

CR 2000/10

International Court
of Justice

THE HAGUE

Cour internationale
de Justice

LA HAYE

YEAR 2000

Public sitting

held on Tuesday 6 June 2000, at 10 a.m., at the Peace Palace,

President Guillaume presiding

*in the case concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions between
Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*

VERBATIM RECORD

ANNEE 2000

Audience publique

tenue le mardi 6 juin 2000, à 10 heures, au Palais de la Paix,

sous la présidence de M. Guillaume, président

*en l'affaire de la Délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn
(Qatar c. Bahreïn)*

COMPTE RENDU

Present: President Guillaume
 Vice-President Shi
 Judges Oda
 Bedjaoui
 Ranjeva
 Herczegh
 Fleischhauer
 Koroma
 Vereshchetin
 Higgins
 Parra-Aranguren
 Kooijmans
 Rezek
 Al-Khasawneh
 Buergenthal
 Judges *ad hoc* Torres Bernárdez
 Fortier

 Registrar Couvreur

Présents : M. Guillaume, président
M. Shi, vice-président
MM. Oda
Bedjaoui
Ranjeva
Herczegh
Fleischhauer
Koroma
Vereshchetin
Mme Higgins
MM. Parra-Aranguren
Kooijmans
Rezek
Al-Khasawneh
Buerghenthal, juges
MM. Torres Bernárdez
Fortier, juges *ad hoc*

M. Couvreur, greffier

The State of Qatar is represented by:

H.E. Dr. Abdullah bin Abdulatif Al-Muslemani, Secretary-General of the Cabinet,

as Agent and Counsel;

Mr. Adel Sherbini, Legal Adviser,
Mr. Sami Abushaikha, Legal Expert,

as Counsel;

Mr. Eric David, Professor of International Law, Université libre de Bruxelles,
Dr. Ali bin Fetais Al-Meri, Director of Legal Department, Diwan Amiri,
Mr. Jean-Pierre Quéneudec, Professor of International Law at the University of Paris I
(Panthéon-Sorbonne),
Mr. Jean Salmon, Professor emeritus of International Law, Université libre de Bruxelles, Member
of the Institut de droit international,
Mr. R. K. P. Shankardass, Senior Advocate, Supreme Court of India, Former President of the
International Bar Association,
Sir Ian Sinclair, K.C.M.G., Q.C., Barrister at Law, Member of the Institute of International Law,
Sir Francis Vallat, G.B.E., K.C.M.G., Q.C., Professor emeritus of International Law, University of
London, Member emeritus of the Institut de droit international,
Mr. Rodman R. Bundy, *Avocat à la Cour d'appel de Paris*, Member of the New York Bar, Frere
Cholmeley/Eversheds, Paris,
Ms Nanette E. Pilkington, *Avocat à la Cour d'appel de Paris*, Frere Cholmeley/Eversheds, Paris,

as Counsel and Advocates;

Ms Cheryl Dunn, Member of the State Bar of California, Frere Cholmeley/Eversheds, Paris,
Ms Ines Sabine Wilk, Lawyer before the German Court of Appeal, Member of the Chamber of
Lawyers of Germany,

as Counsel;

Mr. Scott B. Edmonds, Director of Cartographic Operations, MapQuest.com, Columbia, Maryland
(United States of America),
Mr. Robert C. Rizzutti, Project Manager, MapQuest.com, Columbia, Maryland (United States of
America),
Ms Stephanie K. Clark, Senior Cartographer, MapQuest.com, Columbia, Maryland (United States
of America),

as Experts;

H.E. Sheikh Hamad bin Jassim bin Jabor Al-Thani, Minister for Foreign Affairs,
H.E. Mr. Ahmed bin Abdullah Al-Mahmoud, Minister of State for Foreign Affairs,

as Observers.

The State of Bahrain is represented by:

H.E. Mr. Jawad Salim Al-Arayed, Minister of State of the State of Bahrain,

as Agent;

L'Etat de Qatar est représentée par :

S. Exc. M. Abdullah bin Abdulatif Al-Muslemani, secrétaire général du gouvernement,

comme agent et conseil;

M. Adel Sherbini, conseiller juridique,
M. Sami Abushaikha, expert juridique,

comme conseils;

M. Eric David, professeur de droit international à l'Université libre de Bruxelles,
M. Ali bin Fetais Al-Meri, directeur des affaires juridiques du conseil de l'émir,
M. Jean-Pierre Quéneudec, professeur de droit international à l'Université de Paris I
(Panthéon-Sorbonne),
M. Jean Salmon, professeur émérite de droit international à l'Université libre de Bruxelles, membre
de l' Institut de droit international,
M. R. K. P. Shankardass, avocat principal à la Cour suprême de l'Inde, ancien président de
l'Association internationale du Barreau,
Sir Ian Sinclair, K.C.M.G., Q.C., avocat, membre de l'Institut de droit international,
Sir Francis Vallat, G.B.E., K.C.M.G., Q.C., professeur émérite de droit international à l'Université
de Londres, membre émérite de l'Institut de droit international,
M. Rodman R. Bundy, avocat à la Cour d'appel de Paris, membre du barreau de New York, cabinet
Frere Cholmeley/Eversheds, Paris,
Mlle Nanette Pilkington, avocat à la Cour d'appel de Paris, cabinet Frere Cholmeley/Eversheds,
Paris,

comme conseils et avocats;

Mme Cheryl Dunn, membre du barreau de l'Etat de Californie, cabinet Frere
Cholmeley/Eversheds, Paris,
Mme Inès Sabine Wilk, avocat près d'une cour d'appel d'Allemagne, membre de la chambre des
avocats d'Allemagne,

comme conseils;

M. Scott B. Edmonds, directeur du service des levés cartographiques, société MapQuest.com,
Columbia, Maryland (Etats-Unis d'Amérique),
M. Robert C. Rizzutti, administrateur de projet, société MapQuest.com, Columbia, Maryland
(Etats-Unis d'Amérique),
Mme Stephanie K. Clark, cartographe hors classe, société MapQuest.com, Columbia, Maryland
(Etats-Unis d'Amérique),

comme experts;

S. Exc. le cheikh Hamad bin Jassim bin Jabor Al-Thani, ministre des affaires étrangères,
S. Exc. M. Ahmed bin Abdullah Al-Mahmoud, ministre d'Etat aux affaires étrangères,

comme observateurs.

L'Etat de Bahreïn est représenté par :

S. Exc. M. Jawad Salim Al-Arayed, ministre d'Etat de l'Etat de Bahreïn,

comme agent;

Dr. Fathi Kemicha, Member of the Bar of Paris, Kemicha & Associés (Tunis),
Professor Sir Elihu Lauterpacht, Q.C., C.B.E., Honorary Professor of the University of Cambridge,
Member of the Institut de droit international,
Mr. Jan Paulsson, Freshfields, Paris, Member of the Bars of Paris and the District of Columbia,
Professor Michael Reisman, Myres S. McDougal Professor of International Law of Yale Law
School, Member of the Bar of Connecticut, Associate of the Institut de droit international,
Mr. Robert Volterra, Freshfields, London, Member of the Bar of Upper Canada,
Professor Prosper Weil, Emeritus Professor at the University of Paris II (Panthéon-Assas), Member
of the Académie des sciences morales et politiques (Institut de France), Member of the Institut
de droit international,

as Counsel and Advocates;

Sheikh Khalid bin Ahmed Al-Khalifa, First Secretary, Ministry of Foreign Affairs of the State of
Bahrain,
Commander Christopher Carleton, M.B.E., Head of the Law of the Sea Division of the United
Kingdom Hydrographic Office,
Dr. Hongwu Chen, Freshfields, Paris, Member of the Bars of Paris and Beijing,
Mr. Graham Coop, Freshfields, Paris, Barrister and Solicitor of the High Court of New Zealand and
Solicitor of the Supreme Court of England and Wales,
Mr. Andrew Newcombe, Freshfields, Paris, Member of the Bar of British Columbia,
Dr. Beth Olsen, Advisor, Ministry of State of the State of Bahrain,
Dr. John Wilkinson, Former Reader at the University of Oxford, Emeritus Fellow, St. Hugh's
College, Oxford,

as Advisors;

H.E. Sheikh Mohammed bin Mubarak Al Khalifa, Minister for Foreign Affairs, State of Bahrain,
H.E. Sheikh Abdul-Aziz bin Mubarak Al Khalifa, Ambassador of the State of Bahrain to the
Netherlands,
H.E. Dr. Mohammed Jaber Al-Ansari, Advisor to His Highness, the Amir of Bahrain,
Mr. Ghazi Al-Gosaibi, Under-Secretary of Foreign Affairs, State of Bahrain,
Her Excellency Sheikha Haya Al Khalifa, Ambassador of the State of Bahrain to the French
Republic,
Mr. Yousef Mahmood, Director of the Office of the Foreign Minister, State of Bahrain,

as Observers;

Mr. Jon Addison, Ministry of State of the State of Bahrain,
Ms Maisoon Al-Arayed, Ministry of State of the State of Bahrain,
Mr. Nabeel Al-Rumaihi, Ministry of State of the State of Bahrain,
Mr. Hafedh Al-Qassab, Ministry of State of the State of Bahrain,
Ms Aneesha Hanna, Embassy of Bahrain in London,
Ms Jeanette Harding, Ministry of State of the State of Bahrain,
Ms Vanessa Harris, Freshfields,
Ms Iva Kratchanova, Ministry of State of the State of Bahrain,
Ms Sonja Knijnsberg, Freshfields,
Mr. Kevin Mottram, Freshfields,
Mr. Yasser Shaheen, Second Secretary, Ministry of Foreign Affairs of the State of Bahrain,

as Administrative Staff.

- M. Fathi Kemicha, membre du barreau de Paris, cabinet Kemicha & Associés, Tunis,
Sir Elihu Lauterpacht, Q.C., C.B.E., professeur honoraire à l'Université de Cambridge, membre de
l'Institut de droit international,
M. Jan Paulsson, cabinet Freshfields, Paris, membre des barreaux de Paris et du district de
Columbia,
M. Michael Reisman, professeur de droit international à l'Université de Yale, titulaire de la chaire
Myres S. McDougal, membre du barreau du Connecticut, associé de l'Institut de droit
international,
M. Robert Volterra, cabinet Freshfields, Londres, membre du barreau du Haut Canada,
M. Prosper Weil, professeur émérite à l'Université de Paris II (Panthéon-Assas), membre de
l'Académie des sciences morales et politiques (Institut de France), membre de l'Institut de droit
international,

comme conseils et avocats;

- Le cheikh Khalid bin Ahmed Al-Khalifa, premier secrétaire, ministère des affaires étrangères de
l'Etat de Bahreïn,
Le capitaine de frégate Christopher Carleton, M.B.E., directeur de la division du droit maritime du
bureau hydrographique du Royaume-Uni,
M. Hongwu Chen, cabinet Freshfields, Paris, membre des barreaux de Paris et de Beijing,
M. Graham Coop, cabinet Freshfields, Paris, avocat et conseil de la *High Court* de
Nouvelle-Zélande et conseiller de la Cour suprême d'Angleterre et du Pays de Galles,
M. Andrew Newcombe, cabinet Freshfields, Paris, membre du barreau de la Colombie britannique,
Mme Beth Olsen, conseiller, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
M. John Wilkinson, ancien maître de conférence à l'Université d'Oxford, membre émérite du
Collège Saint Hugh, Oxford,

comme conseillers;

- S. Exc. le cheikh Mohammed bin Mubarak Al Khalifa, ministre des affaires étrangères de Bahreïn,
S. Exc. le cheikh Abdul-Aziz bin Mubarak Al Khalifa, ambassadeur de l'Etat de Bahreïn aux
Pays-Bas,
S. Exc. M. Mohammed Jaber Al-Ansari, conseiller de Son Altesse l'émir de Bahreïn,
M. Ghazi Al-Gosaibi, sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères de l'Etat de Bahreïn,
S. Exc. la cheikha Haya Al Khalifa, ambassadeur de l'Etat de Bahreïn auprès de la République
française,
M. Yousef Mahmood, directeur du bureau du ministre des affaires étrangères de Bahreïn,

comme observateurs;

- M. Jon Addison, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
Mme Maisoon Al-Arayed, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
M. Nabeel Al-Rumaihi, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
M. Hafedh Al-Qassab, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
Mme Aneesa Hanna, ambassade de Bahreïn, Londres,
Mme Jeanette Harding, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
Mme Vanessa Harris, cabinet Freshfields,
Mme Iva Kratchanova, ministère d'Etat de l'Etat de Bahreïn,
Mme Sonja Knijnsberg, cabinet Freshfields,
M. Kevin Mottram, cabinet Freshfields,
M. Yasser Shaheen, second secrétaire, ministère des affaires étrangères de l'Etat de Bahreïn,

comme personnel administratif.

Le **PRESIDENT** : Veuillez vous asseoir. La séance est ouverte et je donne la parole au professeur Jean-Pierre Quéneudec pour la poursuite de son exposé.

M. QUENEUDEC : Merci Monsieur le président. Monsieur le président, Madame et Messieurs les juges, au cours de l'audience d'hier après-midi, nous avons examiné les points de désaccord entre Qatar et Bahreïn concernant d'une part la conception même de l'opération de délimitation et concernant d'autre part la question des hauts-fonds de Dibal et Jaradah et de l'île de Janan. Il convient maintenant d'envisager la troisième et dernière partie de cet exposé consacrée à l'absence de pertinence de certaines prétentions maritimes de Bahreïn.

III. L'absence de pertinence de certaines prétentions maritimes de Bahreïn

57. Monsieur le président, avec cet aspect, nous abordons ce qu'il y a sans doute de plus extraordinaire dans les thèses défendues par la Partie adverse en ce qui concerne la délimitation maritime à établir entre elle-même et l'Etat de Qatar. Bahreïn conçoit, en effet, sa situation comme étant celle d'un Etat multi-insulaire qui aurait, en quelque sorte, vocation à régner en souverain sur le moindre îlot, le moindre rocher, le moindre récif, écueil ou banc de sable se trouvant dans la zone de délimitation. Et aux yeux de Bahreïn, Qatar se présenterait, au contraire, comme un Etat de nature essentiellement tellurique — si l'on peut dire — Etat qui tournerait le dos à cette zone de délimitation, Etat dont le caractère péninsulaire tendrait ainsi à s'effacer, voire même à disparaître.

Ce point de vue, de Bahreïn, reposerait sur le postulat du statut intrinsèquement archipélagique de Bahreïn. De ce postulat découleraient, nous dit-on, d'«importantes implications» (réplique de Bahreïn, par. 276). En particulier, ce «facteur archipélagique» (réplique de Bahreïn, par. 343) serait important pour trancher toute question de souveraineté à l'égard de ce que Bahreïn appelle des «maritime features» qui, dans la plupart des cas, sont en réalité des rochers et des hauts-fonds découvrants. En raison de sa «nature archipélagique» (réplique de Bahreïn, par. 354), Bahreïn détiendrait nécessairement un titre sur ces rochers et hauts-fonds découvrants. D'où des affirmations péremptoires comme celle que l'on trouve, par exemple, au paragraphe 357 de la réplique de Bahreïn, où il est dit :

«Même si certaines des caractéristiques géographiques maritimes étaient plus proches de Qatar que de Bahreïn, elles n'en continueraient pas moins de relever de

Bahreïn ... en raison du fait qu'un Etat archipel fait face à un Etat exclusivement continental.» (réplique de Bahreïn, par. 357.)

En somme, si l'on comprend bien, le seul fait que la délimitation intervienne entre un Etat qui se proclame Etat-archipel et un Etat que l'on qualifie d'«exclusivement continental», devrait inévitablement conduire à reconnaître que ces soi-disant «maritime features» font partie intégrante du territoire de l'Etat-archipel. Et, bien entendu, l'ensemble des espaces maritimes qui les englobent et les entourent ne pourrait que relever de la souveraineté de celui-ci.

