applique des plans de travail, et mène des activités de transport, de traitement et de commercialisation des minéraux tirés de la Zone.

JOINT EXPLOITATION OF THE RESOURCES OF THE "AREA": THE ENTERPRISE

This Enterprise (Art.170) provides for just and proper management and exploitation of the Area's resources which can be conducted to the benefit of mankind as a whole. The Enterprise implements the work plans and conducts the transportation, processing and marketing activities pertaining to the minerals extracted from the Area.

LA NATIONALITÉ DES NAVIRES

Chaque État est libre d'accorder sa nationalité. Il fixe les conditions d'immatriculation des navires (Art. 91). Les obligations des États du pavillon sont nombreuses et définies dans la Convention de Montego Bay complétée par des conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale. L'État du pavillon exerce un contrôle administratif, technique et social (Art. 92 à 94). Il a également juridiction exclusive sur ses navires naviguant en haute mer. Tout navire ayant plusieurs pavillons est considéré comme n'ayant pas de nationalité.

NATIONALITY OF THE SHIPS

Every State is free to grant its nationality to ships. It sets the conditions for the registration of ships in its territory (Art.91). Flag States are subject to many obligations which are defined under the Montego Bay Convention further complemented by the international conventions of the International Maritime Organisation. The flag's State exercises administrative, technical and social control (Art.92 to 94). It is legally responsible and has jurisdiction for ships flying its flag on the high seas. Any ship flying several flags shall be considered as having no nationality.

LA PIRATERIE

La Convention définit la « piraterie » comme tout acte de violence ou de détention dirigé contre un navire ou ses occupants (Art. 101). Quatre conditions exclusives caractérisent l'acte de piraterie :

- L'acte doit être commis en haute mer ;
- L'acte doit être commis avec « violence » ;
- Le navire « pirate » doit être un bâtiment civil ;
- L'attaque doit être effectuée à des fins privées (vol, demande de rançon…).

Cette définition exclut les actes de terrorisme. L'incitation à la piraterie et la complicité de piraterie sont soumises aux mêmes règles.

PIRACY

The Convention defines "piracy" as any act of violence or detention against a ship or crew and passengers (Art.101). Acts of piracy are characterised by four exclusive conditions:

- *Such actions must take place on the high seas;*
- *Such actions must involve "violence";*
- *The "pirate" ship must be a civilian vessel;*
- *The assault must be conducted to private ends (theft, ransoming…);*

This definition does not include terrorist attacks.
Inciting or facilitating acts of piracy is subject to the same rules.

LES NAVIRES PIRATES

La Convention parle de « navire pirate » pour qualifier les navires utilisés par les personnes ayant commis des actes de piraterie ou ayant l'intention d'en commettre (Art. 103). Un navire pirate peut également être un navire de guerre ou un navire d'État, si son équipage s'est mutiné (Art. 102).

PIRATE SHIPS

In the Convention "pirate ships" refer to the ships used by persons committing acts of piracy or having such intentions (Art.103). A pirate ship may also be a war ship or state-owned ship in the event its crew has mutinied and taken over control of such ships (Art.102).

PIRATERIE : QUI PEUT INTERVENIR ?

Comme dans le cas des crimes contre l'humanité, les actes de piraterie créent une « compétence universelle » des États. Tous les États ont donc le droit de poursuivre et d'intervenir, de saisir le navire pirate et d'appréhender les personnes et les biens à son bord.

PIRACY: WHO IS ENTITLED TO TAKE ACTION?

As in the case of crimes against mankind, acts of piracy give rise to a "universal competence" for the States. All States are therefore entitled to sue and take action, seize the pirate ship, arrest the persons and seize the property on board.

PIRATERIE : QUI PEUT JUGER LES PIRATES ?

L'État compétent pour juger les pirates est celui qui a saisi le navire pirate et appréhendé les personnes le contrôlant (Art. 105 à 107). L'interception doit avoir été menée dans le respect des règles de la Convention.
Tous les États ont l'obligation de coopérer et, le cas échéant, d'extrader les coupables vers l'État chargé de juger l'acte.