58. Le caractère fallacieux d'une pareille présentation est tellement évident qu'elle n'appelle ni ne mérite un long commentaire. Je me bornerai donc à montrer que les différentes particularités existant dans la zone maritime concernée, qu'il s'agisse de simples îlots ou de hauts-fonds découvrants, non seulement n'appartiennent pas toutes à Bahreïn, mais encore ne sont pas des particularités significatives et ne sont donc pas pertinentes aux fins de la délimitation. De même, je soulignerai ensuite que la revendication archipélagique avancée par Bahreïn ne présente pas réellement de pertinence pour la solution du problème de délimitation que la Cour est invitée à trancher.

1. L'absence de pertinence des îlots et des hauts-fonds

59. Voyons d'abord la question de ce que Bahreïn nomme des «*maritime features*». Cette expression est peut-être un raccourci commode, mais elle est tout à fait critiquable et a d'ailleurs été critiquée dans la réplique de Qatar (réplique de Qatar, par. 7.11 et suiv.). Dans la zone de délimitation, on dénombre effectivement une multitude de formations insulaires, rocheuses, coralliennes ou sablonneuses.

Il a été traité précédemment de certaines d'entre elles — celles qui sont les plus importantes —, à savoir : les îles Hawar et l'île de Janan, situées dans la région la plus méridionale de la zone, et ainsi que les hauts-fonds de Fasht Dibal et Qit'at Jaradah situés de part et d'autre de la ligne divisoire entre les secteurs de la zone de délimitation.

60. Hormis ces cas, existent par ailleurs de nombreux îlots, rochers et hauts-fonds découvrants, qui sont tous situés dans le secteur sud entre les côtes des deux Etats et qui présentent, on va le voir, la caractéristique des éléments peu significatifs, en raison de leur exigüité, en raison de leur localisation et, pour ce qui est des hauts-fonds, en raison de leur qualification.

Mû par une réelle prédilection pour les illustrations photographiques, Bahreïn a soumis à la Cour, à titre de documents supplémentaires, cent trente-quatre nouvelles photographies, dont vingt-deux sont consacrées à ces particularités maritimes. Il s'agit toutefois de clichés peu explicites, dont il n'est d'ailleurs pas précisé dans quelles conditions ils ont été pris. Ils ne fournissent aucune indication utile et sont, de surcroît, présentés dans un aimable désordre. Tout est mis sur le même plan, de façon délibérée, conformément, semble-t-il, à la manière constamment suivie par Bahreïn dans cette procédure : il s'agit en somme de mêler les genres, pour faire prendre des hauts-fonds découvrants pour des îlots pour ne pas dire pour faire prendre des vessies pour des lanternes.

Envisageons ces deux types de particularités.

[Illustration 13]

a) Les îlots

61. Il s'agit, en effet, de tout petits îlots inhabités, voire même dans un certain nombre de cas ou dans la plupart des cas de simples rochers proprement inhabitables, qui se trouvent soit à proximité immédiate de la côte de l'île de Bahreïn, soit à une distance de celle-ci n'excédant guère 4 à 5 milles marins. Telle est, en particulier, la situation de Al Hool, Halat Noon, Sabka Noon, Jazirat Mashtan, Yabberi Rock et, plus au nord, de Umm Jalid, Jazirat ash Shaykh au-dessus du cap de Ras Hayyan, ainsi que d'un autre îlot au-dessus du cap de Ras Abu Jarjur qui n'est d'ailleurs pas nommé sur les cartes. Seul l'îlot de Mattera (ou Al Mu'tarid) est éloigné de près de 7 milles marins de la côte principale de Bahreïn.

Ces différents îlots sont pratiquement tous bordés de récifs coralliens ou de bancs de sable qui émergent à marée basse, ce qui peut parfois donner la fausse impression que l'on se trouve en présence de formations insulaires non négligeables. C'est d'ailleurs l'impression qu'a tenté d'en donner Bahreïn qui n'a pas hésité dans certains cas à exagérer leur représentation sur les cartes produites dans ses pièces écrites, de façon à laisser croire que ce n'était pas des "*minor accessories of a mainland territory*". Bahreïn est même allé jusqu'à affirmer que ces îlots constituaient des «parties essentielles de la configuration géographique et de la structure politique de l'Etat de Bahreïn» (contre-mémoire de Bahreïn, par. 544). On croit rêver !

Il suffit de se reporter aux cartes marines de la région, y compris celles publiées par Bahreïn (en particulier la carte 2501 au 1/25 000, de Al Manama à Umm Jalid; ou la carte 5005 au 1/100 000, de Qit'at Jaradah au golfe de Bahreïn), il suffit de regarder ces cartes pour se rendre compte qu'il s'agit en fait de minuscules fragments de terres émergées, auprès desquels la petite île de Janan dont il était question hier fait presque figure de géant. Ces îlots correspondent en réalité à ce qui est souvent présenté dans la jurisprudence internationale comme des "*minor geographical features*", c'est-à-dire, pour reprendre les termes de l'arrêt rendu par la Cour dans l'affaire du *Golfe du Maine*,

«le type d'accident géographique mineur dont ... il convient de faire abstraction si l'on veut qu'une ligne de délimitation aboutisse autant que possible à une division par parts égales des zones de chevauchement des projections maritimes respectives des deux pays» (*C.I.J. Recueil 1984*, p. 332, par. 210).

62. On est donc amené à regarder ces îlots comme des particularités peu significatives que l'on est conduit à négliger dans le tracé d'une ligne de délimitation. Dès lors, même si l'on considère que Bahreïn serait fondé à utiliser certains de ces îlots pour établir les lignes de base de sa mer territoriale, lesdits îlots ne pourraient cependant pas servir normalement de points de base pour le tracé de la ligne de délimitation entre Qatar et Bahreïn. Et ce, d'autant plus que l'appartenance d'au moins l'un d'entre eux demeure suspendue à la décision que rendra la Cour à propos de la souveraineté sur les îles Hawar. En effet, l'attribution de l'îlot de Mattera (ou Al Mu'tarid) à l'un ou l'autre Etat dépendra du point de savoir de quel côté de la ligne de délimitation sera situé cet îlot. Si la souveraineté de Qatar sur les îles Hawar est reconnue par la Cour, l'îlot de Mattera (ou Al Mu'tarid) sera peut être et sans doute regardé comme appartenant à Qatar, dès lors que la ligne de délimitation le placerait du côté qatarien. Bahreïn ne saurait donc préjuger de son attribution.

63. Lorsqu'il s'agit — comme c'est le cas en l'espèce — d'îlots minuscules à l'égard desquels l'existence d'un titre territorial est rien moins qu'incertain, c'est en effet le tracé de la frontière maritime établie sur la base d'un ensemble d'autres considérations qui a un effet attributif de souveraineté sur les îlots en question.

On rappellera à cet égard la décision qui avait été rendue dans *l'Arbitrage du canal de Beagle* en 1977. Le tribunal arbitral avait indiqué que l'un des effets qui s'attachait au tracé d'une

ligne représentant la frontière maritime entre les parties était d'attribuer à l'Argentine toutes les îles et autres formations se trouvant d'un côté de la ligne et au Chili toutes celles qui se trouvaient de l'autre côté de la ligne (paragraphe 105 de la sentence). Et, rejetant la prétention chilienne qui revendiquait la souveraineté sur la totalité des îles et îlots situés dans le canal de Beagle, les cinq juges de la Cour désignés comme arbitres avaient tenu à souligner :

"a division of the waters of the Channel along a boundary line must necessarily entail ... a corresponding division of the small islands lying in it, depending on which side of the line they are situated" (par. 107, ILM 1978, p. 673).

Aussi n'est-il pas tout à fait indifférent pour la présente instance de citer un passage du dispositif de cette sentence, dont le texte a ensuite été implicitement validé par le traité de paix et d'amitié argentino-chilien de 1984. On pouvait y lire notamment l'énoncé suivant :

"the title to all islands, islets, reefs, banks and shoals, if situated on the northern side of the ... line, is vested in the Republic of Argentina; and if situated on the southern, in the Republic of Chile" (par. 176, 1 iii), *ibid.*, p. 674).

b) Les hauts-fonds découvrants

64. Ce qui vaut à l'égard de l'ensemble des îlots qui viennent d'être mentionnés vaut a fortiori pour les *hauts-fonds découvrants* qui parsèment également le secteur sud de la zone de délimitation. Ainsi, le haut-fond de Thalib (ou Tighaylib), à un peu plus de 4 milles marins de la côte de Bahreïn, est incontestablement situé dans une zone qui, en tout état de cause, relèvera de la souveraineté de Bahreïn. Il en sera ainsi, en effet, aussi bien si la frontière maritime arrêtée par la Cour suit dans ce secteur le tracé de la ligne de 1947, que si elle est constituée par une ligne médiane entre les deux côtes principales, c'est-à-dire en suivant une ligne que, par exemple, le tribunal arbitral Erythrée/Yémen dans sa sentence du 17 décembre 1999 (par. 152) a appelé une *"mainland-coastal median, or equidistance, line"*.

Inversement, il y a tout lieu de penser que les hauts-fonds découvrants de Fasht Bu Thur, Qita'a el Erge et Qit'at ash Shajarah, qui sont situés respectivement à 7 milles ½, 6 milles ½ et moins de 5 milles de la côte continentale de Qatar, se trouveront à l'est de la ligne de délimitation et seront situés dans une zone maritime relevant de la souveraineté de Qatar.

Pour les raisons qui ont été exposées lorsque nous avons examiné la situation de Fasht Dibal et Qit'at Jaradah, les trois hauts-fonds de Bu Thur, El Erge et Sharajah ne sauraient être regardés

comme des hauts-fonds susceptibles d'appropriation en eux-mêmes. Ils ne peuvent donc pas, à nos yeux, être utilisés comme points de base pour déterminer la ligne de délimitation. C'est, au contraire, le tracé de cette ligne qui, prenant appui sur les côtes réelles des deux Etats, aura pour effet de conférer un titre sur ces hauts-fonds découvrants en fonction de leur localisation par rapport à la ligne de délimitation.

65. Il en est de même en ce qui concerne Fasht al Azm. En effet, comme nous l'avons vu hier, Fasht al Azm ne fait pas naturellement partie de l'île de Sitrah, à laquelle il a été, au contraire, artificiellement rattaché en 1982. Aux fins de la délimitation, il doit donc être traité de façon indépendante, c'est-à-dire comme s'il s'agissait d'un haut-fond découvrant au large de la côte. Toutefois, ce qui est désigné sous le nom de Fasht al Azm, loin de constituer un seul et même haut-fond découvrant, apparaît en réalité comme formé par une série de fragments successifs. Ceux-ci se présentent tantôt comme des récifs découvrants, tantôt comme des bancs de sable découvrants, ainsi que le montre par exemple la carte 3790 de l'amirauté britannique de 1993 sur laquelle quelques corrections mineures ont été apportées en 1999. Cette carte de l'amirauté porte l'indication «*Drying reefs and sandbanks*», indication qui figurait aussi sur la carte marine bahreïnite 5001 de 1987. L'ensemble comporte en fait plusieurs hauts-fonds qui assèchent par morceaux ou par bribes, comme l'indiquait l'édition de 1987 de la carte marine anglaise 3790 précisément, où il était porté : «*Sand and coral (dries in patches)*», ou la carte bahreïnite 1502 de la même année indiquant : «*Numerous shoals, dries in patches*» (voir réplique de Qatar, par. 7.17, p. 285).

Dans ces conditions, et contrairement aux prétentions de la Partie adverse, Fasht al Azm ne peut pas davantage être pris en considération pour l'établissement de la ligne de délimitation. Il ne s'agit en aucun cas d'une portion du territoire de Bahreïn. Et il n'existe aucune considération d'ordre juridique qui empêcherait de tracer une ligne de délimitation qui aurait pour effet de couper à travers cette série de hauts-fonds comme le faisaient d'ailleurs, et la ligne de 1947, et la ligne Boggs-Kennedy.

66. En définitive, les multiples îlots et hauts-fonds que nous venons d'évoquer apparaissent en l'espèce comme autant d'accidents géographiques mineurs par rapport à la configuration générale des côtes des deux Etats. Ce sont des considérations qui ne sont pas essentielles lorsqu'on

les rapporte à la situation géographique d'ensemble qui prévaut dans la zone de délimitation. C'est pourquoi nous disons que ces îlots et hauts-fonds découvrants ne sauraient donc être regardés comme des éléments pertinents.

2. L'absence de pertinence de la revendication archipélagique

67. S'agissant maintenant de la *revendication archipélagique* présentée par Bahreïn, cette revendication archipélagique est de la même manière dépourvue de pertinence aux fins de la présente délimitation maritime. Dans ses deux premières pièces écrites, Qatar a insisté sur ce point (mémoire de Qatar, par. 11.43 et suiv.; contre-mémoire de Qatar, par. 6.65 et suiv.). On se limitera donc ici à l'énoncé de quelques observations additionnelles.

a) *Première observation*

68. La première observation que l'on doit faire concerne la contradiction fondamentale qui caractérise la position défendue par Bahreïn dans la présente affaire.

D'un côté, Bahreïn revendique la souveraineté sur ce qu'il appelle la «zone de Zubarah», c'est-à-dire sur une portion de la presqu'île de Qatar, qu'il prétend incorporer à son territoire. D'un autre côté, et dans le même temps, Bahreïn soutient qu'il remplit toutes les conditions pour être qualifié d'Etat-archipel et qu'il est donc en droit d'établir des lignes de base archipélagiques.

Or, ce sont là deux revendications qui sont radicalement inconciliables et qui s'excluent mutuellement.

En effet, il ressort on ne peut plus clairement des travaux de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer que seuls les Etats dont le territoire est *entièrement* et exclusivement composé d'îles ou de parties d'îles peuvent accéder au statut d'Etats-archipels. Dès lors que le territoire d'un Etat n'est pas uniquement formé par un ou plusieurs groupes d'îles, mais comporte également une partie continentale, un tel Etat ne peut pas prétendre à la qualité d'Etat-archipel.

69. C'est peut-être parce qu'il était conscient de cette incompatibilité que, dans un premier temps, Bahreïn avait semblé n'avancer sa revendication archipélagique qu'à titre alternatif, c'est-à-dire dans l'hypothèse où la Cour déciderait de ne pas reconnaître sa prétention à l'égard de Zubarah. Cependant Bahreïn s'est assez vite départi de cette prudence initiale et n'a pas hésité à

affirmer que, même si sa revendication sur Zubarah était admise, il devrait néanmoins être regardé comme un Etat-archipel. La Cour n'aura certainement pas manqué de relever que, dans la dernière pièce écrite de Bahreïn, il n'est plus question, s'agissant du statut archipélagique, de «demande alternative» («*alternative claim*») pour la présentation de la prétention archipélagique de Bahreïn.

Quoi qu'il en soit, il est certain que Bahreïn ne peut pas à la fois réclamer la reconnaissance d'un prétendu titre territorial sur une zone continentale comme celle de Zubarah et revendiquer par ailleurs la qualité d'Etat-archipel. Ce n'est pas seulement vouloir obtenir en même temps «le beurre et l'argent du beurre», c'est aussi vouloir «marier l'eau et le feu».

Selon nous, cette raison, à elle seule, suffit à faire déclarer non pertinente en l'espèce la revendication archipélagique avancée par Bahreïn.

b) Deuxième observation

70. On peut toutefois ajouter une deuxième observation allant dans le même sens et qui vient conforter la précédente.

Cette observation a trait au fait que, aux yeux des Etats tiers, Bahreïn n'est pas réputé être un Etat-archipel, au sens spécifique donné à cette expression depuis l'adoption de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Non seulement le nom de Bahreïn ne figure pas sur la liste, dressée par le Secrétariat des Nations Unies, des dix-sept Etats qui revendiquent effectivement aujourd'hui un statut archipélagique, mais Bahreïn n'est même pas considéré comme faisant partie de ceux qui, en application de la convention sur le droit de la mer, pourraient revendiquer la qualité d'Etat-archipel.