PIRACY: WHO IS ENTITLED TO JUDGE THE PIRATES?

The courts of the State which carried out the seizure and persons having taken control of the ship may decide upon the penalties to be imposed (Art.105 to 107). The interception operation must have been conducted according to the rules of the Convention. All States have an obligation to cooperate and as the case may be, extradite the wrongdoers back to the State whose courts are competent.

LA LUTTE CONTRE LES TRAFICS DE DROGUE EN HAUTE MER

Tous les États doivent coopérer à la répression des trafics de drogue en haute mer. Si un État soupçonne un navire battant son pavillon de se livrer à de tels trafics, il peut demander la coopération d'autres États. Comme dans les cas de piraterie, tout État a le droit de poursuivre et d'appréhender un navire présumé trafiquant.

STRUGGLE AGAINST DRUG TRAFFICKING ON HIGH SEAS

All States must cooperate in law-enforcement activities against drug-trafficking on the high seas. If a State suspects that a ship flying its flag is involved in such trafficking, it may call on other States to cooperate. Like in the case of piracy, any State has the right to seize and take action against any ship suspected of trafficking.

LES ÉMISSIONS NON-AUTORISÉES DEPUIS LA HAUTE MER

Les émissions de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public depuis un navire ou une installation en haute mer sont interdites (Art. 109.2). Les auteurs peuvent être poursuivis devant les tribunaux :

- De l'État du pavillon du navire émetteur ;
- De l'État d'immatriculation de l'installation ;
- De l'État dont l'auteur est ressortissant ;
- De tout État victime de brouillage de ses propres émissions ;
- De tout État depuis lequel l'émission peut être captée (Art. 109.3).

UNAUTHORISED BROADCASTING FROM HIGH SEAS

Radio or TV broadcasting for the general public from a ship or facility on the high seas is prohibited (Art.109.2). Offenders may be taken to the courts of:

- *The State the broadcasting ship is flying the flag of;*
- *The State where the facility is registered;*
- *The State the offender(s) is/are a national of;*
- *Any State having suffered interference on its own (lawful) broadcasts;*
- *Any State where the broadcast can be received (Art.109.3).*

LE « DROIT DE VISITE » EN HAUTE MER

Les navires de guerre (ou d'État) peuvent exercer leur droit de visite (Art. 110). Il s'apparente à un « contrôle » de navires sans pavillon ou soupçonnés de « faux pavillon », de piraterie, de transport d'esclaves ou d'émissions non-autorisées. Si les soupçons se révèlent infondés, le navire doit être indemnisé pour tout dommage.

"RIGHT OF VISIT" ON THE HIGH SEAS

War ships (or State-owned ships) may exercise their right of visit (Art.110). This right can be likened to an "inspection" of ships without a flag or suspected of flying a "false flag", of piracy, transport of slaves or unauthorised broadcasting. If the ship has been unduly suspected it should be indemnified for any prejudice suffered.

LE DROIT DE POURSUITE EN HAUTE MER

Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire est contrevenu aux lois et règlements d'un État côtier, et que ce navire se trouve dans les eaux territoriales, les autorités compétentes peuvent se lancer à sa poursuite (Art. 111). Un signal donnant ordre au navire de s'arrêter doit être préalablement émis. Si la poursuite n'est pas interrompue, elle peut continuer au-delà des eaux territoriales.

RIGHT OF PURSUIT AT HIGH SEAS

When there is good reason to suspect that a ship has violated the laws and regulations of a coastal State, and such ship is within the territorial waters, the competent authorities may engage in its pursuit (Art.111). An order to stop must first of all be signalled to the suspected ship. If the pursuit is not interrupted, it may continue beyond territorial waters.

L'ABORDAGE EN HAUTE MER : LA RÈGLE DE L'ÉTAT DU PAVILLON

L'abordage est une collision entre deux navires. Quand elle survient dans la ZEE ou en haute mer, les juridictions compétentes, pour poursuivre pénalement les personnes fautives, sont celles de l'État du pavillon du navire abordeur, ou celles de l'État dont l'intéressé est ressortissant (Art. 97).