Ainsi, dans le rapport adressé le 23 septembre 1994 au président des Etats-Unis à l'appui de la transmission de la convention de 1982 au Sénat américain pour que celui-ci autorise l'adhésion des Etats-Unis à cette convention, le secrétaire d'Etat américain avait établi la liste des vingt Etats qui, d'après l'étude faite par ses services, pouvaient légitimement prétendre à un statut d'Etat-archipel (voir *International Legal Materials*, 1995, p. 1409). Il est assez remarquable de noter que le nom de Bahreïn n'était pas mentionné dans cette liste, alors qu'il s'agissait d'un inventaire complet des Etats en droit de se doter de lignes de base archipélagiques et qui fut publiée d'ailleurs dans «*International Legal Materials*» en 1995.

Autant dire que la simple possibilité pour Bahreïn d'établir des lignes de base archipélagiques n'a pas été reconnue. Cette possibilité n'a même pas été envisagée lorsque le géographe du département d'Etat américain s'est préoccupé de déterminer, d'une manière objective et exhaustive, quels Etats pouvaient le faire en appliquant les critères définis par la convention sur le droit de la mer.

Cette deuxième considération conduit donc, elle aussi, à conclure que la Cour ne devrait pas tenir compte, aux fins de la délimitation maritime, des lignes de base archipélagiques revendiquées par Bahreïn.

c) *Troisième observation*

71. Une troisième observation peut en outre être faite concernant précisément l'impossibilité où se trouve la Cour de se prononcer, dans le cadre de la présente affaire, en faveur des lignes de base archipélagiques telles que Bahreïn les a présentées pour la première fois dans son mémoire. (Illustration 14.)

Le polygone archipélagique défini par ces lignes de base, qui apparaît à l'écran, englobe et comprend des espaces maritimes situés au nord et à l'est de Bahreïn, c'est-à-dire des espaces maritimes qui sont en dehors de la zone dans laquelle doit intervenir la délimitation avec Qatar, comme on le voit sur cette carte qui est la carte n° 12 du mémoire de Bahreïn.

Or, pour réaliser la délimitation maritime entre Qatar et Bahreïn, la Cour ne peut tenir compte que de ce qui est propre à la zone de délimitation proprement dite. La Cour n'a évidemment pas compétence dans cette affaire à l'égard d'espaces marins situés en dehors de cette zone. En d'autres termes, la Cour ne peut certainement pas se prononcer en ce qui concerne la partie des lignes de base archipélagiques située en dehors de la zone de délimitation, il s'agit pour l'essentiel des lignes tirées entre les points 20 (ils apparaissent assez peu nettement sur la carte), il s'agit des points — je les ai notés — 21, 22, 23, 24, 25, 26 et le point 1, ainsi d'ailleurs qu'une partie de la ligne qui est tirée entre le point 1 et le point 2. Une partie de cette ligne se trouve en dehors, normalement, de la zone de délimitation.

72. Est-ce à dire que, faute de pouvoir statuer sur la totalité des lignes de base archipélagiques, la Cour pourrait se contenter de se prononcer sur la partie de ces lignes qui se

trouve à l'intérieur de la zone de délimitation ? Il ne le semble pas davantage, et ce pour les raisons suivantes.

L'appréciation de la validité de lignes de base archipélagiques au regard du droit international ne peut être menée qu'en faisant application des règles contenues dans la quatrième partie de la convention de 1982 sur le droit de la mer, quatrième partie qui est consacrée aux Etats-archipels. Le problème, c'est que Qatar n'étant pas partie à cette convention, les dispositions en cause ne lui sont pas opposables en tant que règles conventionnelles.

La Cour devrait donc préalablement trancher la question de savoir si ces dispositions peuvent être regardées comme faisant désormais partie du droit international coutumier, seul applicable en la présente espèce. Or, le moins que l'on puisse dire, est que l'on peut douter du caractère authentiquement coutumier de plusieurs dispositions de la quatrième partie de la convention de 1982.

73. Mais, à supposer même que ce caractère coutumier puisse leur être reconnu et que la Cour soit en conséquence en mesure de s'appuyer sur ces dispositions, la Cour ne pourrait cependant se prononcer sur la validité des lignes de base archipélagiques comprises dans la zone de délimitation qu'en procédant à une évaluation globale du polygone archipélagique défini par l'ensemble des lignes de base.

Il lui faudrait en effet, mettant en œuvre des critères inspirés de ceux qui sont énoncés à l'article 47 de la convention de 1982, procéder à une double vérification. Il lui faudrait, d'une part, évaluer le rapport nécessaire entre la superficie des eaux comprises dans le polygone archipélagique et la superficie des terres émergées sous souveraineté bahreïnite. Et puis, il lui appartiendrait, d'autre part, d'apprécier également l'existence ou l'absence d'écart sensible entre le tracé des lignes de base archipélagiques et le contour général de l'archipel de Bahreïn. Mais la Cour ne pourrait toutefois le faire qu'en examinant des éléments qui sont extérieurs à la zone de délimitation elle-même. Ce qui la conduirait à déborder du cadre géographique de la présente affaire. En outre, cela risquerait de conduire à remettre en cause la délimitation déjà réalisée avec un Etat tiers.

Dans ces conditions, la Cour ne paraît pas en situation de se prononcer sur les lignes de base archipélagiques que Bahreïn prétend vouloir établir.

74. Il résulte, Monsieur le président, de cet ensemble d'observations que la revendication archipélagique avancée par Bahreïn n'a pas à être prise en considération dans la présente affaire, car elle manque totalement de pertinence. Il n'est point besoin, par conséquent, d'examiner la question de savoir si Bahreïn est ou n'est pas fondé à se prévaloir du droit de tracer des lignes de base archipélagiques.

Conclusion

Monsieur le président, Madame et Messieurs les juges,

75. Tels sont, avec ceux qui vont être maintenant exposés par M. le professeur Salmon, les éléments essentiels de la position de Qatar face aux prétentions affichées et aux arguments qui ont été avancés par la partie adverse en matière de délimitation maritime. Leur présentation aura été un peu longue et je tiens à remercier la Cour pour sa patience et pour l'attention qu'elle a bien voulu me prêter.

Monsieur le Président,

Je vous serais très obligé de bien vouloir maintenant appeler à la barre mon collègue M. le professeur Salmon.

Le PRESIDENT : Je vous remercie, Monsieur le professeur, et j'appelle maintenant à la barre le professeur Jean Salmon.

M. SALMON : Monsieur le président, Madame et Messieurs de la Cour,

Mon collègue M. le professeur Quéneudec vient d'entretenir la Cour de certaines circonstances présentées par Bahreïn comme circonstances pertinentes, y compris son prétendu statut archipélagique. Et mon collègue a invité la Cour à ne pas prendre ce dernier élément en considération.

1. Il m'appartient, à ce stade, d'appeler l'attention de la Cour tout d'abord sur deux autres faits que Bahreïn présente comme circonstances pertinentes : les pêcheries de perles d'une part, et ses projets de développement économique d'autre part. Qatar estime qu'il y a lieu de les écarter à ce titre. Ensuite, il conviendra de montrer pourquoi, aux yeux de Qatar, la ligne du 23 décembre 1947 est au contraire une circonstance pertinente significative.

Envisageons donc d'abord les circonstances à écarter.

A. Les circonstances à écarter

1. L'argument des pêcheries de perles

2. a) Parmi ces circonstances, voyons tout d'abord *l'argument des pêcheries de perles*.

Comme il a été démontré hier, Bahreïn prend appui aux fins de la délimitation maritime sur une ligne provisoire d'équidistance hautement contestable.

(Projeter le croquis "*Bahrain pearl fishing claims 1961 and 1996*", dossier d'audience n° 15)

Mais, au surplus, aussi bien dans la réclamation qu'il avait présentée le 16 août 1961¹ que celle qui se trouve dans la réplique de 1996², il entend lui faire opérer une translation vers l'est sur base de l'activité passée de ses pêcheurs d'huîtres perlières³. Le croquis projeté (document n° 15 du dossier d'audience), montre en vert la ligne réclamée en 1961 et en rouge celle, plus curieuse encore, revendiquée aujourd'hui.

Incidentement je signalerai à la Cour que dans les documents de Qatar nous avons longtemps appelé la ligne de 1961 la ligne de 1964, tout simplement parce que le seul texte que nous avons dans nos archives était le texte qui nous avait été fourni par les Britanniques en 1964. Et ce n'est que trente ans plus tard, lorsque nous avons pu ouvrir les archives britanniques que nous avons découvert que ce document ne datait pas de 1964 mais bien de 1961, mais que les Britanniques s'étaient bien gardés de nous le transmettre avant 1964. De là le fait que dans les écritures de Qatar vous trouverez quelquefois la mention de 1964 mais en réalité, historiquement, c'est en 1961 que cette revendication a été faite par Bahreïn.

3. Qatar a fait bonne mesure de ces revendications surprenantes dès son mémoire (et l'appendice 4 de celui-ci). Indépendamment du peu de crédit s'attachant aux noms et

¹Voir détails dans le mémoire de Qatar, par. 10.34-10.40.

²Réplique de Bahreïn, par. 391-399.

³Voir détails dans le mémoire de Qatar paragraphe 10.37 et suivants et appendice 4; voir aussi le contre-mémoire de Qatar paragraphes 6.38 à 6.49.

emplacements des bancs réclamés⁴, Qatar a relevé les éléments suivants qui chacun pris isolément suffisent à détruire la thèse de Bahreïn :

- 1) Les pêcheries de perles s'étendaient sur toute la région sud du Golfe et en particulier de l'Arabie saoudite aux Emirats.

(Projeter le croquis "*Common pearl fishing grounds*",
dossier d'audience n° 16)

Le croquis qui vous est projeté (document n° 16 du dossier d'audience) est plus réduit que cette zone car il ne reprend que la zone des eaux méridionales du Golfe approximativement entre les degrés 50 et 51°50" de longitude est.

Ces pêcheries ont, de manière *immémoriale*, été considérées comme *communes* à toutes les tribus du littoral du Golfe

Cette position a été défendue avec constance par les autorités britanniques dès le siècle dernier⁵. Cet état de droit fut reconnu par sir Humphrey Waldock dans un avis juridique qu'il avait donné à BAPCO dont il était le conseil au moment des négociations entre Bahreïn et l'Arabie saoudite sur leur délimitation⁶, et par M. Al-Baharna, c'est pratiquement un conseil honoraire de la délégation de Qatar, précédent agent de Bahreïn dans la présente affaire, et qui dans son ouvrage fréquemment cité *The Legal Status of the Arabian Gulf States*⁷, a déclaré exactement la même chose. La juridiction qui était impliquée par chaque Etat du pavillon était donc purement personnelle et non territoriale.

- 2) les Qatariens — à l'instar d'autres ressortissants des Etats du Golfe, exerçaient, eux aussi, la pêche perlière de manière non négligeable⁸.
- 3) La décision britannique du 23 décembre 1947, lorsqu'elle a précisé que la délimitation du fond des mers qu'elle effectuait ne portait pas atteinte aux droits traditionnels de pêche, a implicitement confirmé le caractère non *réel* dans le sens de propriété qu'on lui donne en droit civil, mais *personnel*, de la juridiction relative aux pêcheries.

⁴Voir contre-mémoire de Qatar paragraphes 6.42 à 6.48.

⁵Contre-mémoire de Qatar, appendice 2, par. 19 et 20, vol. 5, p. 155-158.

⁶Mémoire de Qatar, annexe IV.206, vol. 11, p. 75-76 et mémoire de Qatar, appendice 4, vol. 15, par. 12; voir aussi des extraits dans contre-mémoire de Qatar, appendice 2, vol. 5, p. 155-158.

⁷Mémoire de Qatar, app. 4, vol. 15, par. 14, p. 118-119.

⁸Mémoire de Qatar, app. 4, par. 15, vol. 15, p. 119.

- 4) Les proclamations de Bahreïn et de Qatar en juin 1949 concernant leur souveraineté sur le lit des mers ont, de même, réservé les droits traditionnels de pêche perlière en haute mer⁹.
- 5) La juridiction personnelle que l'émir de Bahreïn pouvait exercer sur les navires ou les citoyens Bahreïnites ne créait aucun droit de souveraineté *sur les lieux de pêche*; c'est pourquoi l'argument de Bahreïn fondé sur cet exercice en relation avec les bancs de Bu Saafa furent rejetés par l'Arabie saoudite¹⁰.

(Projeter croquis "*Map attached to Belgrave's letter dated 21 March 1951 together with the transposition of the line of the Agreement of 22 February 1958*",
dossier d'audience n° 17)

La carte projetée (document n° 17 du dossier d'audience) montre les bancs qui étaient réclamés par Bahreïn dans une lettre de Belgrave du 21 mars 1951 en particulier tous ces bancs qui apparaissent dans ce semi-triangle qui est dans la zone nord, et, en superposition, j'ai fait montrer la ligne de l'accord du 22 février 1958 entre les deux Etats, et il résulte clairement de ce croquis que par cet accord aucune souveraineté ne fut reconnue à Bahreïn sur lesdits lieux de pêche. Comme on le verra plus loin c'est un autre argument, les exploitations pétrolières de la BAPCO dans la région, qui amènera l'Arabie saoudite à partager les revenus pétroliers de la zone en question, zone qui allait relever de la seule souveraineté de l'Arabie saoudite.

- 6) Lors de l'élaboration des conventions de Genève puis de Montego Bay, les discussions concernant les pêcheries sédentaires ont repoussé définitivement toute idée que ces pêcheries puissent relever d'un autre Etat que l'Etat riverain. Ce dernier possède à titre exclusif des droits sur le plateau continental et les richesses qui y sont attachées¹¹.

(Projeter à nouveau le croquis "*Common pearl fishing grounds*",
dossier d'audience n° 16)

- 7) Incidemment on relèvera que ces activités se déroulaient dans la zone nord de la zone sud si j'ose m'exprimer ainsi; c'est-à-dire la zone nord avant d'arriver à la grande médiane dans le Golfe¹², et qu'il n'y avait pas d'activité perlière dans ce qu'on appelle parfois le golfe de

⁹Mémoire de Qatar, app. 4, par. 21, vol. 15, p. 121.

¹⁰Mémoire de Qatar, app. 4, par. 25, vol. 15, p. 123 et contre-mémoire de Qatar, app. 2, par. 19 et 20, vol. 5, p. 155-158.

¹¹Contre-mémoire de Qatar, app. 4, vol. 15, par. 24, p. 122.

¹²Réplique de Bahreïn, par. 54.

Bahreïn et en particulier il n'y avait jamais eu d'activité perlière à Hawar¹³; contrairement à certaines allégation de Bahreïn, les Dawasirs venaient à Hawar à la fin de leur saison de pêche perlière¹⁴.

- 8) Les pêcheries perlières sont éteintes depuis plus d'un demi-siècle. Elles étaient déjà qualifiées de défuntes par Young dans un article publié en 1973 dans *New Directions in the Law of the Sea*¹⁵. La formulation de Bahreïn que "*pearling is now substantially reduced*"¹⁶, doit être signalée à la Cour comme une des rares occasion où, dans ses écritures, cet Etat a exercé euphémisme et retenue.
- 9) Enfin, la prétention de Bahreïn, selon laquelle ses gardes-côtes¹⁷ patrouilleraient aujourd'hui autour des bancs de perles au nord de Qatar, — à supposer que le fait soit prouvé — n'a, sans préjudice de son irrecevabilité temporelle, aucune signification juridique particulière ainsi que nous avons eu l'honneur de le souligner devant la Cour dans notre intervention précédente.

A tout ceci Bahreïn s'abstient de répondre ou ne donne que des réponses insatisfaisantes :

4. La dernière forme de l'argumentation bahreïnite consiste à prétendre que ce pays a, de tout temps, exercé sur les bancs de perles, par voie législative, administrative et juridictionnelle, un «*imperium*», par opposition à un «*dominium*». Il est soutenu, au surplus, avec autant d'aplomb que de candeur, que ce fait ne serait pas contesté par Qatar¹⁸.

Le mot «*imperium*» est un terme latin employé en doctrine pour qualifier le pouvoir exercé par l'Etat sur des personnes en quelque lieu qu'elles se trouvent. Ainsi les professeurs Combacau et Sur, dans leur manuel bien connu, distinguent l'espace comme étendue où s'exerce un *imperium sur les personnes*; et l'espace comme étendue où s'exerce un *dominium* sur le territoire. Dans le cas de l'*imperium*, il s'agit d'un pouvoir personnel, exercé sur les personnes se trouvant sur un

¹³Voir les affidavits présentés par Bahreïn : réplique de Bahreïn annexes 15, 17-19 et 26-31.

¹⁴*Ibidem*, annexes 22 et 23.

¹⁵Mémoire de Qatar, annexe IV.372, vol. 13, p. 297.

¹⁶Réplique de Bahreïn, par. 391.

¹⁷Réplique de Bahreïn, par. 392 et annexe 24, vol. 2, p. 148.

¹⁸Réplique de Bahreïn, par. 394.

territoire (qu'il soit national, étranger ou même international)¹⁹. Et dans le cas du *dominium*, il s'agit d'un pouvoir exercé par l'Etat sur son territoire en tant que chose.

C'est une terminologie assez peu courante. Pour le commun des juristes, nous opposons la compétence territoriale et la compétence personnelle.

Mais cette toge romaine ne change rien à la chose : qu'il s'agisse d'*imperium* ou de compétence personnelle sur les sujets Bahreïnites ou les navires battant pavillon de Bahreïn, elle ne confère en elle-même aucun droit de nature territoriale ou de gestion particulière des lieux de pêche. Ceci fut dit en termes très concrets en 1903 par le lieutenant-colonel Kemball, résident politique dans le golfe Persique, à un commerçant français, répondant au nom de Joseph Dumas, qui désirait participer aux pêcheries de perles et invoquait la possibilité d'obtenir l'accord de l'émir du Bahreïn. La réponse du résident fut la suivante :

«J'expliquai à M. Dumas que les bancs de perles étaient la propriété des Arabes de la côte et que le chef de Bahreïn n'avait aucun droit de donner à quiconque la permission de prendre part dans les opérations de plongées.»²⁰

On ne peut être plus clair. Si, par son parler latin, Bahreïn prétend soutenir que cet *imperium* s'étendait aux ressortissants Qatariens ou aux navires battant le pavillon qatarien, cette prétention est ici formellement contestée.

5. Soit dit en passant, la Cour aura noté que les écritures de Bahreïn, fertiles en matière d'activités économiques du siècle dernier, ne s'étendent pas sur la conduite des parties en matière de *concessions pétrolières*, activité qui a pris une place dominante à l'époque contemporaine. S'il est une activité économique pouvant être considérée comme pertinente, c'est bien celle-là. Nous allons y revenir dans un instant.

¹⁹J. Combacau et S. Sur, *Droit international public.*, 4^e éd., Montchrestien 1999, p. 394 et p. 418.

²⁰Lettre du lieutenant-colonel C.A. Kemball, résident politique dans le golfe persique, à L.W. Dane, secrétaire du Gouvernement de l'Inde, en date du 26 mars 1903, OF 78/5380 (Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 3).

2. Les projets de développement de Bahreïn

(Projeter carte "*Proposed reclamation of the Bahrain archipelago*", réplique de Bahreïn face à la page 181.)

6. Mais traitons d'abord la seconde circonstance invoquée par Bahreïn. Elle concerne des projets pharaoniques du remblai, envisagés : notamment à Hawar, Fasht El Azm, Fasht Dibal, Qit'at Jaradah, mais aussi à Nun, Mashtan et, Tighaylib et Qit'at ash Shajarah²¹.

Le dévoilement soudain, dans la réplique de Bahreïn, de ces constructions futuristes ont sans doute pour objet d'impressionner le siège par des arguments de nature économique. Il convient de souligner d'emblée que si de tels travaux devaient être accomplis, ils auraient pour effet de transformer en îles certains hauts-fonds découvrants et empièteraient de la sorte de manière substantielle sur la mer territoriale de Qatar.

7. Qatar estime pour sa part qu'il n'y a pas lieu de s'attarder sur ces projets pour les quatre raisons suivantes :

1) Comme nous l'avons souligné dans notre exposé introductif, les perspectives économiques n'ont pas, comme telles, à intervenir pour résoudre la question de la délimitation entre les deux Parties. Comme l'a dit le tribunal arbitral dans l'affaire de la *Délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau*, confronté à des plans des parties en vue de leur développement :

«pas plus que la Cour internationale de Justice en l'affaire du *Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne)* (C.I.J. Recueil 1982, p. 77 et 78, par. 107), le tribunal n'a acquis la conviction que les problèmes économiques constituent des circonstances pertinentes à prendre en compte en vue d'une délimitation. Puisque seule une évaluation actuelle est du ressort du tribunal, il ne serait ni juste ni équitable de fonder une délimitation sur l'évaluation de données qui changent en fonction de facteurs dont certains sont aléatoires»²².

2) Certains des hauts-fonds découvrants dont Bahreïn envisage de transformer la nature relèvent de la souveraineté de Qatar comme il a été souligné hier et encore ce matin dans la plaidoirie de mon prédécesseur.

3) Il s'agit de constructions futuristes envisagées au-delà de toute date critique ou pertinente imaginable. Comme tel, l'argument est donc irrecevable.

²¹Voir carte dans la Réplique de Bahreïn face à la page 181.

²²Sentence du 14 février 1985, *RSA*, vol. XXI, par. 122, p. 193-194.

- 4) Au surplus, des constructions artificielles injectées dans une mer aussi étroite, auraient pour effet de transformer profondément la configuration géographique, bouleverseraient toute application raisonnable des règles de droit en matière de délimitation maritime.

En conclusion de cette première partie, Qatar estime que les pêcheries perlières et les projets de développement de Bahreïn doivent être rejetés au titre de circonstances pertinentes.

B. Une circonstance à retenir : la ligne du 23 décembre 1947

8. Un examen des circonstances pertinentes qui peuvent influencer sur la détermination d'une ligne de démarcation équitable ne peut ignorer la décision britannique du 23 décembre 1947.

(Projeter le croquis "*The British Decision of 23 December 1947*",
dossier d'audience n° 18)

La Cour aura remarqué que cette décision est pour l'essentiel passée sous silence par Bahreïn sauf s'il peut en tirer profit (en ce qui concerne Fasht Dibal et Qit'at Jaradah)²³. Pour le reste, cet acte de Sa Majesté britannique est rebaptisé «lettre d'un pays tiers»²⁴, et souverainement ignoré par Bahreïn.

De même, Bahreïn ne souffle mot sur l'influence que l'adoption de cette ligne a pu avoir sur les activités pétrolières dans la région.

Les écritures de Qatar ont montré que cet acte — adopté par le Gouvernement britannique dans le but d'éviter dans les eaux séparant Bahreïn de la péninsule de Qatar tout heurt entre les intérêts pétroliers de part et d'autre — est pourtant une circonstance pertinente à prendre en considération pour l'établissement de la délimitation maritime.

9. Influencés par la proclamation Truman et le concept de principes équitables, les Britanniques ont dressé une ligne divisoire sur base des trois critères suivants : la prise en considération exclusive des côtes qui se faisaient face, la sélection de quelques points pivots aisément discernables et l'élaboration d'une ligne simplifiée.

Pour mémoire, on se souviendra que la ligne était formée de trois segments et de deux exceptions. Le premier segment partait d'un point M au sud (indiqué par la flèche) à l'entrée du golfe Dawhat Salwah (à la latitude 25° 30' N) et s'étendait jusqu'au point Q.

²³Réplique de Bahreïn, par. 355.

²⁴Réplique de Bahreïn, par. 274.

A hauteur de ce dernier point se situait *la première exception*. La ligne déviait vers l'est pour enserrer dans un polygone les îles Hawar qui avaient été attribuées à Bahreïn en 1939.

Le second segment s'étendait du point L au point NSLB (c'est-à-dire les initiales de North Sitrah Light Buoy) et le troisième segment était une ligne droite dans la direction nord-nord-est jusqu'à un point BLV (initiales de Bahrain Light Vessel). La ligne s'arrêtait donc à la latitude 26° 33' 33" N alors que la grande médiane avec l'Iran se situe à un peu plus de 27°.

La seconde exception consistait dans le fait que la décision attribuait à Bahreïn des droits souverains sur les bancs de Fasht ad Dibal et Qit'at Jaradah en insistant bien sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'îles et que ces hauts-fonds découvrants, enclavés dans la zone relevant de Qatar, ne bénéficiaient pas d'eaux territoriales.

10. Comme l'ont montré les écritures précédentes, la ligne n'est invoquée par Qatar ni comme une décision britannique ayant un caractère définitif et obligatoire, ni dans la totalité de son tracé.

Elle n'est pas invoquée comme une décision britannique *ayant un caractère définitif et obligatoire* pour deux raisons essentielles.

D'une part, les différentes autorités qui se sont exprimées sur ce point au nom du Gouvernement britannique ont varié dans les appréciations portées à l'égard du caractère de cette décision, la considérant tantôt comme une décision définitive, tantôt comme une mesure provisoire demandant à être confirmée. Il suffit pour s'en convaincre, de se rapporter aux diverses déclarations qui furent faites postérieurement à 1947 et qui ont été répertoriées et citées dans les pièces écrites présentées par Qatar à la Cour.

D'autre part, les deux parties intéressées manifestèrent elles-mêmes leur opposition à l'égard de la décision en question, soit à raison des exceptions dont elle était assortie, comme le fit Qatar, soit à raison du tracé de la ligne qu'elle prévoyait, comme le fit Bahreïn, qui ne voulut y voir que la confirmation ou la consécration des droits qu'il prétendait détenir sur les îles Hawar ou sur les hauts-fonds de Dibal et de Jaradah. Sa Majesté britannique finit d'ailleurs par se rendre à l'évidence en acceptant que la question soit soumise à l'arbitrage entre les deux émirats intéressés. Il en résulte que cette décision n'était pas opposable juridiquement aux deux Etats concernés.

11. La ligne n'est pas davantage invoquée par Qatar *dans la totalité de son tracé*, non seulement car ce pays a protesté contre les deux exceptions, mais encore parce que la partie sud de la ligne, si elle était retenue, porterait atteinte aux droits de l'Arabie saoudite au nord de la baie de Salwah. Enfin, comme on vient de le relever, la ligne de 1947 s'arrêtant à BLV laisse indéterminée le cours de la ligne dans le nord de la région à délimiter.

Aussi Qatar estime-t-il que la seule partie de cette ligne qui est pertinente et devrait servir de référence est celle qui va du point L au point BLV.

(Projeter le croquis "*The 1947 line as a relevant factor for the delimitation of the single maritime boundary*", dossier d'audience n° 19)

Compte tenu des considérations qui seront exposées ensuite par mon collègue le professeur Quéneudec, cette partie de la ligne de 1947 n'est pas invoquée comme *le point de départ* d'un raisonnement juridique, mais comme *son aboutissement*, à titre de solution raisonnable.

La ligne de 1947 comme ligne de référence pour les activités pétrolières

12. On ne saurait insister assez sur le fait que la ligne de 1947 a rempli l'office que voulait lui assigner le gouvernement de Sa Majesté; elle a été prise en compte de manière significative comme ligne de référence pour les activités des compagnies pétrolières. La démonstration de ce dernier point demande un exposé technique et détaillé pour lequel nous devons faire appel à la patience indulgente de la Cour. Face aux doutes que Bahreïn avait soulevés à ce propos dans sa réplique et des protestations récentes sans le moindre fondement, Qatar s'est vu obligé de donner une partie de la documentation appropriée dans les documents supplémentaires qu'il a déposés en mars devant la Cour.

Pour la clarté de la démonstration, il convient de distinguer la période antérieure à l'adoption de la ligne de 1947 et la période postérieure à l'adoption de cette ligne.

13. *Avant la décision du 23 décembre 1947, avant qu'elle ne soit adoptée* par le gouvernement de Sa Majesté, la BAPCO avait exécuté des levés et relevés des îles, îlots et rochers ainsi que de hauts-fonds découvrants. L'image qui est projetée, et qui se trouve dans le dossier d'audience n° 20, représente la ligne de 1947 — bien qu'elle n'existait pas à l'époque —, mais simplement pour permettre de voir à quels endroits par rapport à celle-ci pouvaient se trouver les activités de la BAPCO. Donc la BAPCO avait exécuté des levés et relevés des îlots et rochers ainsi

que des hauts-fonds découvrants tels que Fasht Jarim, Khor Fasht, mais aussi Fasht Dibal et Qit'at Jaradah²⁵. Donc ceci, c'est avant 1947.

(Projeter le croquis "*BAPCO activities*",
dossier d'audience n° 20.)

En 1940, la BAPCO effectuera des forages structurels ("*structure holes*") à Fasht Dibal, Qit'at Jaradah et Fasht Adham²⁶. C'est de l'autre côté de la future ligne de 1947.

Lorsque Prior, résident politique britannique dans le Golfe persique, eut connaissance de ces forages à Fasht Dibal et Qit'at Jaradah, il protesta vigoureusement en ces termes :

«Je ne puis expliquer pourquoi Belgrave a pris sur lui d'octroyer la permission d'un forage dont il devait réaliser qu'elle excédait ses pouvoirs et débordait sur la politique internationale et je lui ai envoyé une réprimande officielle par l'intermédiaire d'Alban.»²⁷ [Notre traduction.] (Pour rappel, Alban était l'agent politique à Bahreïn.)

En tout état de cause, à partir de 1942 — on était en pleine guerre —, les autorités britanniques ordonnèrent à la BAPCO de cesser ses activités. Cette interdiction ne fut levée qu'en septembre 1945. En mai 1946, la BAPCO demanda aux autorités britanniques l'autorisation d'opérer des forages structurels (*structural drilling*) à divers endroits au sud-est de Fasht Dibal et Qit'at Jaradah ainsi qu'à Hawar et sur l'île de Sawed Janubiya²⁸.

(Projeter le croquis "*BAPCO requests 1946*",
dossier d'audience n° 21.)

L'autorisation fut refusée sauf sur la principale île de Hawar²⁹. Ce refus fut renouvelé en 1947 concernant des forages à Fasht Dibal et Qit'at Jaradah³⁰.

Il découle de tout ceci que les actions unilatérales de la BAPCO sur les hauts-fonds découvrants entre Bahreïn et Qatar ne furent ni autorisées ni approuvées par le gouvernement de Sa Majesté avant la décision de 1947.

²⁵Mémoire de Qatar, annexe IV.54 et IV.55, vol. 9, p. 263 et 269.

²⁶Mémoire de Qatar, annexe IV.65, vol. 9, p. 319 et mémoire de Qatar annexe IV.176, vol. 10, p. 379.

²⁷Mémoire de Qatar, annexe IV.69, vol. 9, p. 335.

²⁸Mémoire de Qatar, annexe IV.77, vol. 9, p. 373.

²⁹Mémoire de Qatar, annexe IV.58, IV.71 et IV.85, vol. 9, p. 283, 345 et 405. Voir aussi mémoire de Qatar annexe IV.76, vol. 9, p. 367 et carte annexée.

³⁰Mémoire de Qatar, annexe IV.103, vol. 10, p. 13.

Pour sa part, PCL, ou PDQ, concessionnaires sur le territoire de Qatar, reçurent en mars 1947 l'autorisation par les Britanniques de faire un levé aérien topographique au-dessus de la région de Fasht Dibal et Qit'at Jaradah mais pourvu qu'il n'y ait aucune opération au sol³¹.