COLLISION AT HIGH SEAS: RULE OF THE FLAG STATE

Collision is an incident of navigation between two ships. When it takes place within the EEZ or at high seas, the competent jurisdiction for penal or disciplinary proceedings against the offender is the flag State of the "boarding ship", or that of the State of which such person is a national (Art.97).

LES OBJETS ARCHÉOLOGIQUES DÉCOUVERTS EN MER

La Convention de Montego Bay oblige les États à protéger les objets à caractère archéologiques ou historiques. Jusqu'à la limite extérieure de leur zone contiguë, les États côtiers peuvent contrôler l'enlèvement de ces objets du fond des mers. Ainsi, un État partie peut considérer qu'un tel enlèvement sans son approbation est une infraction à ses lois et règlements. La Convention de Montego Bay ne porte atteinte, ni aux droits des propriétaires identifiables de récupérer leurs épaves, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels.

ARCHEOLOGICAL FINDINGS IN THE HIGH SEAS

Under the Montego Bay Convention States are required to protect objects of archaeological or historical nature. Up until the outer limit of their contiguous zone, coastal States may control the removal of such objects from the seabed. Therefore, a State Party may consider that such removal without its prior consent forms an infringement upon its laws and regulations. The Montego Bay Convention does not prevent identifiable owners from reclaiming their wrecks nor does it oppose laws and practices in the field of cultural exchanges.

LA POLLUTION DU MILIEU MARIN

La pollution du milieu marin est définie par la Convention comme « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin (…) lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes (…), altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément. » (Art. 1)

POLLUTION OF MARINE ENVIRONMENT

Under the terms of the Convention, pollution of the marine environment is defined as the "the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, (…) which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, (…) impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities." (Art.1)

LES ÉTATS DOIVENT PROTÉGER ET PRÉSERVER LE MILIEU MARIN

La Convention de Montego Bay prévoit la coopération entre États parties au niveau mondial et régional à l'élaboration de normes de protection du milieu marin (Art. 197). De plus, elle prévoit un régime de coopération entre États, notamment pour parer aux pollutions de l'environnement ou encore pour le lancement de programmes de recherche (Art. 198 à 201). Les États parties doivent, dans la mesure de leurs moyens, exercer une surveillance et faire une évaluation scientifique des risques et des effets de la pollution marine. Cette obligation englobe la surveillance de toutes les activités que les États autorisent ou auxquelles ils se livrent.

STATES MUST PROTECT THEIR MARINE ENVIRONMENT

The Montego Bay Convention provides for cooperation between States Parties at the international and regional levels for the protection and preservation of the marine environment (Art.197). It also provides for a cooperation scheme between States, in particular in counteracting the effects of environmental pollution or to conduct research programmes (Art.198 to 201). The States Parties must, within the extent of their capabilities, monitor and scientifically assess the risks and effects of marine pollution. This obligation encompasses the monitoring of the activities authorised or undertaken by the States.

LES ÉTATS DOIVENT ÉTABLIR DES NORMES ENVIRONNEMENTALES

Les États parties ont l'obligation d'adopter des normes environnementales dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution (Art. 207 à 212) :

- D'origine tellurique (par les cours d'eau) ;
- D'origine atmosphérique ;
- Résultant des activités d'exploitation ou d'exploration des fonds marins ;
- Résultant des activités menées dans la Zone ;
- Provoquée par les navires ou les ouvrages en mer.

STATES PARTIES MUST ESTABLISH ENVIRONMENTAL STANDARDS

States Parties are under the obligation to pass environmental rules and standards to prevent, curtail and control pollution of different kinds such as (Art.207 to 212):

- *Sub-soil (through waterways);*
- *Atmospheric;*
- *Resulting from the exploitation or exploration of the seabed;*
- *Resulting from activities carried out in the Area;*
- *Caused by ships or facilities at sea.*

L'APPLICATION DES NORMES ENVIRONNEMENTALES

Les États doivent assurer l'application des normes environnementales.

- L'État du pavillon doit veiller au respect de ces normes. À cette fin, il a la possibilité d'empêcher le navire d'appareiller et de prononcer des sanctions (Art. 217).
- L'État du port doit enquêter et intenter une action contre tout navire suspecté de rejet illicite (Art. 218).
- L'État côtier peut mener une enquête et inspecter ou saisir le navire s'il a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction de pollution dans ses eaux.