14. Nous en venons maintenant à la seconde partie c'est-à-dire *après la décision du 23 décembre 1947*. La situation a évolué alors comme suit.

La première concession "*off-shore*" s'étendant au-delà de la mer territoriale fut attribuée par Qatar le 5 août 1949 à une entente formée de la Central Mining and Investment Corporation (CMIC) et de la Superior Oil Co. La concession comprenait, en vertu de son article 3 :

«tout le lit de la mer et le sous-sol des eaux du golfe Persique qui tombent sous la juridiction et le contrôle de l'émir du Qatar et qui s'étendent au-delà des eaux territoriales contiguës au continent et aux îles de Qatar»³².

Mais les limites de la concession n'étaient pas autrement précisées. Aucune carte ne fut dressée à cette occasion. En tout cas, nous n'en avons pas trouvé trace.

15. En vue d'éviter des conflits entre les compagnies pétrolières opérant pour Qatar et pour Bahreïn aux confins de la ligne de 1947 et dans la zone non encore délimitée au nord, une réunion interministérielle, tenue à Londres le 21 novembre 1949, mit sur pied une politique de zones de sécurité (*safe areas*) qui aurait à être respectée par les compagnies opérant dans les eaux entre les deux émirats³³. A partir de ce moment, les opérations des sociétés pétrolières étaient soumises à un double contrôle de la part du gouvernement de Sa Majesté. D'une part, toute concession consentie par les deux Etats concernés devait recevoir l'accord de principe du gouvernement de Sa Majesté en vertu des accords passés avec chacun des Emirats et dont on vous a parlé précédemment (c'était l'article 3 de l'accord Bahreïn/ Royaume-Uni du 13 mars 1892³⁴ et l'article IV du traité Qatar/Royaume-Uni du 3 novembre 1916³⁵). D'autre part, et c'est ce qui était neuf, les parties concessionnaires devaient, elles-mêmes, passer un accord «politique» ("*Political Agreement*") avec le gouvernement de Sa Majesté qui leur imposait des zones de sécurité où les opérations de forage ou d'exploitation ne pouvaient avoir lieu qu'avec l'aval dudit gouvernement.

³¹Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 18 et 19.

³²Contre-mémoire de Qatar, annexe IV.4, vol. 4, p. 22.

³³Mémoire de Qatar, annexe IV.152, vol. 10, p. 263.

³⁴Mémoire de Qatar, annexe II.37, vol. 5, p. 121.

³⁵Mémoire de Qatar, annexe II.47, vol. 5, p. 181.

Et la première compagnie à tomber sous le coup de cette nouvelle politique fut la CMIC du côté de Qatar. Dans une lettre adressée par le Foreign Office à la CMIC le 8 septembre 1950³⁶, le Royaume-Uni reconnaissait que les limites de la concession de la compagnie coïncidaient dans leur partie occidentale avec la frontière du lit de la mer. Le texte britannique disait :

(Projeter le croquis "*Superior Oil Company limits of safe area (according to HMG letter of 8 September 1950)*", dossier d'audience n° 22.)

«a) La frontière occidentale est la ligne annoncée en octobre 1947 aux cheikhs de Bahreïn et de Qatar.»

C'est donc bien la ligne de 1947 qui, pour les Britanniques, est la limite de la concession. Et il était précisé que «Cette ligne [n'allait] pas au-delà d'un certain point à son extrémité nord et la question de son extension jusqu'à un point approximativement au centre du Golfe persique [était] à l'examen.» En effet, il convient de se rappeler que les délimitations avec l'Iran et avec Abou Dhabi — qui sont indiquées ici avec un trait en pointillés — n'avaient pas encore été fixées. Elles ne devaient l'être qu'en 1969.

16. En conséquence, la CMIC n'était autorisée à opérer *de forages* — je dis bien de forages — que dans certaines zones déterminées de sa concession (pour plus de facilité, elles apparaissent en vert sur le croquis projeté et sur le document d'audience n° 22), laissant donc ainsi des zones de tranquillité aussi bien au sud, à l'est qu'à l'ouest (safe areas). En revanche, par lettres du 8 novembre 1950³⁷ et du 6 janvier 1951³⁸, c'est-à-dire dans la foulée, le Royaume-Uni accepta que la CMIC opère des levés, à condition de ne pas faire d'opérations au sol, dans la zone apparaissant en jaune orange sur le même document d'audience n° 23.

(Projeter le croquis "*Authorization given to Superior Oil Company to survey in 1950-1951*", dossier d'audience n° 23.)

Enfin, le Foreign Office envisagea spontanément d'informer la CMIC et la BAPCO qu'elles pouvaient effectuer leurs levés sismiques (à l'exclusion de forages) de part et d'autre de la

³⁶Lettre de Furlonge (FO) à Muir Warden (CMIC) du 8 septembre 1950 (documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 26).

³⁷Mémoire de Qatar, annexe IV.179, vol. 10, p. 393; documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 27.

³⁸Réplique de Qatar, annexe IV.5, vol. 4, p. 21.

prolongation de la ligne de 1947 vers le point de coordonnées 27° nord, 51° 20 minutes est³⁹. Cette zone, pour ce qui concerne Qatar, est représentée en rose sur le même document n° 23.

La décision officielle fut transmise au représentant permanent dans le golfe Persique le 21 juillet 1951 :

«nous nous proposons d'informer la compagnie que nous ne nous opposons pas à ce qu'elle effectue des levés dans la zone située à l'est de la ligne reliant le bateau-feu de Bahreïn (l'extrémité nord de la ligne de 1947) au point 27° N, 51°20' E, étant entendu cependant qu'il s'agit d'une ligne provisoire indiquée exclusivement aux fins des levés pétroliers concernés, et qu'elle est sans préjudice de la délimitation définitive des fonds marins. Les deux compagnies pourraient en être informées par la même occasion et de la même manière.»⁴⁰

Ces levés furent effectués pour Qatar en 1952⁴¹.

(Projeter le croquis "*Marine seismic survey for International Marine Oil Co. Ltd.*" dossier d'audience n° 24.)

17. La CMIC ayant renoncé à sa concession, celle-ci fut attribuée le 29 novembre 1952 par l'émir du Qatar à Shell Overseas Exploration Company Limited (SOEC). Selon l'article 1 du contrat de concession, la zone de concession couvrait

«i) l'intégralité des fonds marins et du sous-sol situés en dessous du niveau de la marée de vives eaux dans le golfe Persique et relevant de la juridiction du cheikh, qui sont situées au-delà des eaux territoriales ... et ii) toute île, îlot, haut-fond ou barre ... au-dessus du niveau de la marée de vives eaux à l'intérieur de la zone définie au point i) ci-dessus»⁴².

Le Royaume-Uni, en application de sa décision de 1947, estima que la limite ouest de la concession coïncidait avec la ligne de 1947⁴³. La compagnie était, à son tour, autorisée à opérer *des levés* à l'est de la prolongation de cette ligne jusqu'au point que je vous ai signalé tout à l'heure, c'est-à-dire la latitude 27° nord, longitude 51° 20' est⁴⁴, il s'agit donc des mêmes limites que pour la concession précédente.

³⁹Lettre du 13 décembre de Fry (Foreign Office) à Hay (PRPG) FO 371/82086; réplique de Qatar annexe IV.4, p. 17.

⁴⁰Lettre du 21 juillet 1951 du Foreign Office au PRPG, FO 371/91319 (documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 20).

⁴¹Rapport de Robert Hay, 13 juin 1952 (*Marine seismic survey for IMCO*, n° 24969) et la carte annexée (documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 21).

⁴²Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 29.

⁴³Réplique de Qatar, annexe IV.8, vol. 4, p. 33.

⁴⁴*Ibid.*

(Projeter croquis "*Extension of the 1947 line*", dossier d'audience n° 25.)

Il est important de noter que cette prolongation de la ligne NSLV-BLV n'était pas droite. Elle était légèrement coudée vers l'est. Si elle avait été droite, elle aurait abouti à 51° 15' 30" E. Comme on le verra plus loin cette distinction n'est pas sans intérêt.

L'illustration en tout cas de la situation telle qu'elle avait été décidée par le Gouvernement britannique apparaît sur des représentations cartographiques données ultérieurement de la zone de concession de la Shell Company of Qatar offshore concession ⁴⁵.

(Projeter croquis "*The Shell Company of Qatar offshore concession*", dossier d'audience n° 26)

18. La même position d'adhésion à la ligne de 1947 fut prise par le Royaume-Uni à l'égard de la BAPCO⁴⁶ et acceptée par cette dernière qui «reconnaissait que c'était la limite effective pour leurs opérations en pratique»⁴⁷ même si l'émir de Bahreïn ne l'avait pas encore acceptée.

(Projeter croquis "*Seismic isochrone map, Qatar marine area, Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij, N.V.*", dossier d'audience n° 27.)

La Shell Company of Qatar effectua dans cette région des recherches sur les distributions de sédiment au premier trimestre de 1953, des levés sismiques en 1953-1955 et en 1959⁴⁸. L'image projetée sur l'écran représente la carte isochrome avec la ligne de 1947 en surimpression pour que vous voyiez exactement que les travaux géographiques avaient en quelque sorte respecté la ligne de 1947. Mais le programme de forage de la Shell fut donc limité au nord et à l'est de la péninsule⁴⁹.

19. La Shell abandonna, en 1963, partie de sa concession, y compris la zone à l'ouest de la péninsule de Qatar. Ces parties furent à leur tour concédées à la Continental Oil Company of Qatar dans les mêmes limites⁵⁰.

⁴⁵Réplique de Qatar, annexe IV.12, vol. 4, p. 65.

⁴⁶Réplique de Qatar, annexe IV.7, vol. 4, p. 29.

⁴⁷Lettre du 7 décembre 1953, Réplique de Qatar annexe IV.10, vol. 4, p. 47. Le forage effectué sur Fasht el Azam était effectué du côté bahreïnite de la ligne de 1947.

⁴⁸Voir "*Interpretation of the marine seismic survey offshore Bahreïn-Qatar by Seismic Review section*", 11 décembre 1959 par la Bataafse internationale Petroleum Maatschappij, NV, The Hague, Report EP 30827 et carte isochrome (documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 22).

⁴⁹Réplique de Qatar, annexe IV.12, vol. 4, p. 65.

⁵⁰Réplique de Qatar, annexe IV.13, vol. 4, p. 67, spécialement p. 73.

(Projeter croquis "*Concession areas granted to Continental Oil Company of Qatar, 1963*", dossier d'audience n° 28.)

La BAPCO ayant, à son tour, renoncé à sa concession offshore nord (le long de la ligne de 1947) et à Hawar, ces parties furent acquises le 20 septembre 1965 par un nouveau concessionnaire la Continental Oil Company de Bahreïn.

Il en résulte que la même société, par deux filiales distinctes, se trouvait ainsi concessionnaire des deux côtés de la ligne de 1947. Cette conjoncture exceptionnelle était propice à une solution de compromis. Et cela sera pour le prochain épisode, Monsieur le président, avec votre permission.

Le PRESIDENT : Je vous remercie, Monsieur le professeur. La Cour suspend pour un quart d'heure.

L'audience est suspendue de 11 h 30 à 11 h 50.

Le PRESIDENT : Veuillez vous asseoir. La séance est reprise et je donne à nouveau la parole au professeur Jean Salmon.

M. SALMON : Monsieur le président, Madame et Messieurs de la Cour, comme je vous le disais, la conjoncture dans laquelle on se trouvait était tout à fait exceptionnelle puisque la même société, la Continental Oil Company, était des deux côtés de la ligne. Cela permettait des solutions de compromis.

20. C'est tout à son honneur c'est Bahreïn qui en prit l'initiative. Cette initiative fut annoncée par une lettre de l'agent politique à Bahreïn en date du 20 février 1966 et confirmée à une réunion du 12 avril 1966 entre le résident politique Luce et l'émir du Bahreïn ainsi que de son conseiller Sayyid Mahmoud. Le résident politique écrivait à ce propos que ses interlocuteurs avaient indiqué une nouvelle fois qu'ils étaient prêts à accepter la ligne de 1947 comme ligne des opérations sans préjudice d'un arrangement qui pourrait être atteint concernant la frontière maritime, précisait à nouveau que si une structure pétrolière était découverte chevauchant cette ligne, les opérations devraient être suspendues jusqu'à ce que les deux gouvernements acceptent la manière de régler la question.

21. Un pas de plus fut accompli lorsque, à l'occasion de sa visite à Qatar du 8 au 12 avril 1967, l'émir de Bahreïn proposa à l'émir de Qatar une solution au problème *de la délimitation* du lit de la mer. Selon les informations transmises par Parsons, agent politique à Bahreïn, la proposition de Bahreïn avait le contenu suivant, telle qu'il apparaît sur l'écran. Ce document n'est pas dans les dossiers mais elle se trouve dans les documents supplémentaires de Qatar n° 37. Il est néanmoins capital.

(le texte suivant à projeter sur l'écran)

«A la demande de Sayed Mahmoud, Yusuf m'a esquissé les détails des propositions de Bahreïn concernant les fonds marins. Il m'a confirmé que la frontière avait été tracée sur la base d'une ligne médiane faisant abstraction de toutes les îles, récifs et hauts-fonds. Son tracé était à peu près le suivant, du sud au nord : de la ligne de 1947 à 25° 33' N, 50° 38' 30" E à 25° 45' 30" N à 50° 45' E, à 26° N, 50° 49' E à 26° 10' N, 50° 50' E, à 26° 27' 30" N, 50° 53' 30" E, et à partir de ce point vers le nord-nord-est le long de la ligne de 1947. Ils avaient également proposé qu'au lieu de faire deux enclaves distinctes pour Dibal/Jaradeh et Ekhchejera, ceux-ci devraient soit être incorporés par deux déviations distinctes vers l'est, ou par une déviation vers l'est qui les relierait tous : en échange, Bahreïn était prêt à concéder une zone équivalente de fonds marins dans la partie nord, c'est-à-dire, au nord du point où la ligne de 1947 vire vers le nord-nord-est à 26° 27' 40" N...»⁵¹

La Cour notera que il était confirmé que la frontière proposée par Bahreïn avait été tracée sur la base d'une ligne médiane faisant abstraction de toutes les îles, récifs et haut-fonds. Encore quelqu'un qu'on aurait pu prendre dans notre équipe. Ensuite suivait une série de coordonnées dont je fais grâce à la Cour mais la Cour les possède dans les textes et je vais d'ailleurs y revenir en détail.

(Projeter croquis "*Bahrain's proposal of April 1967 with indication of coordinates*", dossier d'audience n° 29.)

La description de ce texte demande quelques explications. La première, c'est que la ligne médiane proposée ne part pas vraiment d'un point situé sur la ligne de 1947, mais d'un point légèrement plus à l'est. La deuxième, c'est que le dernier point indiqué par des coordonnées, qui tombe à peu près sur la ligne de 1947, est situé entre NSLB et BLV. Ce n'est cependant pas le point où la ligne de 1947 «tourne» ou «vire», puisque ce point est situé à NSLB. La troisième remarque, c'est

(Projeter croquis "*Bahrain's proposal of April 1967 with indication of prolongation*", dossier d'audience n° 29 bis.)

⁵¹Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 37.

que la ligne proposée puisqu'elle se poursuit «vers le nord-nord-est le long de la ligne de 1947» devait aboutir quelque part vers 27° N — 51° 15' 30" E. On peut dire que c'est la ligne de base sur laquelle partent les Bahreïnites.

(Projeter croquis "*Bahrain's proposal of April 1967 with indication of three areas*", dossier d'audience n° 30.)