ENFORCEMENT OF ENVIRONMENTAL STANDARDS

States should provide for the enforcement of environmental standards.

- *The flag State shall ensure compliance with these rules and standards, to which purpose they are entitled to prevent contravening ships from sailing and may pronounce sanctions against the latter (Art.217).*
- *The port State must investigate and, as the case may be, institute proceedings against, any ship suspected of a discharge violation (Art.218).*
- *The coastal State may investigate and, as the case may be, institute proceedings against, any ship it has good reason to suspect of a discharge violation in its waters.*

LES ÉTATS SANS LITTORAL

Certains États enclavés ne disposent pas de côtes comme, par exemple, la Suisse ou la Bolivie. Dans un souci d'équité, la Convention prévoit des règles pour organiser l'accès à la mer de ces États via les États qui les bordent. Les États sans littoral bénéficient donc d'une liberté de transit, par tous moyens de transport, à travers les « États de transit ». Lors de ce transit, ni le trafic ni les moyens de transport ne sont soumis à des droits de douane. Les États de transit doivent, en outre, coopérer à la construction et à l'amélioration des moyens de transport nécessaires au transit.

LAND-LOCKED STATES

Certain so-called "land-locked States" are deprived of coastlines such as Switzerland or Bolivia. With a view to providing for fair and equal access to the sea for these States, the Convention has set a number of rules with sea-bordering States. Land-locked States are thus given freedom of transit via all means of transport across these "transit States". During such transit, neither traffic nor the means of transport are subject to custom rights. Transit States must also help building and improving all transportation capabilities and facilities partaking of transit across their waters.

LE RÈGLEMENT DES CONFLITS

Les États parties ont l'obligation de régler pacifiquement leurs différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention de Montego Bay ou d'autres accords internationaux maritimes. À défaut, la Convention prévoit des procédures de règlement des différends. Les juridictions ne peuvent être saisies qu'après épuisement des voies de recours internes.

SETTLEMENT OF DISPUTES

States Parties are under the obligation of peacefully settling any disputes pertaining to the interpretation or enforcement of the Montego Bay Convention or other international maritime agreements. Failing such settlement, the Convention provides for dispute settlement procedures. Competent courts can only be resorted to after all means of internal recourse have been exhausted.

LES JURIDICTIONS COMPÉTENTES POUR LE RÈGLEMENT DES CONFLITS

Pour pouvoir être saisie, une juridiction doit avoir été choisie librement par les États parties au différend et par voie de déclaration écrite expresse. Les juridictions possibles (non exclusives) sont :

- Le Tribunal international du droit de la mer ;
- La Cour internationale de justice ;
- Un tribunal arbitral (annexe VII) ;
- Un tribunal arbitral spécial à certains types de conflits (annexe VIII).

COMPETENT COURTS FOR SETTLEMENT OF DISPUTES

For the case to be referred to a court or tribunal which has jurisdiction, the latter must have been freely and jointly agreed upon by States Parties involved in the dispute and expressly notified. Courts or tribunals that may have jurisdiction to include (without limitation):

- *International Tribunal for the Law of the Sea;*
- *International Court of Justice;*
- *An arbitral tribunal (Annex VII);*
- *An arbitral tribunal specific to certain types of disputes (Annex VIII).*

QUI PEUT SAISIR CES JURIDICTIONS ?

L'État partie peut accepter ou refuser la compétence d'une des juridictions prévues par la Convention. Par défaut, le différend est soumis à la procédure d'arbitrage prévue à l'annexe VII de la Convention. La Convention donne cependant compétence obligatoire au Tribunal international du droit de la mer pour certains contentieux.
En plus des États parties à la Convention, les organisations internationales et certains États associés et autonomes peuvent avoir accès à ces juridictions (Art. 291.2).

WHO IS ENTITLED TO THESE DISPUTE SETTLEMENT PROCEDURES?