Il est alors proposé par Bahreïn de faire un échange entre deux zones. La première (appelée *First Area*) qui inclurait l'extrémité est du Fasht El Azam, Qit'at ash Shajarah , Fasht Dibal et Qit'at Jaradah au profit de Bahreïn. La seconde (appelée *Second Area*), de surface équivalente, serait octroyée en compensation à Qatar à l'ouest du dernier segment de la ligne de 1947 prolongée. On arriverait ainsi, approximativement à un point situé aux coordonnées 27° 2' 18" N — 51° 9' 35" E.

Enfin, n'oublions pas que Bahreïn, en faisant cette proposition, ne renonçait pas à la zone de Hawar (*Hawar Area*). En conclusion, la ligne proposée était la suivante.

(Projeter le croquis "*Bahrain's proposal of April 1967*", dossier d'audience n° 31.)

A ce stade de la négociation, ce qui est important de noter c'est que la proposition de Bahreïn concernant *la délimitation maritime* partait d'une *ligne médiane, de terre à terre, ignorant les îles, récifs et bancs de sable*. Les propositions d'acquisitions à l'est de la ligne, dans la partie centrale, étaient compensées par une zone équivalente à l'ouest de la ligne dans la partie nord de celle-ci.

(Projeter le croquis "*Comparison of the 1961 and 1967 lines*", dossier d'audience n° 32.)

Au surplus, on notera que Bahreïn abandonnait ses politiques extravagantes de 1961 — dont Qatar n'avait d'ailleurs eu connaissance, comme je le disais il y a un instant, qu'en 1964. La Cour notera combien la différence est impressionnante. Les négociations ne purent cependant se poursuivre lors de cette rencontre de Doha car Qatar ne pouvait accepter une solution qui pérennisait l'occupation de Hawar par Bahreïn.

22. Le 5 septembre 1967, Qatar fit une contre-proposition⁵² qui mettait entre parenthèses la contradiction concernant le problème des délimitations de souveraineté et se bornait à un accord sur l'exploitation des ressources pétrolières par la Continental Oil.

(Projeter le croquis "*Qatar's counter-proposal of September 1967*",
dossier d'audience n° 33.)

Qatar proposait la conclusion d'un accord dont les grandes lignes étaient les suivantes :

- 1) Les deux parties réservaient leur droits sur la question de Hawar et la ligne de 1947 (c'est la mise entre parenthèses des contradictions).
- 2) La ligne de 1947 était adoptée comme ligne de départ pour la division des opérations d'exploitation. Les deux parties demandaient à la Continental Oil de donner priorité à des opérations de forage dans trois zones : la première semblable à celle proposée par Bahreïn dans la région des hauts-fonds mais en laissant Fasht ad Dibal à Qatar, la seconde de surface égale, de forme triangulaire mais dont cette fois-ci le sommet inférieur était NSLB, la troisième la zone des îles Hawar.
- 3) L'idée était qu'en cas de découverte de pétrole dans ces zones, les deux parties le diviseraient de manière égale entre elles.

Cette proposition fut laissée sans réponse jusqu'à la date du 11 mai 1969 à l'occasion d'une visite officielle de l'émir de Qatar à Bahreïn. Et cette fois-ci, un document, daté du 6 mai 1969, est d'une très grande importance⁵³.

Il s'agit encore une fois d'une proposition bahreïnite pour un arrangement définitif des délimitations maritimes entre Qatar et Bahreïn. Le Gouvernement de Bahreïn s'y déclarait désireux j'insiste auprès de la Cour car la terminologie est ici très importante le Gouvernement de Bahreïn s'y déclarait désireux d'«arriver à un accord sur une *division équitable* des zones maritimes entre Bahreïn et Qatar *basée sur des principes établis du droit international*».

Aux yeux de Bahreïn sa souveraineté sur Hawar n'était pas mise en cause par la proposition présentée et bien que le Gouvernement de Bahreïn n'eût jamais accepté la ligne proposée en 1947

⁵²Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 41.

⁵³Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 39.

par le Gouvernement britannique, il acceptait de «prendre cette ligne comme un point de départ utile ... pour trouver une solution juste ...» Et le document poursuivait :

(texte à projeter sur l'écran)

«3. Sur la base de ce qui précède, il est proposé que Bahreïn et Qatar se mettent d'accord en principe pour échanger deux zones maritimes égales, situées de part et d'autre de cette ligne, et qu'ils procèdent ensuite à la définition de ces zones. Ces deux zones, une zone A, située au sud-est de la ligne de 1947, où elle passe entre Bahreïn et Qatar, et la zone B, située au nord-ouest de la ligne de 1947, là où elle arrive à la ligne médiane du Golfe, aux alentours du premier point (point A) des six points récemment convenus entre l'Iran et Qatar.»

A défaut de représentation cartographique de la zone A et de la zone B, il est difficile d'imaginer de manière précise la proposition en question, aussi est-ce avec énormément d'hésitation et de points d'interrogations que j'ose lancer sur l'écran un croquis qui porte le n° 34 dans le dossier d'audience.

(Projeter le croquis "*Bahrain's proposal of May 1969* ????", dossier d'audience n° 34.)

La manière dont Bahreïn envisageait la prolongation vers le nord de la ligne de 1947 est obscure. En effet, l'accord avec l'Iran, qui n'était pas encore définitif à ce moment — il ne fut signé à Doha que le 20 septembre 1969⁵⁴, donc quelques mois plus tard, — ne comporte pas dans son texte de premier point (point A), il comporte simplement un point 2, et de ce point 2 une direction en termes d'azimut, il n'y a donc pas de point 1 ou de point A. On ne peut donc pas savoir où les Bahreïnites voulaient faire aboutir cette ligne. On peut cependant penser que cette dernière proposition de Bahreïn consistait en une version proche du projet bahreïnite de 1967, si ce n'est que la ligne de départ, et on peut se fonder sur leur texte, eût été la ligne de 1947 plutôt qu'une ligne médiane et que le point de pivotement de la ligne au nord était, cette fois-ci, NSLB.

24. Donc la ligne devait être quelque chose comme cela, mais je ne peux absolument lier personne par ce croquis. En tout état de cause Qatar n'a pu accepter cet arrangement car il ne résolvait pas la question de la souveraineté sur Hawar, et dès lors les propositions de Bahreïn aussi positives, il faut bien le dire qu'elles l'étaient, il n'en demeure pas moins qu'elles étaient inacceptables pour Qatar.

⁵⁴RTNU, vol. 787, p. 173. Voir, mémoire de Qatar, annexe IV.260, vol. 12, p. 81.

Il est d'ailleurs bien clair que les diverses propositions d'avril et de septembre 1967 ainsi que de mai 1969, que Qatar produit parce qu'elles sont dans le domaine public, ces diverses propositions ne lient évidemment aucune des deux parties. Leur seul intérêt est de témoigner d'une position plus raisonnable de Bahreïn lorsque ce dernier ne se livre pas à la stratégie judiciaire simpliste qui consiste à demander trop dans l'espoir que la Cour, comme on dit, «partagera la différence».

25. Mais revenons aux éléments essentiels de l'évolution des concessions de part et d'autre.

En 1968, Pure Oil Middle East, agissant pour Qatar, creusa un puits exploratoire au-delà de l'île de Janan et il fut abandonné⁵⁵.

(Projeter le croquis "*Janaan 1 drilled by Pure Oil Middle East Inc. (Qatar), 1968*", dossier d'audience n° 35.)

26. En 1968 la Continental Oil renonça aussi bien à sa concession du côté de Qatar que du côté de Bahreïn.

Et depuis lors les choses ont évolué comme suit :

27. a) du côté de Bahreïn :

Le 15 décembre 1970, Superior Oil (Bahreïn) acquit deux blocs off-shore l'un dans la région nord et l'autre dans la région de Hawar⁵⁶. Nous nous intéresserons ici à la région nord.

(Projeter le croquis "*1970 Superior Oil (Bahrain) safe area*", dossier d'audience n° 36.)

On notera que les limites de la zone nord s'appuient sur la ligne de 1947 de NSLB à BLV puis se continuent pour rejoindre la ligne médiane avec l'Iran. Les cartes illustratives publiées par Petroconsultants sont sans doute imprécises étant donné leur échelle. Néanmoins elles indiquent à partir de BLV la même direction que le segment NSLB-BLV ce qui impliquerait un point triple à 27° 01' 30" N, 51° 15' 30" E.⁵⁷

Il n'est pas sans intérêt de noter que cette ligne fut respectée en pratique par Superior Oil pour le creusement des puits à Bu Amama en 1972⁵⁸ et à Annayawah en 1975⁵⁹.

⁵⁵Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 28.

⁵⁶Réplique de Qatar, annexe IV.19, vol. 4, p. 99.

⁵⁷Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 31 et 32.

⁵⁸Réplique de Qatar, annexe IV.21, vol. 4, p. 137.

⁵⁹Réplique de Qatar, annexe IV.23, vol. 4, p. 141.

28. Le 20 novembre 1975, Superior renonça à une partie de sa concession⁶⁰.

(Projeter la carte "*Partial relinquishment of concession area*", dossier d'audience n° 37.)

La carte qui est projetée maintenant (dossier d'audience n° 37) est particulièrement intéressante parce que c'est une reproduction fidèle de la carte officielle jointe à l'accord, publiée par Barrow, et elle fait apparaître les mêmes lignes que celles que je viens d'indiquer ci-dessus. Il y a néanmoins une légère inclinaison de la ligne à partir de BLV vers l'est, qui pourrait signifier une différence que nous avons calculée à une dizaine de secondes maximum par rapport au point triple que nous indiquions ci-dessus.

29. A partir de 1979 divers concessionnaires se sont succédé dans le nord et je ferai grâce à la Cour de leurs noms.

(Projeter le croquis "*Bahrain and Qatar' with indication of Al-Wassimi-1, Rajah 1 and Athari-1 wells, Petroconsultants, 1986*", dossier d'audience n° 38.)

Ils creusèrent en mars 1980 un puits à Rajah 1, qui a été abandonné⁶¹ en 1985-1986 deux forages expérimentaux à Al-Wassmi-1 et à Athari-1, sans résultats. Tous ces forages apparaissent sur les croquis qui sont projetés (document n° 38 du dossier d'audience). Encore une fois, il est significatif que ces divers forages furent tous situés à l'ouest de la ligne de 1947⁶² ⁶³ prolongée vers le nord nord-est.

30. b) du côté de Qatar

Ce qu'il est important de noter, c'est qu'à cette époque il y a eu des changements dans les concessionnaires. Le 26 mars 1970 le Gouvernement de Qatar passa un accord de concession avec la South East Asia Oil and Gas Company (USA, Texas). La zone de concession dite zone maritime de Qatar n° 2 était définie comme :

(Projeter le croquis "*Concession Agreement between Government of Qatar and South East Asia Oil and Gas Company, 26 March 1970*", dossier d'audience n° 39.)

«Zone de concession signifie la zone offshore appelée zone n° 2 [elle apparaît d'ailleurs sur le croquis qui est projeté] telle que désignée sur la carte ci-jointe en

⁶⁰Réplique de Qatar, annexe IV.22, vol. 4, p. 141 et carte annexée au contrat, p. 145.

⁶¹Réplique de Qatar, annexe IV.24, vol. 4, p. 151.

⁶²Réplique de Qatar, annexe IV.27, vol. 4, p. 163.

⁶³Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 34.

annexe A et définie plus précisément à l'annexe B, ces deux annexes formant partie intégrante au présent contrat.»⁶⁴

Donc, pour cette concession, nous avons à la fois une carte et un ensemble de points indiqués par des coordonnées ou par des coordonnées et des azimuts. Et en tout cas le point ultime, le point 13 (qu'on peut appeler le point triple), a ses coordonnées à 27° 01' 30" N, 51° 15' 30". Une illustration cartographique avait été publiée lors de l'appel d'offre pour la zone n° 2⁶⁵.

Un levé sismique en 1972, approximativement du nord-ouest de Dibal au nord de Fasht El Azm fut effectué par Western pour SCQ⁶⁶.

31. Le 18 juin 1973, Qatar passa un contrat de concession avec un autre groupe de compagnies dirigées par Wintershall Aktiengesellschaft. Cette concession a les mêmes limites que celles de la South East Asia Oil and Gas Company⁶⁷. Wintershall fit effectuer un levé sismique sur le territoire de toute sa concession⁶⁸.

32. Après qu'en 1979, Wintershall eut renoncé également à une partie de sa concession, conservant pour ce qui nous concerne ici, la partie sud face à Bahreïn, la partie nord de la région en discussion et celle au sud de Hawar échurent finalement à la Qatar General Petroleum Corporation (QGPC). La partie du fond marin entre Fasht el Azm et FD et QJ fit encore l'objet d'un levé sismique pour QGPC en 1981⁶⁹.

33. On peut conclure de tout ceci que la ligne de 1947, bien que faisant l'objet de réserves par les deux parties, fut, pour des raisons pragmatiques, adoptée comme ligne de référence par les concessionnaires successifs qui se sont trouvés des deux côtés de la ligne. Au-delà du point d'aboutissement nord de la ligne (BLV), on est passé progressivement de l'adoption d'une prolongation coudée à une prolongation droite ou quasiment droite — du segment NSLB-BLV. En termes de coordonnées, cela signifie un aboutissement de la ligne à 51° 15' 30" au lieu de 51° 20'. C'est cette ligne qui apparaît sur l'ensemble des cartes publiées par le *Bulletin of the American*

⁶⁴Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 30.

⁶⁵Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 30.

⁶⁶Marine seismic survey by Western for SCQ, 1972, Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 23.

⁶⁷Voir texte de l'annexe et carte jointe au contrat de concession dans le mémoire de Qatar annexe II.66, vol. 5, p. 325.

⁶⁸Shell International Petroleum The Hague, Qatar Marine seismic survey by Western for Wintershall 1973 (Drawing 10035) et 1973/1974 (Drawing 10069) Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 24.

⁶⁹Shell International Petroleum The Hague, Qatar Marine seismic survey by GSI, for QGPC (offshore) 1981 A, drawing n° 10064. (Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 25).

Association of Petroleum Geologist devenu ensuite *A.A.P.G. Bulletin*, depuis l'année 1978 jusqu'à l'année 1989⁷⁰, sans qu'il y ait eu la moindre protestation de la part de Bahreïn.

(Projeter le croquis "*Bahrain and Qatar' with indication of additional wells and 1947 line, Petroconsultants, 1986*", dossier d'audience n° 40.)

Le croquis porté maintenant à l'écran et qui se trouve dans le dossier d'audience portant le n° 40 est un croquis de synthèse de Petroconsultants de 1986 sur lequel la ligne de 1947 a été surlignée. Il fait apparaître les forages effectués de part et d'autre. Qatar croit donc raisonnable de considérer que la ligne de 1947 est une des circonstances pertinentes que la Cour devrait prendre en considération pour aboutir à une solution équitable.

Je remercie la Cour de son attention particulièrement bienveillante étant donné l'aridité du propos. Monsieur le professeur Quéneudec est, Monsieur le président, à la disposition de la Cour pour poursuivre les exposés oraux de Qatar sur la délimitation maritime.

Le **PRESIDENT** : Je vous remercie, Monsieur le professeur, et je donne maintenant la parole au professeur Jean-Pierre Quéneudec.

M. **QUENEUDEC** : Monsieur le président, Madame et Messieurs les juges.

LA LIGNE DE DÉLIMITATION MARITIME

1. Les données générales du problème de la délimitation des espaces maritimes entre Qatar et Bahreïn ont fait l'objet des deux plaidoiries précédentes qui ont montré les défauts majeurs de la position adoptée par Bahreïn en ce domaine.

Il s'agit à présent d'exposer les arguments que l'Etat de Qatar entend faire valoir en ce qui concerne la construction de la limite maritime unique qu'il demande à la Cour de tracer entre les zones maritimes respectives des deux Etats.