States Parties may accept or reject the jurisdiction of one of the courts or tribunals provided for under the Convention. By default, the dispute shall be submitted to the arbitration procedure described in Annex VII of the Convention. However, the Convention grants full and binding authority to the International Tribunal for the Law of the Sea in settling certain disputes. Moreover, in addition to the States Parties to the Convention, some international organisations and States, whether associated or autonomous, may have access to these courts (Art.291.2).

LE TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Le Tribunal international du droit de la mer a été directement créé par la Convention de Montego Bay, et a pour mission de connaître des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de cette Convention. Il siège à Hambourg. Il se compose de 21 juges, experts élus pour un mandat de 9 ans reconductible. Un juge supplémentaire ad hoc peut être nommé par l'État partie à un différend qui ne possèderait pas de juge de sa nationalité. Le Tribunal détient également une compétence consultative.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA

The International Tribunal for the Law of the Sea was directly created by the Montego Bay Convention. Its mission is to oversee any conflicts pertaining to the interpretation or enforcement of this Convention. It is based in Hamburg and is manned with 21 judges who are experts in the field and elected for a 9-year renewable mandate. Another ad hoc judge may be appointed by States parties to a dispute which would not have a judge of their nationality. The Tribunal is also given consultation jurisdiction.

LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE

Une procédure d'arbitrage, distincte du Tribunal international du droit de la mer, est prévue à l'annexe VII de la Convention de Montego Bay. En principe, les États ne peuvent se soustraire à cette procédure. L'arbitrage permet aux parties d'opter pour une procédure plus souple. La décision s'impose néanmoins aux parties.

ARBITRATION PROCEDURE

An arbitration procedure, other than via the International Tribunal for the Law of the Sea has been provided for under Annex VII of the Montego Bay Convention. In principle, States cannot evade this procedure. Arbitration allows the respective Parties to opt for a more flexible procedure. The ruling, however, is binding upon the parties.

L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Institution spécialisée des Nations Unies créée en 1948, l'OMI compte 167 pays membres. Son siège se situe à Londres. L'OMI vise à favoriser :

- La collaboration entre les États membres dans le domaine de la réglementation maritime ;
- L'adoption de normes de sécurité ;
- La prévention des pollutions du milieu marin par les navires et installations portuaires ;
- L'abandon des mesures discriminatoires, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO)

A dedicated institution of the United Nations established in 1948, IMO groups 167 member States. It is headquartered in London. IMO aims to promote:

- *Cooperation between the member States in the area of maritime laws and regulations;*
- *Adoption of safety standards;*
- *Prevention of pollution in the marine environment and port facilities;*
- *And do away with any discriminatory measures, in order to make the resources of maritime services available to world trade without any form of discrimination.*

Testez vos connaissances

QUIZZ

de la Convention de Montego Bay

1 Où se trouve Montego Bay :

- ❑ a En Grèce
- ❑ b En Jamaïque
- ❑ c Au Canada

2 Les eaux territoriales s'étendent jusqu'à :

- ❑ a 12 miles marins
- ❑ b 24 miles marins
- ❑ c 48 miles marins

3 L'exploitation de la ZEE est réservée en priorité :

- ❑ a À l'État côtier
- ❑ b Aux pays membres de l'Union Européenne
- ❑ c À personne, tout le monde y a librement accès

4 Parmi les règles fixées par la Convention de Montego Bay, cherchez l'intrus :

- ❑ a La libre communication et la circulation entre les pays
- ❑ b L'utilisation pacifique des mers
- ❑ c L'exploitation équitable et efficace des ressources
- ❑ d La privatisation des plages
- ❑ e La préservation du milieu marin

5 Quatre conditions caractérisent l'acte de piraterie, quel est l'intrus ?

- ❑ a L'acte doit être commis en haute mer
- ❑ b L'acte doit être commis avec « violence »
- ❑ c Le commandant et son équipage doivent être séparés
- ❑ d Le navire pirate doit être un bâtiment civil
- ❑ e L'attaque doit être effectuée à des fins privées

6 Piraterie, qui peut intervenir ?

- ❑ a Uniquement l'État du pavillon
- ❑ b Uniquement l'État d'un pays limitrophe
- ❑ c Tous les États sans distinction

7 Quid des États sans littoral ?

- ❑ a Ils doivent payer un droit d'accès à la mer aux pays de transit
- ❑ b Ils bénéficient d'une liberté de transit
- ❑ c Ils doivent confier leurs intérêts aux pays limitrophes

8 La Convention de Montego Bay a créé :

- ❑ a Le Tribunal international du droit de la mer
- ❑ b La Cour européenne de justice
- ❑ c Le Tribunal pénal international

9 La Convention de Montego Bay et l'environnement ?

- ❑ a Les États n'ont aucune obligation
- ❑ b Les États sont invités à réfléchir à la protection de l'environnement
- ❑ c Les États ont l'obligation d'établir des normes environnementales

10 Tout navire ayant plusieurs pavillons est considéré :

- ❑ a Comme ayant plusieurs nationalités
- ❑ b Comme n'ayant pas de nationalité
- ❑ c Comme ayant la nationalité du dernier pavillon

11 Qu'est-ce que la « Zone » :

- ❑ a Les fonds marins et sous-sols non soumis à la juridiction des États
- ❑ b La Zone Économique Exclusive
- ❑ c La haute mer

12 La haute mer représente :

- ❑ a 36 % de la surface des océans
- ❑ b 51 % de la surface des océans
- ❑ c 64 % de la surface des océans

Réponses : 1. b / **2.** a / **3.** a / **4.** d / **5.** c / **6.** c / **7.** b / **8.** a / **9.** c / **10.** b / **11.** a / **12.** c

1 Where is Montego Bay:

- ❑ a In Greece
- ❑ b In Jamaica
- ❑ c In Canada

2 Territorial waters stretch out over:

- ❑ a 12 nautical miles
- ❑ b 24 nautical miles
- ❑ c 48 nautical miles

3 Exploitation of the EEZ is first reserved to:

- ❑ a The coastal State
- ❑ b The members of the European Union
- ❑ c No one in particular, everyone has free access to it

4 Among the rules set out by the Montego Bay Convention, find below which one is a decoy:

- ❑ a Free communication and circulation between the countries
- ❑ b Peaceful use of the seas
- ❑ c Fair and effective exploitation of resources
- ❑ d Privatisation of beaches
- ❑ e Conservation of marine environment

5 Out of the four criteria that define an action of piracy, which one below is not a valid criterion?

- ❑ a It must have been perpetrated on the high seas
- ❑ b It must have involved "violence"
- ❑ c The shipmaster and his crew must be separated
- ❑ d The pirate ship should be a civilian vessel
- ❑ e The assault must have been made for private purposes

6 Piracy, who can intervene?

- ❑ a Only the relevant flag State
- ❑ b Only the authorities of a neighbouring State
- ❑ c All States without restriction

7 What about landlocked States?

- ❑ a They must pay an access duty to the States they cross the seas of
- ❑ b They enjoy freedom of transit
- ❑ c They must entrust their interests/operations with neighbouring States

8 The Montego Bay Convention established:

- ❑ a The International Tribunal for the Law of the Sea
- ❑ b The European Court of Justice
- ❑ c The International Criminal Tribunal

9 The Montego Bay Convention and the environment?

- ❑ a States have no obligation
- ❑ b States are invited to consider environmental protection
- ❑ c States have an obligation to establish environmental standards

10 Any ship that flies several flags is considered:

- ❑ a As having several nationalities
- ❑ b As having no nationality at all
- ❑ c As having the nationality of the last flag

11 What is the "Area":

- ❑ a The seabed and subsoil not subject to the jurisdiction of States
- ❑ b The Exclusive Economic Zone
- ❑ c The High Seas

12 The High Seas accounts for:

- ❑ a 36 % of the oceans surface
- ❑ b 51 % of the oceans surface
- ❑ c 64 % of the oceans surface

Answers: 1. b / 2. a / 3. a / 4. d / 5. c / 6. c / 7. b / 8. a / 9. c / 10. b / 11. a / 12. c

NOTES :

ARMATEURS DE FRANCE 2010 - conception graphique : MANUEL MOREAU