2. Dans une situation géographique comme celle qui caractérise la présente affaire, la première étape consiste à établir, à titre provisoire, une ligne d'équidistance et sur ce point, les deux Parties à l'instance sont d'accord; mais elles sont en désaccord total sur la marche à suivre et,

⁷⁰Oltre les cartes présentées ci avant voy. les cartes donnant la situation pour les années 1977 et 1988 à titre d'illustrations tirées respectivement du *Bulletin* 1978 et 1989, Documents supplémentaires de l'Etat de Qatar, n° 35 et 36.

plus particulièrement, sur la réponse qu'il convient d'apporter à la première question qu'il convient pourtant inévitablement de se poser, équidistance entre quoi et quoi ?

3. Elles s'opposent également quant aux facteurs ou circonstances qui pourraient entraîner une éventuelle modification de la ligne provisoire d'équidistance. Ainsi Bahreïn, on l'a vu, estime que devraient être pris en compte d'anciens bancs de pêche aux huîtres perlières, alors que ceux-ci sont aujourd'hui abandonnés et sont, de ce fait, dépourvus de pertinence, comme l'a montré le professeur Salmon. C'est ce qui, malgré tout, a conduit la Partie adverse à proposer un curieux tracé en zigzag de la ligne de délimitation dans le secteur nord.

4. Selon Qatar, il existe d'autres circonstances, géographiques et autres, propres à la présente affaire et dont la pertinence peut difficilement être niée. Aussi est-on conduit à se demander si, et dans quelle mesure, ces circonstances particulières peuvent conduire à un ajustement de la ligne provisoirement établie en application de la méthode de l'équidistance. Et c'est seulement après avoir répondu à cette autre question qu'il est possible d'arrêter le tracé définitif d'une ligne de délimitation, qui soit globalement équitable et raisonnable dans l'ensemble de la zone de délimitation.

5. Je me propose donc d'examiner les éléments de construction de la ligne de délimitation en envisageant successivement les quatre phases suivantes par lesquelles passe nécessairement, selon nous, l'élaboration d'une telle ligne :

1. l'établissement d'une ligne provisoire d'équidistance;
2. les facteurs particuliers à prendre en considération;
3. l'ajustement de la ligne provisoire en fonction de ces facteurs particuliers;
4. le tracé de la ligne de délimitation dans chacun des deux secteurs.

1. L'établissement d'une ligne d'équidistance à titre provisoire

6. Le point de départ de toute opération de délimitation réside bien entendu dans la définition et la prise en compte des côtes pertinentes des deux Etats en cause. En l'espèce, les façades côtières respectives de Qatar et de Bahreïn ont été préalablement définies. Je me permets simplement de faire renvoi à ce qui a été dit à ce sujet dans une précédente intervention.

Tout au plus convient-il de rappeler deux aspects importants de la position de Qatar, sur lesquels nous avons préalablement attiré l'attention de la Cour, mais qu'il nous paraît essentiel de bien mettre en relief.

7. D'une part, les côtes sur lesquelles il convient de prendre appui sont celles qui se confondent avec la laisse de pleine mer (la "*high-water line*"), parce que cette laisse de pleine mer représente précisément la ligne de côte (la "*coastline*"), comme nous avons eu l'occasion de le souligner. Et la configuration générale de la zone de délimitation est telle, principalement dans le secteur sud, que la ligne de côte ou le trait de côte est le seul élément stable qui puisse servir de référence.

8. D'autre part, on ne peut pas non plus prendre appui sur les divers îlots et rochers qui existent dans la zone de délimitation, parce que, nous l'avons vu, ce ne sont pas des particularités significatives. Seules les îles présentant une certaine importance sont donc à retenir. Il en va ainsi naturellement de l'île de Sitrah et de l'île de Muharraq, du côté de Bahreïn, et, du côté de Qatar, de la grande île de Hawar, non seulement en raison de ses dimensions qui la distinguent nettement des autres formations insulaires, mais aussi parce qu'elle s'intègre parfaitement à la côte de la péninsule qatarienne dont elle fait partie géologiquement, géographiquement et, nous l'avons démontré, juridiquement.

9. Une ligne provisoire doit donc être tracée en retenant une série de points de base situés sur la ligne de côte des îles de Bahreïn, de Sitrah et de Muharraq, d'un côté, et sur la ligne de côte de la péninsule de Qatar, y compris l'île de Hawar, de l'autre côté. Il s'agit d'une ligne d'équidistance à partir des côtes principales qui sont, en l'espèce, les seules côtes réelles des deux Etats.

(Illustration n° 1.)

Cette ligne, qui apparaît à l'écran, a été établie à partir de 23 points de base sur la côte de Qatar et de 15 points de base sur la côte de Bahreïn. Les coordonnées géographiques de ces différents points, qu'il serait trop long et trop fastidieux d'énumérer ici, ont été transmises à la Cour dans le dossier d'audience sous le n° 41 avec au verso de ces coordonnées une carte illustrant la position de ces différents points de base.

J'ajouterai simplement que, si un point sur la côte d'Arabie saoudite a en outre été utilisé, c'est à des fins purement illustratives et non pour tenter d'identifier sur la ligne provisoire

d'équidistance une sorte de «tri-point» (ou de point triple) que la Cour ne pourrait, en tout état de cause, pas prendre en considération, puisque la présente affaire ne concerne que les deux Parties à l'instance.

10. En 1948, rappelons que Boggs et Kennedy avaient également pris appui sur les côtes principales des deux Etats lorsqu'ils avaient envisagé quelle pourrait être la ligne de délimitation du plateau continental entre Qatar et Bahreïn, eu égard à la situation géographique et hydrographique de la région. Et la ligne qu'ils avaient envisagée à l'époque se fondait, bien entendu, sur la décision britannique de 1939 et partait donc de l'hypothèse que les îles Hawar appartenaient à Bahreïn. Ce qui explique que leur ligne dessinait une demi-enclave autour de ces îles.

(Illustration n° 2.)

11. C'est aussi d'ailleurs de cette façon, en s'appuyant sur les côtes principales, qu'ont été établies plusieurs frontières maritimes dans la région du golfe Persique.

12. Je rappellerai simplement en un mot que c'est ce qu'a également récemment décidé le tribunal arbitral entre l'Erythrée et l'Ethiopie en faisant référence à une ligne médiane entre les côtes principales des parties — *"a median line between the opposite mainland coastlines"* dans sa sentence du 17 décembre 1999 (par. 132), et en précisant, à propos de la partie septentrionale de la frontière maritime Erythrée/Yémen, que *"the boundary should be a mainland-coastal median, or equidistance, line"* (par. 152).

13. La ligne provisoire d'équidistance établie par Qatar à partir de points de base choisis sur la côte continentale de Qatar et sur la côte des principales îles de Bahreïn trouve ainsi sa justification dans les caractéristiques de la région, mais elle trouve aussi une certaine confirmation dans une pratique conventionnelle et jurisprudentielle.

La Cour n'aura cependant pas manqué de noter que cette ligne provisoire repose aussi sur la double prémisse selon laquelle, d'une part, la revendication de Bahreïn sur la «zone de Zubarah» est écartée et, d'autre part, la souveraineté de Qatar sur les îles Hawar est reconnue.

(Illustration n° 3.)

14. Il convient, en outre, de faire ressortir les caractéristiques les plus marquantes de cette ligne provisoire d'équidistance. Bien qu'elle ait été tracée du nord au sud, nous allons l'envisager en partant du bas de la carte telle qu'elle est actuellement à l'écran.

On remarquera tout d'abord que son point d'aboutissement, à l'extrême sud de la zone de délimitation, est très proche du point n° 1 de la ligne de délimitation fixée entre l'Arabie saoudite et Bahreïn par l'accord du 22 février 1958 et qui apparaît ici comme étant le point S1.

On notera ensuite que cette ligne provisoire coupe à travers la région des hauts-fonds de Fasht al Azm, à environ 4000 mètres de l'extrémité orientale de cet ensemble de hauts-fonds.

On relèvera aussi que cette ligne d'équidistance provisoire passe exactement au-dessus du haut-fond de Qit'at Jaradah avant de passer sur la partie la plus à l'ouest du haut-fond de Fasht Dibal.

On remarquera enfin que le point de départ de cette ligne sur la grande médiane au milieu du Golfe est un point qui est situé à une distance d'un peu plus de 5 kilomètres à l'est du dernier point de la ligne de délimitation entre l'Iran et Bahreïn (le point 2).

2. Les facteurs particuliers à prendre en considération

15. Les facteurs dont il s'agit, on va le voir, apparaissent comme autant de circonstances que l'on ne peut pas ignorer entièrement. Les uns sont de nature géographique et représentent en quelque sorte le «donné», tandis que d'autres relèvent davantage de la catégorie du «construit», pour reprendre la célèbre distinction faite jadis par le doyen Gény.

a) *Les facteurs géographiques*

16. *Les facteurs géographiques* qui introduisent une certaine particularité dans la présente affaire tiennent essentiellement à quelques caractéristiques de la configuration côtière.

17. La première de ces caractéristiques réside dans le fait qu'il existe une disproportion notable entre les longueurs des côtes pertinentes respectives des deux Etats. Mesurées selon leur direction générale, ces côtes ont une longueur de 55,5 kilomètres environ pour Bahreïn et de 88 kilomètres environ pour Qatar, soit un rapport des longueurs côtières de 1 à 1,59 en faveur de Qatar.

La disparité des longueurs côtières est donc ici plus importante qu'elle ne l'était dans l'affaire du *Golfe du Maine*, où un rapport de 1 à 1,38 avait été regardé comme devant «entrer en ligne de compte pour déterminer la position du deuxième segment de la ligne de délimitation» (*C.I.J. Recueil 1984*, p. 336, par. 222).

Et, comme l'a dit la Cour elle-même, dans son dernier prononcé en matière de délimitation maritime: «La disparité des longueurs des côtes constitue ... une circonstance spéciale.» (Affaire de la *Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen*, C.I.J. Recueil 1993, p. 69, par. 68.) Cette appréciation, faite dans l'affaire *Jan Mayen* dans le contexte de la convention de 1958 sur le plateau continental, peut être transposée dans le cadre du droit coutumier applicable à la fixation d'une ligne unique de délimitation, où une disparité des longueurs côtières représente aussi une circonstance ou un facteur pertinent.

18. L'examen de la géographie côtière fait ressortir une seconde caractéristique, qui est sans doute moins prononcée que la précédente mais qui, malgré tout, est cependant loin d'être négligeable.

(Illustration n° 4)

La péninsule de Qatar ne se projette pas en direction du centre du golfe Arabo-Persique aussi loin que l'ensemble des îles de Bahreïn et de Muharraq. L'extrémité nord de la péninsule de Qatar est, en effet, située approximativement à la même latitude que la jetée de Sitrah à l'est de l'île de Sitrah. Au contraire, l'extrémité nord de l'île de Muharraq s'avance plus nettement en direction du large. Le point le plus septentrional de l'île de Muharraq (identifié comme étant le point MQ) est situé à la latitude de 26° 17' 15" N, tandis que le point le plus septentrional de la péninsule de Qatar est à la latitude de 26° 09' 25" N, soit une différence de près de 8 minutes de latitude. En elle-même, cette différence peut paraître minime, mais elle doit être rapportée à la circonstance que la façade côtière de Qatar donnant sur le large est nettement plus importante que la façade côtière de Muharraq faisant face au large.

19. Il en résulte une projection sensiblement plus grande de la côte de Bahreïn en direction du nord, alors que cette côte est plus courte que celle de Qatar dans cette région, ce qui peut entraîner un relatif empiètement sur la projection maritime de la façade côtière de Qatar.

On rappellera simplement que, dans l'affaire de la *Délimitation du plateau continental* entre la France et le Royaume-Uni, le tribunal arbitral avait souligné que, parmi les traits distinctifs de la situation dans la région atlantique, il lui fallait prendre en compte ce qu'il avait appelé «la véritable différence entre les deux côtes», et qui tenait selon le tribunal à ce que, s'agissant du

Royaume-Uni, «sa façade côtière se projette plus avant dans l'Atlantique que celle de la République française» (décision du 30 juin 1977, par. 235).

Il n'est guère douteux que, dans la présente affaire, on retrouve *mutatis mutandis*, bien qu'à un degré moindre, le même type de différence entre les côtes de Qatar et de Bahreïn.

b) Les autres facteurs

20. D'autres facteurs particuliers viennent s'ajouter à ces données du contexte géographique et confèrent au problème de la délimitation entre Qatar et Bahreïn sa singularité.

21. Au premier rang de ces particularités figure la circonstance qu'une ligne avait été tracée en 1947 par les autorités britanniques pour diviser les fonds marins entre les deux Emirats afin d'éviter les conflits dans l'attribution des concessions pétrolières en mer.

22. Sans doute Qatar et Bahreïn n'ont jamais regardé cette ligne avec «les yeux de Chimène». Dans la mesure où Qatar a constamment rejeté les deux exceptions que les Britanniques y avaient apportées autour des îles Hawar d'une part et autour des hauts-fonds de Dibal et Jaradah d'autre part, tandis que Bahreïn, au contraire, estimait que seules ces exceptions présentaient une certaine valeur.

23. Quelles qu'aient pu être la signification et la valeur que chacune des Parties a entendu attribuer à cette ligne, il n'en demeure pas moins qu'elles ont été amenées, l'une et l'autre — *«al tarafan»*, en quelque sorte —, à en tenir compte par la suite.

La ligne de 1947 est apparue comme un fait établi, quasiment incontournable, même s'il était sujet à contestation, dans la mesure où, dans les années qui ont suivi, toutes les discussions entamées sous l'égide du Gouvernement britannique et portant sur la délimitation maritime entre Qatar et Bahreïn ont tourné autour de cette ligne, soit dans le but de la transformer en ligne convenue, soit en vue d'en modifier ou d'en adapter le tracé.

24. La ligne de 1947 constitue donc, selon Qatar, un facteur dont la pertinence est évidente et qu'il convient donc de prendre en considération.

25. Précisons seulement que le caractère de facteur à prendre en considération qui, selon nous, s'attache à la ligne de 1947 ne concerne pas tant la ligne elle-même, telle qu'elle a été tracée, que les éléments sur lesquels les Britanniques s'étaient fondés pour tracer cette ligne. A nos yeux, en effet, ce qui constitue surtout le facteur important, c'est le fait que cette ligne a été tracée à partir

des côtes principales et a été construite de manière simplifiée sur la base de quelques points remarquables.

(Illustration n° 5)

26. Dans son mémoire, Qatar avait donné les raisons pour lesquelles il estimait que la partie de la ligne de 1947 située au sud du point L ne pouvait pas être prise en considération (voir mémoire de Qatar, par. 11.21-11.33). Ce qui l'avait conduit à souligner l'importance particulière de ce point L (mémoire de Qatar, par. 11.24). Qatar est revenu sur cet aspect dans sa réplique et, à cette occasion, il a tenu à rappeler que, sur la ligne de 1947, les points L et BLV — ce dernier correspondant, on l'a vu, à la position du bateau-phare de Bahreïn ("*Bahrain Light Vessel*") — étaient ceux qui présentaient à coup sûr la plus grande signification et étaient, de ce fait, des points dont la pertinence était indiscutable (réplique de Qatar, par. 9.59).

27. Liée à cette première particularité et la confortant, une deuxième considération ne doit pas être négligée. La ligne que les Britanniques avaient tracée en 1947, en vue d'éviter les chevauchements et les conflits entre les activités des compagnies pétrolières en mer, servit ensuite, comme l'a montré le Professeur Salmon, de ligne de référence pour la fixation des limites que ces compagnies devaient respecter dans la conduite de leurs opérations.

28. La ligne de 1947, et plus particulièrement le segment NSLB-BLV joignant la bouée lumineuse de Sitrah nord ("*North Sitrah Light Buoy*") et le bateau-phare de Bahreïn, fut aussi utilisée, on l'a vu, pour déterminer la limite de certaines concessions en mer accordées aussi bien par Bahreïn que par Qatar.

Il est remarquable que, dans certains cas, une référence expresse à cette ligne était faite. Mais il est tout aussi remarquable que, dans d'autres cas, la limite fixée pour une concession se traduisait en fait par un alignement sur une partie de la ligne de 1947, même s'il n'était pas fait expressément référence à celle-ci.

29. Le fait en lui-même est assurément de grande importance. Il prouve que la ligne de 1947 n'a pas seulement joué le rôle que lui avait assigné le Gouvernement britannique vis-à-vis des activités des compagnies pétrolières, mais que cette ligne a également produit des effets dans la conduite de Qatar et de Bahreïn à l'égard de ces mêmes compagnies pétrolières. Il serait certainement abusif et inexact d'inférer de la conduite des Parties l'existence d'une quelconque

ligne «*de facto*», comme cela avait été en partie le cas dans l'affaire du *Plateau continental Tunisie/Libye* en 1982. La situation présente n'est en rien comparable à celle qui prévalait dans cette autre affaire. Ce qui est propre à la présente espèce et que Qatar tient à souligner tient simplement à ce que la conduite des Parties en matière de concessions pétrolières est venue elle-même confirmer l'importance du facteur que représente la ligne de 1947.

31. Il est enfin une autre circonstance particulière sur laquelle l'attention de la Cour n'a guère été attirée jusqu'à présent et dont on peut cependant se demander si elle ne constitue pas aussi un facteur à prendre en compte.

(Illustration n° 6.)

Il s'agit de la ligne qui, sur les cartes nautiques à grande échelle, indique les limites actuelles du port de Bahreïn et qui englobe les accès balisés et les plans d'eau du port pétrolier de Sitrah et du port de commerce de Mina-Salman. A l'intérieur de ces limites, une autorité unique, la «Bahrain Ports Authority», assure depuis le 15 juillet 1984 l'information et la coordination des mouvements de navires. La bouée d'approche de Bahreïn (l'actuelle «Bahrain Approach Buoy»), située approximativement à la latitude de 26° 22' N et à la longitude de 50° 47' E, c'est-à-dire à l'angle supérieur droit de la zone ainsi délimitée, marque cet angle et marque aussi l'entrée du chenal balisé en eau profonde qui mène aux différentes installations portuaires de Sitrah et de Mina-Salman.

32. Cette donnée est sans doute à considérer, dans la mesure où les Britanniques avaient pris appui, pour déterminer le tracé de la ligne de 1947, sur l'existence et l'emplacement de ce qui était appelé à l'époque la bouée lumineuse de Sitrah nord («North Sitrah Light Buoy»), dont la position était définie par les Britanniques à la fois par un critère de distance (à 15,20 milles marins) et par un azimuth (6° ½) à partir du mât de pavillon de l'agent politique britannique à Manamah. Le point NSLB auquel s'était référé le Gouvernement britannique en 1947 avait pour coordonnées géographiques : 26° 21' 24" N — 50° 49' 48" E, soit une position très proche de l'actuelle bouée d'approche de Bahreïn à l'intérieur des limites du port de Bahreïn. Mais le point NSLB était toutefois situé légèrement à l'est de la position de l'actuelle bouée d'approche de Bahreïn, c'est-à-dire que ce point NSLB était en dehors des limites actuelles du port de Bahreïn.

33. Tels sont, Monsieur le président, les différents facteurs caractéristiques dont la prise en considération peut et, selon nous, doit conduire à une forme d'ajustement de la ligne tracée à titre provisoire par application de l'équidistance.

3. L'ajustement de la ligne provisoire d'équidistance

34. Etant donné la disparité constatée des longueurs des côtes respectives des deux Etats, on peut valablement penser que cette circonstance est de nature à justifier l'adoption d'une ligne de délimitation s'écartant de l'équidistance dans l'ensemble de la zone de délimitation, y compris dans le secteur sud, là où les côtes se font rigoureusement face et où une ligne médiane devrait en principe diviser les deux mers territoriales.

35. Sans doute pourrait-on objecter qu'en ce qui concerne la délimitation entre les mers territoriales respectives des deux Etats, le simple fait qu'il y ait une plus ou moins grande disproportion entre les longueurs des côtes n'est pas nécessairement en soi un élément suffisant pour s'écarter du tracé de la ligne médiane.

36. Mais on ne doit pas perdre de vue que ce qui est demandé à la Cour par les Parties dans la présente affaire, c'est de «tracer une limite maritime unique entre leurs zones maritimes respectives, comprenant les fonds marins, le sous-sol et les eaux surjacentes», pour reprendre ici la formulation utilisée par la Cour elle-même dans les deux arrêts qu'elle a précédemment rendus en 1994 et 1995 (*C.I.J. Recueil 1994*, p. 125, par. 38, et 1995, p. 25, par. 46).

Il n'a pas été demandé à la Cour de déterminer, d'une part, une ligne délimitant les mers territoriales respectives de Bahreïn et de Qatar et, d'autre part, une ligne de délimitation du plateau continental et de la zone économique ou de la zone de pêche exclusive relevant de chaque Etat. La Cour est appelée à se prononcer sur le tracé d'une ligne unique de délimitation des zones maritimes qatariennes et bahreïnites, quels que soient l'appellation et le statut international de ces zones.

37. On relèvera d'ailleurs que, au moment de l'introduction de la présente instance en 1991, la mer territoriale de chacun des deux Etats était encore d'une largeur de 3 milles marins; ce qui laissait place, dans le secteur sud, pour une délimitation d'espaces maritimes au-delà de la mer territoriale et on peut difficilement admettre que l'extension à 12 milles de la largeur des eaux

territoriales, à laquelle les deux Etats ont procédé, ait changé fondamentalement les données du problème de délimitation.

38. De surcroît, dès lors qu'il s'agit d'établir une limite maritime unique dans toute la zone de délimitation, il pourrait paraître étrange de ne pas tenir compte d'une disproportion notable entre les longueurs de côtes dans le secteur de la zone où cette disproportion est manifeste et représente un des éléments caractéristiques, sinon l'élément le plus caractéristique, de la géographie côtière. Le propre de l'établissement d'une limite maritime unique n'est-il pas en effet de déterminer une ligne dont le tracé reflète l'ensemble des caractéristiques géographiques de la zone de délimitation, quelle que soit la nature juridique des différents espaces maritimes faisant l'objet de la délimitation ?

39. Comme la disproportion ou disparité des longueurs côtières est nettement en faveur de Qatar, l'ajustement envisagé ne peut être qu'une translation ou un déplacement de la ligne de délimitation vers les côtes de Bahreïn, c'est-à-dire vers l'ouest, de manière à refléter cette caractéristique de la géographie côtière. C'est ce type d'ajustement que la Cour a utilisé en 1985 dans l'affaire du *Plateau continental (Libye/Malte)* et à nouveau, quoique d'une autre manière, dans l'affaire *Jan Mayen*, afin précisément de tenir compte de la disparité des longueurs des côtes.

40. Le déplacement de la ligne provisoire vers l'ouest se justifie en outre, même dans le secteur nord, par la circonstance que la courte façade côtière de l'île de Muharraq se projette sensiblement plus avant que la façade septentrionale de la péninsule de Qatar. Et, de ce fait même, l'application de la méthode de l'équidistance se traduit, nous l'avons déjà dit, par le tracé d'une ligne qui produit un certain empiètement sur la projection maritime de Qatar dans le secteur nord. Et comme cet empiètement n'est justifié par aucune autre circonstance particulière, un correctif doit y être apporté et ne peut, semble-t-il, être trouvé que dans une adaptation de la ligne provisoire d'équidistance.

La prise en considération des facteurs géographiques propres de l'affaire conduit ainsi à reconnaître la nécessité d'un ajustement de la ligne d'équidistance.

41. Alors, en l'espèce, j'ajouterai que cet ajustement paraît de toute façon devoir s'imposer pour des raisons d'ordre pratique. Ainsi que nous l'avons indiqué, le tracé de cette ligne provisoire d'équidistance passe au-dessus du haut-fond de Jaradah et du haut-fond de Fasht Dibal. Or, la

question de l'appartenance de ces deux hauts-fonds découvrants est précisément l'une des questions relevant du différend dont la Cour est saisie. Il n'est pas douteux que les deux Parties sont en droit d'espérer que le règlement judiciaire de ce différend ne fera pas surgir entre elles de nouveaux problèmes. Ce qui ne manquerait certainement pas de se produire si la ligne de délimitation arrêtée par la Cour n'avait pas pour effet de placer entièrement ces deux hauts-fonds dans la zone maritime de l'une ou de l'autre des Parties.

42. Aussi sera-t-il nécessaire de procéder à cet ajustement parce que, dans l'exercice de sa mission judiciaire, la Cour se doit de régler entièrement et définitivement les différends qui lui sont soumis. Elle ne peut guère s'en tenir à une solution qui risquerait de donner naissance à un nouveau litige. Il lui faut aussi ici avoir en vue l'avenir de relations apaisées entre les deux Etats. Juger va toujours de pair avec pacifier.

On notera d'ailleurs que la ligne d'équidistance qui avait été tracée en 1948 par le commandant Kennedy et Whitemore Boggs passait nettement à l'ouest des fonds de Jaradah et de Dibal.

(Illustration n° 7.)

43. Reste, bien sûr, la question de savoir qu'elle est la mesure dans laquelle la ligne provisoire peut être ajustée par translation vers l'ouest. Bien, c'est ici que peut jouer le facteur particulier que représente la ligne de 1947.

Dans sa requête, en 1991, Qatar avait précisé que la limite maritime qu'il demandait à la Cour de tracer, devrait être tracée «compte tenu de la ligne de partage des fonds marins des deux Etats décrite dans la décision britannique du 23 décembre 1947». Sans qu'il soit besoin de reprendre ici les explications qui ont ensuite été données dans les pièces écrites, on se contentera ici de souligner que demander à la Cour de tenir compte de la ligne de 1947 revient à la prier de ne pas en faire abstraction ou de ne pas l'ignorer, en d'autres termes, de ne pas faire comme si cette ligne n'avait jamais existé.

44. Dans ces conditions, il est sans doute possible de considérer que, dans la translation vers l'ouest de la ligne provisoire d'équidistance, la ligne de 1947 entre les points L et BLV représente «la limite extrême» de cette translation, pour reprendre l'expression utilisée par la Cour en 1985

dans l'affaire *Libye/Malte* (C.I.J. Recueil 1985, p. 51, par. 72). Alors, quel est pour terminer, le tracé de la ligne de délimitation proposé par Qatar ?

4. Le tracé de la ligne de délimitation

45. Qatar a déjà exposé, en détail, dans ses pièces écrites les critères et méthodes auxquels il convenait de recourir, ainsi que les raisons qui justifiaient le tracé qu'il proposait et il n'est donc pas utile de revenir sur ceux-ci. Je me limiterai donc à un rappel sommaire de la ligne de délimitation proposée dans chacun des deux secteurs.

a) *La ligne dans le secteur sud*

(Illustration n° 8.)

46. Comme on l'a déjà indiqué, le point L défini en 1947 présente une grande importance. Et selon Qatar, c'est à partir et autour de ce point que doit être envisagée la construction de la ligne de délimitation dans le secteur sud.

47. Qatar a expliqué les raisons pour lesquelles il convenait de ne pas tenir compte de l'enclave englobant les îles Hawar, de même, il convenait de ne pas tenir compte du point M de départ de la ligne de 1947 en raison des droits d'un Etat tiers à l'entrée du Dawhat Salwa.

48. La proposition faite par Qatar pour le tracé de la ligne de délimitation dans l'extrémité méridionale de ce secteur consiste donc à tirer une ligne droite joignant le premier point de la frontière maritime entre Bahreïn et l'Arabie saoudite (point S1) au point L de la ligne de 1947. Ce qui, soit dit en passant, constitue un léger ajustement, en faveur de Bahreïn, de la ligne provisoire d'équidistance.

(Illustration n° 9.)

49. Au-delà du point L, prenant en considération les facteurs géographiques et autres que nous avons mentionnés, Qatar a proposé que l'ajustement de la ligne provisoire soit réalisé en sa faveur, en repoussant vers l'ouest la ligne de délimitation de manière à la faire coïncider avec le tracé de 1947 qui, à partir du point L, rejoint le point BLV dans le secteur nord et coupe la ligne divisoire des deux secteurs (ligne MQ-RK) en un point N.

b) La ligne dans le secteur nord

(Illustration n° 10.)

50. La ligne proposée par Qatar à partir du point N (qui joint, je le répète, ce qui est situé sur la ligne MQ-RK), passe par les points NSLB et BLV de la ligne de 1947 et rejoint ensuite le point 2 de la ligne de délimitation établie entre Bahreïn et l'Iran. Le tracé de ce deuxième segment dans le secteur nord est fondé sur l'application d'une méthode, variante de l'équidistance à certains égards, méthode consistant à tirer la perpendiculaire à la ligne divisoire MQ-RK, mais ligne perpendiculaire passant par le point BLV, puis à modifier cette perpendiculaire de façon qu'elle aboutisse au point 2 de la ligne de délimitation entre Bahreïn et l'Iran. Ce qui conduit, par conséquent, à faire aboutir dans le secteur nord, la ligne de délimitation maritime entre Qatar et Bahreïn au point décrit par les coordonnées : 51° 05' 54" E et 27° 02' 47" N.

(Illustrations n° 11-12-13.)

51. Tel est, rapidement résumé, le tracé de la ligne de délimitation proposée par Qatar dans chacun des deux secteurs de la zone de délimitation.

52. Au total, il s'agit d'évaluer cette limite maritime unique que Qatar a présentée à la Cour. Et on peut dire, qu'elle se caractérise par trois traits saillants.

(Illustration n° 14.)

D'une part, il s'agit d'une ligne qui tend à prendre en compte et à refléter les circonstances et facteurs caractéristiques de la présente affaire. D'autre part, il s'agit d'une ligne qui satisfait à l'exigence fondamentale du caractère équitable, comme le confirme l'application en l'espèce du test de proportionnalité. De ce point de vue, je me bornerai à rappeler ce que Qatar a explicité dans sa réplique, à savoir, que la ligne de délimitation proposée ne respecte pas seulement la proportionnalité entre la longueur des façades côtières et la superficie des espaces maritimes revenant à chaque Etat, mais qu'elle respecte également la proportionnalité d'une autre manière. En effet, à titre de test complémentaire, Qatar a également montré dans ses écritures que la ligne qui, passant par le point BLV, est perpendiculaire à la ligne divisoire entre les secteurs nord et sud partage cette ligne divisoire en deux segments dont les longueurs respectives sont également en rapport avec les longueurs côtières. Nous nous permettons ici de faire référence en particulier aux paragraphes 9.71 et suivants de la réplique de Qatar.

Enfin, la troisième caractéristique, qui nous semble essentielle, de la ligne de délimitation proposée par Qatar réside dans sa très grande simplicité, qui saute aux yeux et qui n'appelle pas d'autres développements.

Ces trois traits saillants ressortent d'autant plus lorsqu'on compare la ligne de délimitation que soutient Qatar avec la ligne proposée par Bahreïn.

(Illustration n° 15.)

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Juges.

Parvenu au terme d'une présentation que je me suis efforcé de simplifier et de réduire autant que possible à l'essentiel, je souhaiterais vous dire combien j'ai été sensible à votre attention.

Etant donné qu'il s'agit du dernier exposé de Qatar pour le premier tour des plaidoiries orales, je vous remercie au nom de l'ensemble de la délégation de l'Etat de Qatar devant la Cour. Merci Monsieur le président.

Le PRESIDENT : Je vous remercie Monsieur le professeur. Ceci termine effectivement le premier tour de plaidoirie de l'Etat de Qatar devant la Cour, et je voudrais de mon côté remercier au nom de la Cour, l'agent et les conseils de Qatar pour la présentation de leur position. La séance va être levée. L'Etat de Bahreïn commencera sa présentation de ses propres positions, jeudi 8 juin à 10 heures. La séance est levée.

L'audience est levée à 13 heures.
